

74ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE - CMTT

Horário: 09h00 às 11h20

Data: 30/08/2024

Participantes:

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Celso – Secretário - SMT / GAB

Rosilda – SPTrans – Conselheira Governo

Victor Delecródio – Convidado Governo

Caroline Duarte – Conselheira Operadores do Serviço de Transporte

Cristina Biondilo - SPTrans

Ricardo Pradas – SMT/AT

Edilson Flausino – Conselheiro Sociedade Civil

Nárada Salomão – Conselheiro Sociedade Civil

Carlos Henrique de Campos Costa – SMT/AT

Daniela – CET/Imprensa

Debora S Sciama – Conselheira Governo

Conselheira Marta Porta – Conselheira Sociedade Civil

Renan Villarta – Conselheiro Sociedade Civil

Fabio Saraiva SETRAM / Imprensa

Eduardo Reis SPTrans – Conselheiro Governo

Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos – Conselheiro Governo

Rodrigo - SPTrans

Alberto DGO/SET – Conselheiro Governo

Giovanna Silveira Moraes Nogueira

Isabella Rossino - SPTrans

Marcus Buelloni – CET/GPL

Wagner Palma – Conselheiro Operadores do Serviço de Transporte

Daniel Augusto De Souza Borges – Conselheiro Governo

CET - DPB (Não verificado)

Juliana Gatti – Conselheira Sociedade Civil

Andrea – SPTrans – Conselheira Governo

Izumu Honda – Conselheiro Sociedade Civil

Mariana Guimarães - Convidada

Ana Jacob - CET – Conselheira Governo

Joao Bonett Neto – SETRAM/AT
Nicolas Xavier de Carvalho – SETRAM/AT
Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT
Pámela Escolástico Rodrigues – Conselheira Governo
Ana Júlia Silva Ribeiro – Conselheira Governo
Rafaela Moreira – Conselheira Sociedade Civil
José Renato Soibelmann Melhem – Conselheira Governo
Johnson – CET/DR
Adauto – Conselheira Operadores do Serviço de Transporte
Idernani do Carmo – Conselheiro Sociedade Civil
Alexandre Bürgel - Zona Sul – Conselheiro Sociedade Civil
Evandro Silva – Conselheiro Sociedade Civil
CARLOS RABELO DA COSTA – Conselheiro Sociedade Civil
George Queiroz – Conselheiro Sociedade Civil
Rafael Mielnik – SETRAM/AT
Vitoria Borges da Silva – Conselheira Governo
Marcelo Takishi Scrocco – Conselheiro Governo
Rafael Calabria – Convidado
George Queiroz – Conselheiro Sociedade Civil
Fernanda Pitombo - SMUL – Conselheira Governo
Antonio Matias Ceará – Conselheiro Operadores do Serviço de Transporte
Suzana de Rosa – Conselheira Governo

Pauta:

1. Plano de Metas 2021/2024 – Eixo SP Ágil
 - a. Ações SETRAM - João Bonnet Neto
 - b. Ações SMT – Caíque Costa
2. Critérios adotados para SPTrans para Implantação de Terminais de Ônibus - SPTrans
3. Retorno das solicitações feitas pelos Conselheiros à CET, SPTrans e SMT.
4. Comunicados Gerais

0:13 Dawton: Um bom dia a todos, vamos dar início a nossa CMTT, reunião da comissão de trânsito e transportes. Vou passar direto a palavra ao secretário para fazer abertura e depois a gente dá início. Bom dia, secretário.

0:30 Secretário Celso: Bom dia. Bom dia a todos, sejam bem-vindos à 74ª reunião ordinária do conselho municipal de trânsito e transporte. É sempre um prazer nos reunirmos para debater e buscar soluções para os desafios que enfrentamos na mobilidade urbana da cidade de São Paulo. Hoje temos uma agenda cheia e importante pela frente, vamos começar falando sobre o monitoramento do plano de metas 2021-2024, especificamente do eixo São Paulo ágil, que tem como objetivo melhorar as condições de deslocamento da população, garantindo segurança, conforto e Acessibilidade dos diferentes modais de transporte. Na sequência, nós discutiremos os critérios necessários para implantação dos terminais de ônibus na cidade de São Paulo e os documentos que devem orientar ativos que preveem as infraestruturas e seus horizontes de implantação. Sabemos o quanto esses espaços são fundamentais para a organização do nosso sistema de transporte. Então é vital entender como as decisões serão tomadas. Por fim, nós teremos nossos comunicados gerais onde abriremos espaço para atualizações, informações relevantes, já fazendo um pequeno spoiler dos comunicados, informa que nossa última reunião do ano, prevista para o dia 13 de dezembro, será presencial. Vai ser uma ótima oportunidade para finalmente nos encontrarmos pessoalmente pela primeira vez, o local ainda está em definição, mas deve ser pela região central da cidade. Agradeço desde já a presença, a participação de todos, que seja uma reunião produtiva, com muito diálogo e,

claro, com muitas ideias construtivas para o futuro do nosso trânsito e transporte. Vamos em frente e eu quero me desculpar aí por eventuais ausências por tratamento de doença que eu estou enfrentando, então eu provavelmente tive algumas ausências aí, mas estou firme e forte. Vamos lá, passo a palavra para o Dawton aí para a gente continuar a reunião. Obrigado a todos.

3:02 Dawton: Muito obrigado, secretário. Muito obrigado a todos pela presença. É hoje nós vamos começar. Eu vou inverter um pouquinho a pauta e vou passar a palavra direto para o Caíque, para iniciar com a com as ações do SMT e depois nós chamamos o Joao Bonett com as ações do Setram. Bom dia, Caíque.

3:29 Caíque: Bom dia, Dawton. Bom dia, secretário. Bom dia a todos. Compartilha a apresentação, por favor. Deixa eu compartilhar aqui, então. Está aparecendo para todo mundo?

4:47 Dawton: Sim.

4:49 Caíque: Bom gente, novamente, bom dia. Hoje nós vamos falar um pouco sobre os andamentos do programa de metas, né, da CMTT, então a gente vai explicar. Bom, o programa de metas ele é um instrumento de planejamento do Município, busca organizar de forma clara e transparente as ações prioritárias do município, né? O programa de metas ele tem como parâmetro o plano diretor da cidade, os planos setoriais do município, né? Por exemplo, o plano de mobilidade, o plano cicloviário mais especificamente da SMT, né? Entre outros planos. O programa de metas ele é previsto na lei do município e o novo chefe do executivo, ele tem até 90 dias após a sua posse para fazer o programa de metas, né? Então nada mais é do que o programa de metas, são as concretizações das promessas feitas em campanha para serem desenvolvidos durante os seus 4 anos de mandato, né? O programa de metas aqui no SMT/AT, nós temos 4 metas sob nossa gestão, é com essa gestão é compartilhada com a CET, que é a meta é 39 que são ações para redução de morte no índice, redução de índice de morte no trânsito, são 18 ações a meta 41, que são implantar projetos de redesenho urbano, são 9 projetos, a meta 43, que são 300 km de ciclovias e a meta 83, que são 200 km de novas faixas azuis, né? Bom da meta 39, as 18 ações, a iniciativa A ela fala sobre projetos de redesenho urbano. Nós temos 10 ações em desenvolvimento que são as áreas calmas e as vias seguras, né? A única que a gente está em obra é a área calma de São Miguel. Acho que o Dawton pode até explanar para vocês melhor depois, como está o andamento das obras lá e todas as outras, nós fizemos a contratação dos projetos executivos e esses projetos eles foram finalizados pela empresa recentemente. Os projetos passaram por revisão junto com a CET e eles estão OK já, pronto para a gente fazer a licitação das obras. Aqui tem algumas fotos da obra da área calma de São Miguel, como está o desenvolvimento. Tem umas fotos de janeiro e de março. Bom, a iniciativa B, que são conduzir campanhas de comunicação em ações de educação no trânsito. Essa ação é mais desenvolvida especificamente pela CET. Então, aqui a CET realiza o maio amarelo, o maio amarelo e a semana nacional do trânsito, né, que é em setembro. Essa meta, como ela é realizada anualmente, a gente já deu como meta atingida. Aqui é a iniciativa C, que é intervir em pontos críticos no trânsito. Em conjunto com as demais obras de intervenção no viário realizadas pela prefeitura. Aqui a gente também em conjunto com a CET, nós realizamos a construção de faixas elevadas, né? Ou travessias elevadas. É nesse quadro aqui nós podemos ver que foram feitas 97 ao todo, desenvolvidos no ano de 2021, 22 e 23. E aqui é uma foto, um exemplo de como é uma faixa elevada, de onde foi realizada

essa faixa elevada, né? A iniciativa E da meta 39, nós dividimos em 2, que é intensificar fiscalização eletrônica e implementar projeto de fiscalização por videomonitoramento. Então essa intensificar fiscalização eletrônica, a gente aqui internamente, chama ela de 39.1. Da iniciativa E. Essa iniciativa, recentemente foi feita a licitação e nós temos um contrato para expansão dos radares na cidade, né? Atualmente no site aqui da CET tem uma foto que eu coloquei para vocês. São 877 locais ativos com fiscalização eletrônica. Então essa nova licitação nós aguardamos o cronogramas de implantação dos vencedores da licitação, né? Nós precisamos saber quanto tempo, como serão feitos isso. Então as empresas estão enviando isso para gente ainda. Então aqui na parte 2 da iniciativa E, essa foi feito a implementação do videomonitoramento, a fiscalização, que é a fiscalização da zona azul. Então, aqui essa parte da meta está concluída, que são a fiscalização por vídeo dos carros da CET, da zona azul. Aqui tem uma foto, um exemplar daqueles carros que tem um monte de câmeras em cima. Então os carros vão passando e vão lendo as placas para ver se os carros estão com estacionamento regular, não é? Então essa meta também já foi cumprida. Aqui na iniciativa F, que foi implementar a renovação semaforica em 16 vias com alto índice de mortes no trânsito. A renovação semaforica agora está com agora com a ilumina SP e a CET que toca essa parte desse projeto, né? Aqui eles são 64 semáforos que serão implantados, serão renovados, não é e 5 já foram implantados. Esses 59 é dentro de 59, tem alguns programados já para implantar e outros nós aguardamos ainda o cronograma de implantação da ilumina SP. A iniciativa F é, aqui são os locais, né? Onde foram implantados, na avenida Itaquera, na estrada ecoturística de Parelheiros e na avenida Santa Inês, né? Daqueles 5 implantados, 3 em Itaquera e um nos demais. Bom, a iniciativa G, que é a solicitação eletrônica de recursos de multas de trânsito, isso é uma iniciativa da CET e eles nos passaram que está em desenvolvimento, que eles estão próximos de finalizar o termo de referência, para começar a licitação, para mandar para o setor de licitação deles. Bom a iniciativa H é o motociclista seguro. Esta meta foi concluída aqui tem uma, aqui em cima tem disponível link de consultas para acesso ao curso na CTE, aqui tem foto de um curso que a CET realizou. A 39, a iniciativa L, que é a implantação de mini rotatórias e 100 mini rotatórios. Ela também já foi concluída e aqui tem um exemplo de uma Mini rotatória implantada, que é entre a rua José Mascarenhas e coronel Bento José de Carvalho na Vila Matilde. Então aqui essa mini rotatória ela visa a reduzir a velocidade dos carros, dos veículos, promovendo a segurança viária, né? Então essa meta também já foi concluída. Aqui temos a quantidade de janeiro a junho. Foram 115 Mini rotatórios implantada pela cidade. Então aqui a gente vê que já ultrapassou a meta estabelecida, né? E aqui são as subprefeituras onde houveram implantação. Bom, na iniciativa J são implantadas 2800 novas faixas de pedestres. A CET já implantou 8393 e aqui tem uma foto na rua Francisco Melo de Palheta, na sub de São Mateus, onde é uma escola, né? E eles fizeram essa implantação. Aqui também, a gente tem o número de quantidade de faixas, travessia de pedestre por subprefeitura. Bom, a iniciativa K, que é implantar sistema de gerenciamento de dados e planejamento de tráfego. Nós temos a ata de registro de preços assinada, mas nós não temos os recursos para fazer a assinatura do contrato, então a gente aguarda um aval da SF para gente fazer a assinatura desse contrato e implementar esse programa. Bom, a iniciativa L que são as frentes seguras, os boxes de espera para motociclistas é de janeiro dia 21 a junho foram implantadas 902. Então aqui nós ultrapassamos bastante a meta, foi muito além. Aqui tem um exemplo, uma foto do que é um box de espera. Os motociclistas, né? Aqui também tem os locais, as subprefeituras e a quantidade implantada. A iniciativa M, que é implantar ações de aumento de travessia para os pedestres. Essa meta também

foi cumprida. E aqui nós temos os locais que a CET fez a devida alteração, nos semáforos, para pedestres, para fazer esse aumento de travessia, né? Então, em 2021, 2022 e 2023, esse trabalho de promover o aumento dos pedestres, ele é constante, né, feito pela CET, então é essa meta também já foi atingida. Bom, a iniciativa N é fiscalização de excesso de peso, que são as contratação de balanças, né? Ela está na fase final do edital, está na parte interna. Nós estamos com os pequenos ajustes a serem feitos para ainda assim esse ano a gente realizar a licitação e a contratação, a iniciativa O, que é reduzir a velocidade máxima regulamentada de 50 para 40 em 24 vias. Nós temos aqui um exemplo que é a rua Loefgren. Na Vila Mariana eu coloquei essa foto aqui, não sei se todos conseguem enxergar uma placa de regulamentação de via aqui, 40 km por hora. Aqui nós temos os locais onde foram feitas essa regulamentação, a redução de velocidade com as subprefeituras. Bom, a iniciativa P, são os projetos de avanço de calçada. Ele está interligado com outra meta, que seria a 39 A, e a 41. Então ele vai ser realizado conjuntamente com as demais ações e projetos de segurança viária, né? Mas nesse momento ele está assim como ele e os projetos da meta 41, que são as rotas acessíveis, eles estão na CPA para revisão e devidos apontamentos feitos, né? Na comissão de permanente de acessibilidade que é ligado a SM ped. Bom, aqui a meta 41, que são os projetos de redesenho urbano, são as rotas escolares e os projetos de Acessibilidade e ruas completas. As rotas escolares e as ruas completas, assim como na 39 a, são as vias seguras e as áreas calmas. Eles têm os projetos finalizados, mas as rotas acessíveis eles ainda passam pela revisão da CPA, né? Bom, a meta 43, que é implantação de 300 km de ciclovias. Aqui nós temos o total implantado em 2024 e temos os projetos que estão em andamento, né? A PPP ela está em obras, a concorrência também está em obras. E os 158 km. ele teve seu edital publicado, foi feita a licitação e nesse instante a gente está analisando os documentos dos participantes, né, para fazer a devida habilitação, posteriormente a classificação dos habilitados, né? Bom a faixa azul, que é um programa de separação dos motociclistas no trânsito, direcionamento do fluxo dos motociclistas no trânsito. Em 2024 foram implantados 56, aproximadamente 57 km, né 56.6 e o total implantado é de 145, 74. Isso é um projeto, uma meta que avança rapidamente. Então a gente acredita que até o final do ano essa meta será cumprida. Bom gente, é isso. Agradeço a presença e a atenção de todo mundo. Bom dia.

19:40 Dawton: Bom dia, é, tem 2 pessoas inscritas. Eu vou abrir, eu ia fazer as 2 apresentações primeiro, depois iria para as perguntas, mas eu acho melhor abrir é as perguntas agora e depois passar a palavra para o João. É Rafael, bom dia!

20:04 Rafaela: Vocês me ouvem?

20:13 Dawton: É Rafaela, desculpe, Rafaela.

20:15 Rafaela: Isso. É são 2 assuntos que não entraram na pauta e eu, como sociedade civil, espero um plano de ação. O primeiro assunto é em relação a SMT e CET para redução de acidentes. Eu sugeri esse tema porque teve um acidente com elevador no ônibus na zona leste, em junho deste ano, inclusive, a mãe e o filho foram hospitalizados. O segundo assunto são os acidentes com mortes por atropelamentos de ônibus. Desde 2023, está aumentando esse número de forma assustadora. Só em 2023, teve um aumento de 54%, que equivale a 68 pessoas. A gente não pode aceitar uma morte, quem dirá de 68 pessoas? Todas essas pessoas foram atropeladas por ônibus aqui em São Paulo.

Obrigada.

21:50 José: Pessoal, bom dia. Só informar a situação dos projetos das rotas. Eu coloquei no chat a explicação, tá? Porque foi citada a CPA, né? Só para esclarecer, nós recebemos na terça-feira o projeto da rota Barra Funda e da rota Ipiranga e na próxima terça nós já vamos apresentar o parecer técnico. A CPA vai apresentar o parecer técnico para empresa que enviou o projeto e a da Marechal foi enviada na semana passada e ontem já foi colocada para análise do colegiado e pediu algumas alterações. Tá? Então agora volta para empresa para ela fazer essas alterações. Obrigada. Era só esclarecimento mesmo.

22:36 Dawton: Muito obrigado. É Renan...

22:45 Renan: Olá, bom dia. É a questão da Mini rotatória, é só é qual são os critérios para colocação das mini rotatórias? Em que locais elas são a estrutura viária mais indicada, né? Porque essa seria minha primeira pergunta. A segunda pergunta seria sobre a frente segura, como o slide passou muito rápido, eu vi que tinha bastante coisa nas áreas mais afastadas do centro. Só que, né? Às vezes, no centro expandido é onde esses profissionais acabam atuando durante grande parte do dia. Como, de novo, o slide passou rápido, eu não vi se tinha muita coisa. E terceira pergunta com relação aos novos trechos de faixa azul. Aí é uma percepção pessoal que parece que os espaços que eles já ocupavam de forma, digamos, informal, entre muitas aspas. Esses sim estão sendo colocados com uma certa agilidade, mas eu gostaria de uma resposta assim, bem objetiva e sincera, que eu acredito que devem existir diversos lobbies e forças dentro da política que, né, são sensíveis ao espaço do carro ser tomado por motos, né? É queria que o apresentador comentasse um pouco mais sobre isso.

24:09 Dawton: Eu vou responder, Renan. Eu sou muito fã do projeto da mini rotatória. A mini rotatória é um projeto que antecede a implantação do semáforo na intersecção. Então você tem algumas limitações, né. As limitações é do quantitativo, né, do volume de veículos que cruza nessa intersecção, né? Então, um dos limitadores é realmente a partir de um determinado volume, não cabe mais a mini rotatória porque ela não suporta esse volume, então é obrigado a implantações, obrigado a implantar o semáforo no cruzamento e lógico, sempre o critério de escolha tá no índice de acidente desse cruzamento, na possibilidade no potencial de acidente desse cruzamento que é colocado e claro, a minha rotatória, um dos objetivos dela é permitir e facilitar, né? A decisão no momento de cruzar essa intersecção. Você tem uma minha rotatória e acho que o objetivo mais importante dela é que realmente ela reduza o conflito, porque ela termina fazendo com que as pessoas terminem olhando para o lado e verifique que qual o momento que ele deve avançar. Eu acho que é isso sendo bastante sucinto, né? Eu acho que é isso o critério da Mini rotatória, então nós estamos falando de potencial de acidente e índice de acidente e limitação na quantidade de veículos, se não me falha a memória não pode passar mais que 1600 veículos hora. Temos algumas exceções que foram implantadas, que passaram desses volumes porque a mini rotatória foi trabalhada num formato diferente, mas de um modo geral de 1600 a 1800 veículos hora passando a partir daí tem que ser implantado o semáforo.

26:17 Renan: Mas então seria Mini rotatória, rotatória e depois semáforo?

26:21 Dawton: Não. Rotatória é um outro conceito. Mini rotatória é o conceito do cruzamento que você tem lá o cruzamento sem canteiro central, né? É a via, tem de 9 a 12 m de largura, sempre antes, sempre no máximo 11 metros de largura. A rotatória ela passa a ser um elemento diferente, né? A rotatória é um é uma grande rotatória mesmo, tipo praça Campos de Bagatelli. Aquilo é uma rotatória de verdade, né? Ela não está sendo semaforizada porque são várias vias chegando nessa rotatória e a característica dela, ela dá direito, ela tem 2 ou mais faixas nessa intersecção, então ela possibilita essa redução do conflito. Quando você cria essa rotatória é antes de colocar o semáforo inclusive e depois o semáforo, Mini rotatória, ruas mais estreitas, rotatória, vias mais largas e nessa rotatória ela permite que tenha mais que uma faixa de rolamento neste percurso e posteriormente o semáforo. Com relação a faixa azul é o procedimento agora. Todos os cruzamentos semaforizados um dia terão a frente segura. Todos os cruzamentos semaforizados terão a frente segura é isso, quer completar Caíque.

28:03 Caíque: É a rotatória, seria mais a distribuição de fluxo de carros, né, pelas vias que fazem a intersecção dessa rotatória, né? A Mini rotatória e os semáforos seriam para redução de velocidade. No caso do semáforo seria parar realmente o veículo, o motorista, a mini rotatório seria a diminuição de velocidade e o cruzamento de vias, né?

28:36 Ricardo: É deixa complementar um pouquinho, aí, bom dia a todos. Talvez a listagem não tenha muito no centro expandido, conforme você observou o que já foi iniciado anteriormente, então é que ainda que se refira a essa gestão, dessa gestão, frente segura já era uma gestão pré existente que já foi testado. Então tem locais aí e outras regiões que não estão nessa listagem porque são anteriores a meta, tá? Então, se rodar pelo centro e for observado isso que geralmente a gente não observa, quem não anda de moto não tá observando, vai ver que tem uma grande quantidade notadamente aí, Subprefeitura da Sé, subprefeitura de Pinheiros, que tem uma grande quantidade de avanço de semáforo para a segurança aí de saída das motos, de uma maneira a não estar competindo com o carro no corredor. Aqui eles ocupam em geral.

29:45 Renan: E a faixa azul fomos ficamos da faixa azul.

29:52 Dawton: Bom, a faixa azul é uma meta dessa gestão são 200 km, né? Foi um projeto, eu diria que tão bem sucedido que sonhamos em ter 1000 km, né? Não apenas 200 km. Então, me parece que para próxima meta, já está colocado acho que 400 km, não me falha a memória próxima meta da próxima gestão já é 400 km, já são 400 km, né? Mas o objetivo é sempre buscar implementar o sistema viário principal, onde se tem grandes volumes de motos, né? Implementar com esse projeto que realmente tem dado muito certo na cidade de São Paulo. É isso, vou passar, acho que é Marta, é isso, Marta que tá escrito bom dia.

30:56 Marta: Bom dia, mais uma vez, para todos! É só uma questão interessante. É, estamos falando de beneficiar, ajudar as motos, mas as motos também estão cometendo muitas infrações de trânsito muito sérias. Todo dia eu vejo, pessoa que dirige a moto colocando a mão na placa, às vezes até a perna, não respeita. Eu te diria que uma porcentagem muito alta não respeita as leis de trânsito. Há algum estudo, alguma coisa como para poder modificar primeiro que só tem a placa atrás e isso favorece que eles possam evitar os radares ou da implementação de um chip para colocar, por

exemplo nas motos para poder identificar nos radares, porque sinceramente, são os campeões de não cumprir as regras de trânsito. Isso me preocupa muito. Não sei se depende de nós, se tem ou se depende do departamento de trânsito a nível estadual, nacional, mas tem algum estudo sobre isso? Porque realmente é muito preocupante a seguridade com que as motos não respeitam as leis de trânsito. Obrigada, era só isso.

32:21 Dawton: Marta, bom. Primeiro, muito obrigado pela colocação. Isso realmente é um assunto bastante polêmico, né? Mas existe constantes fiscalizações, né? Da CET em conjunto com a polícia militar, na verdade, é um grupo de pessoas e do agente de trânsito mais da polícia militar fazendo essas fiscalizações para poder ir identificando esse tipo de problema e fazendo essa fiscalização. É claro que não é fácil, né? Pela quantidade de motos que tem em cada um dos corredores. Então essa é uma das ações com relação a esse procedimento. A outra é que claro que quando nessa fiscalização, se pegar algum com placa tampada ou alguma coisa do tipo a fiscalização é muito rígida nesse sentido. A outra é, são a questão dos radares e realmente os radares estão sendo colocado em alguns desses corredores, né, com relação a essas fiscalização, né? Poder garantir que as pessoas andem na velocidade que está lá estabelecida. E que eu saiba, houve sim algumas tentativas de colocar, houveram estudos, né? Uma tentativa de colocar Placas na frente, atrás das motos e não evoluiu isso daí. Então, eu assim, agora eu não tenho nenhuma resposta com relação ao resultado desses estudos, porque eu realmente não me lembro disso e de algum resultado, mas não sei se tem algum estudo que fala para não colocar. Eu não acho que existe isso, mas de qualquer forma eu posso verificar.

34:16 Marta: Seria interessante se vocês tivessem, né? A oportunidade de enviar é essa tentativa de colocar placar na frente para poder reavaliar, porque agora os conselhos de segurança temos umas equipes que estão tratando legislações municipais e estaduais para modificar. E seria um tema interessante porque eu entendo nos corredores, sim, temos fiscalização, mas só nos corredores, né? A gente sabe muito bem que a CET não tem um pessoal apropriado ou na quantidade necessária que a cidade aqui no centro há tempos que a polícia militar de trânsito não está sendo utilizada com outras finalidades e não vamos entrar em discussão disso, né? Mas não estão fiscalizando, e aqui no centro as motos já tem todas as habilidades para evitar até os radares, então, e eu não vejo aqui, pessoal da CET tem muita dúvida. Aqui no centro aquele carrinho que leva as câmeras, né? Para ver quem está estacionado em zona azul. Mas é caneta de CET, não tem aqui no centro, é uma realidade. Mas a quantidade, inclusive uma das questões dos questionamentos que eu levei que está sendo analisado pela CET, da conselheiro Ramalho. Uma das questões é se os técnicos devem ter já percebido que estiveram no local, pelo que estou sabendo, ele deve ter umas 40 e 50 mortos em menos de 4 horas, que passam de contramão. Então é óbvio que não está dando certo a fiscalização. Por isso eu estou perguntando se tiver algum estudo ou algo que eu possa ter um material como para poder avançar em outros aspectos, para poder mais para frente, eu gostaria que você fosse dispor para nós. Obrigada, então só isso.

36:19 Dawton: Muito obrigado Marta. Ana.

36:27 Ana: Oi Dawton, bom dia a todos e a todas. Eu só queria voltar um pouquinho aqui na questão da mini rotatória para informar que eu disponibilizei no chat um documento que é uma nota técnica

desenvolvida aqui pela CET, que explica essa questão da mini rotatória, ela, como ela funciona, como um dispositivo de segurança, como que ela ordena os fluxos, diminui as velocidades e tudo mais. Então, se alguém tiver curiosidade de entender um pouquinho melhor, fica esse material para consulta, tá bom?

37:00 Dawton: Muito legal, muito obrigado, Ana. Renan, tá aí, ó, para você se debruçar sobre isso. Um material que realmente eu conheço, essa nota técnica, ela é muito boa mesmo. Você é muito bom, é Evandro. Obrigado, Ana.

37:19 Evandro: Oi, bom dia pessoal. É, queria comentar sobre 3 temas, né? Até sobre a rotatória que a Ana comentou aí que tem o documento técnico. Se neste documento técnico a gente também tem alguma pesquisa de campo relativa à eficácia da mini rotatória, tá, é sobre a rotatória normal, a normal, né? Grande, né, vamos chamar assim. Eu acho que a gente deveria ter mais na cidade de São Paulo, só que a prefeitura deveria investir em educação, tá? Por que que eu digo isso? Porque as pessoas não sabem andar numa rotatória. Então assim, a gente consegue a proeza de congestionar o trânsito tendo uma rotatória, tá? Então a pessoa não sabe qual é a vez dela, na rotatória, não sabe quem tem a preferência numa rotatória, eu acho que isso, infelizmente, acho que nem no acho que nem na aula de carteira de motorista isso é visto, entendeu? Eu acho que nem é visto. Eu lembro. Eu pelo menos não me lembro da minha época de ter dito isso, eu acho que até hoje não deve ter, entendeu? Uma educação, dizia o pessoal olha na rotatória, se entra dessa forma, se sai dessa forma, a preferência é deste daqui na rotatória, quem está na rotatória tem a preferência. Eu acho que a gente deveria investir em educação, porque para gente parar de congestionar as rotatórias e que elas sejam eficientes, tá? E que a gente possa ter mais rotatórios. Eu sou a favor de ter mais rotatórias na cidade do que semáforo, mas acho que a gente tem que ter educação, senão, elas vão ficar um monte de rotatória aí congestionando o trânsito e não vão ser eficientes, tá? Com relação às motos aí que a que comentou ali, dado do problema das motos é, eu não sei o quanto é complicado não, mas ela falou de colocar placa na frente, etc e tal. Eu vi uma vez, faz muitos anos atrás, na Colômbia. Eles utilizavam um, como é que se fala, uma, como é que se fala? Não é tipo de um jaleco, é um que você identificava a placa da sua moto, é um colete, o colete, exato, desculpa, o colete, exatamente isso é quando, é época dos anos 2000 e pouco é, eu morava lá na Colômbia e eu lembro que eles usavam um colete com a identificação da moto, tanto motorista quanto garupa eram obrigados a utilizar o colete com a placa da moto e no capacete também. É então o que que acontece, o que que você evita com isso? Você evita, além do que a senhora comentou ali do cara, tapa moto, etc e tal,, tapa placa, etc e tal também você coíbe um pouco da violência, não é que você coíbe, você dificulta um pouco. Porque o cara vai ter que bater, né? Capacete com placa, com moto. Ou seja, se dada ali dada, tá batendo, tem alguma coisa errada, né? E ali já é motivo de apreensão da moto, de alguma investigação pela CET ou pela polícia militar, tá? Eu não sei até que ponto isso, mas eu acho que em prol da segurança de todo mundo, até do próprio, motociclista, eu acho que é uma coisa que poderia ser pensado na viabilidade na cidade de São Paulo, só isso. Obrigado gente, bom dia.

40:58 Dawton: Muito obrigado, Evandro. Eu acho que a sugestão ela é válida, muito, muito legal. Podemos até fazer esse encaminhamento aqui pelo CMTT, é, mas eu lembro que tinha uma dificuldade, né? Cada vez que troca de moto você tem que trocar o moto, capacete, o colete, trocar

tudo que identifique. Mas eu particularmente não acho isso uma dificuldade, eu acho, ao contrário, eu acho que realmente é uma coisa muito boa, é, oi...

41:24 Evandro: Tá, desculpa só o seguinte, o colete, você colocava, o colete não era fixo, você colocava e tirava, você podia trocar a placa da moto do colete, tá? Ele tinha um, como é que se fala, local que você tirava e colocava a placa da moto, estava o colete, o capacete realmente era adesivo. Aí você tinha que comprar um adesivo novo e colocar no capacete. A dificuldade só era do capacete, mas do colete você tinha um negócio que era mais fácil de tirar e colocar, entendeu?

42:00 Dawton: Perfeito: Realmente a sugestão é muito boa.

42:01 Ricardo: Posso complementar, por favor. Bom dia de novo, a situação é a seguinte, a gente poderia ter hoje esse tipo de legislação os veículos saindo com o chip GPS que identificava. Isso facilitaria uma série de fiscalizações, então não precisaria nem o colete nem o tag e poderia trocar de veículo à vontade sem ter que mudar isso, sem ter que mudar a identificação, né? Viu? Cometendo, identificou pelo chip GPS dentro do veículo, você já sabe se entrou na área de rodízio, se ele tá avançando semáforo, se ele está cometendo algum tipo de infração sem precisar identificar, pelo colete ou uma identificação muito mais acurada, né? Só que há muita, muita gente que questiona isso, no sentido de você poder monitorar onde o veículo está indo, onde o veículo está voltando, e não só se ele está cometendo infração ou não. Então estamos nessa discussão ainda em em vários setores, principalmente em nível federal. É, mas se esse tipo de determinação já tivesse em vigência, nós passaríamos a ter uma frota onde estas fiscalizações em segurança poderiam ser feitas de uma maneira muito mais contundente. Como é o que aparece seu desejo aí dos conselheiros? Tudo bem, muito obrigado Ricardo. Eu vou passar a palavra para o Carlos. Carlos.

43:57 Carlos: Olá, bom dia a todos, bom dia. Obrigado por mais uma reunião. Eu queria só fazer uma ressalva a fala do Evandro, a educação de trânsito, aí, gente, é quando você vai fazer tirar uma CNH qualquer autoescola que você for, aí for uma autoescola de responsabilidade, que tiver instrutores responsáveis, ele vai te ensinar sim como é feita uma rotatória, quem tem a preferencial, né? É, então o problema não é na instrução, né? O Evandro, o problema não é que a autoescola não ensinou a pessoa a entrar ali numa rotatória, né, porque isso daí é ensinado, tá até no código de trânsito brasileiro, né? Problema é educação de trânsito, é, é um investimento que tem que ser de forma correta, né? Então, é claro que a gente não vai, claro que a gente não vai entrar aqui nesse mérito, que nem é o mérito disso daí, mas se não fizer uma educação bem feita, né não, não se investir numa educação lá embaixo, né, da onde começa o que que é, o que deixa de ser, infelizmente, né? A gente não vai ter aí um êxito aí, mesmo porque se a gente for falar de colete, capacete, a gente vai ter aí um gasto maior. Né? E a gente sabe que hoje nós temos uma das CNHs mais caras do mundo é a nossa aqui no Brasil, né? É hoje um motorista aí para tirar uma CNH profissional, por exemplo. Ele gasta muito mais que qualquer outro país. Então, só recolocando. Aí falando do Evandro aí quanto a questão da rotatória, é, essa educação existe, né, esse percurso, quando você vai fazer esse percurso, aí você ensina o aluno, sim, quem tem a quem tem a preferencial no dia a dia, a gente não vê isso, né? Infelizmente, porque falta a tal da educação de trânsito, tá só recolocando aí eu como instrutor aí eleito pelo por um monte de instrutores, aí acho que não ficaria legal isso daí, tá bom, só recolocando aqui, com todo respeito, Evandro, pelo amor de

Deus. Obrigado, gente, tá?

46:19 Evandro: Obrigado pela informação.

46:29 Renan: Dawton, eu gostaria muito, muito de falar novamente, se possível.

46:34 Dawton: Eu vou, eu vou, vou te passar, mas vou encerrar para essa pauta, tá? Nós temos outras pautas, então, Renan, por favor.

46:42 Renan: Não. O que eu gostaria de colocar é uma coisa que eu já venho pensando muitas vezes e acho que no chat eu já coloquei alguma vez é, a gente não foi eleito por a nossa capacidade técnica de apresentar soluções inovadoras para os problemas da cidade. A gente também não foi eleito para ser zelador da cidade, na minha opinião, apesar disso ser uma das atribuições que eu acho que também é importante. Mas eu acho que a gente foi eleito para representar a cidade de São Paulo e os desejos dela. Então, nesse aspecto, eu acho que a frente do conselho tem que começar a apresentar pareceres aonde todos os conselheiros são a favor ou contra de determinadas atitudes, porque eu acho que o nosso papel aqui junto a CET é deixar bem claro para o poder público o que que as pessoas desejam ou não desejam para cidade de São Paulo. Referente a questão é então, enfim, para não me estender muito e não cortar a possibilidade de ninguém falar, eu acho que a gente precisaria colocar em pauta um dia para nós conselheiros conversarmos sobre esse assunto das motos, porque eu sou, eu tenho uma opinião bem divergente do que foi colocado aí, para mim, quem mata e quem causa violência nessa cidade são os carros que matam todos os dias, alguém e a gente só tá falando de como os motoqueiros tem que fazer as coisas e a gente não tá colocando como os motoristas de carro tem que fazer as coisas. E eu acho que isso a gente precisa deixar bem claro para o poder público, porque isso precisa mudar. E se isso for de consenso entre o conselho, a gente deixar isso bem claro para o poder público. E se isso não for de consenso, por mais que seja algo que me apaixone muito, é aceitar e passar para o poder público que a população não está preparada, talvez ainda para atuar nesse tipo de situação. Então fica aí o meu pedido por uma próxima pauta de reunião.

48:27 Carlos: Renan, melhor fala que eu ouvi até agora, foi a sua.

48:38 Dawton: Bom, perfeito. Sim, podemos trazer realmente essa pauta, mas é um assunto muito específico, né? É um assunto específico para ser tratado junto com a CET, porque a CET desenvolveu todo um trabalho, todo um estudo, todo um planejamento para poder começar a implantar, é claro que o motivo mais importante de tudo isso é realmente a questão do índice de fatalidades, né? É que terminaram ocorrendo com os motociclistas. Então foi necessário focar e desenvolver alguma coisa específica para isso. Mas eu acho que é uma pauta que podemos marcar, podemos até marcar com a CET para gente poder falar especificamente sobre esse assunto numa das pautas. Eu acho que não vejo problema nenhum hoje de trazer alguém para poder falar sobre isso. É isso? Eu não vou entender porque senão isso aqui vai longe, porque foram muitos. Eu comecei a participar inclusive desse assunto, das discussões, né? Enquanto eu era gerente de planejamento na CET, comecei a fazer os estudos com relação a implementação e a implantação das faixas azuis na cidade de São Paulo. Mas eu acho que a gente tem que fazer uma pauta específica

para isso. Eu vou pedir para o João, eu vou mudar a pauta, né? E vou passar para o João Bonnet, que não tem mais ninguém inscrito, né? Eu vou passar a pauta para o João Bonnet, João, bom dia tá por aí.

50:25 João Bonnet: Oi, Dawton, tudo bem? Bom dia, pessoal, vocês me ouvem bem?

50:31 Dawton: Bom dia. Ouvimos bem.

50:33 João Bonnet: Eu vou manter a Câmera fechada aqui porque minha internet está um pouquinho ruim. Qualquer coisa, por favor, vocês me avisem, só vou compartilhar a apresentação, um minuto, por favor.

50:50 Dawton: Já está compartilhada.

50:51 João Bonnet: Vocês estão vendo ela já compartilhada?

50:53 Dawton: Já estou vendo compartilhada. Acho que só mudar o modo para apresentação. É isso, né?

50:58 João Bonnet: É, eu acho que talvez esteja um pouquinho lento, né? qualquer coisa, por favor me interrompa, tá pessoal? Bom, dando continuidade, isso talvez ajude um pouquinho também.

51:18 Dawton: Eu vou pedir para todos fecharem as câmeras e o e o microfone, eu acho que ajuda na questão da apresentação aqui, porque a internet realmente tá muito ruim.

51:27 João Bonnet: Muito obrigado, Dawton. Então dando continuidade ao que o Caique estava apresentando, né, as metas conduzidas aqui pela Secretaria, a gente vai agora apresentar as metas que são relativas ao transporte coletivo, tá? Que são na verdade, é metas que a gente conduz pelas aqui na Secretaria em conjunto com a CET, principalmente com a SP trans. Então, dando sequência ao que o Caique estava apresentando. É, a gente tem então a meta 44, que trata da implantação do aquático, né? O objetivo é implantar o sistema de transporte público hidroviário na represa Billings, que já está implantado. Ele está em operação assistida desde o primeiro semestre. Só uma observação que eu esqueci de comentar, pessoal, essa apresentação que a gente está fazendo aqui, ela já foi apresentada no conselho no primeiro semestre, então a gente só atualizou e vai reapresentar para vocês. Ela é uma apresentação muito simples, muito breve. A gente vai ser o mais rápido possível aqui para não tomar tanto tempo da reunião, tá bom? Então essa é a meta 44 do aquático. Um sistema que já está em operação assistida desde o primeiro semestre. A gente tem a meta 45 é que trata da viabilização da implantação é dos corredores de ônibus no modelo BRT, né? Especificamente, a gente tem 2 iniciativas que são conduzidas pela siurb, ela não é diretamente conduzida pela SMT. Então essas iniciativas uma delas é o BRT Aricanduva, que tem financiamento do banco mundial. E a outra é o BRT radial leste, tá o BRT Aricanduva, ele está em licitação e o BRT radial leste já está contratado para execução de obras em 3 lotes. São iniciativas conduzidas pela siurb. É, talvez a gente não tenha tantas informações para repassar para vocês, tá? De todo modo, a gente fez uma apresentação muito sintética. É, a gente tem também a meta 46, que é a viabilização de 40 km, é de

corredores, tá? De novos corredores. A gente tem 5 iniciativas que a gente vai apresentar rapidamente aqui. A primeira delas é o corredor Celso Garcia. Viabilizar significa iniciar a obra, tá pessoal, a gente tá viabilizando a obra do corredor, então iniciou a obra, a meta é pelo sistema do programa de metas, ele considera a meta abatida, tá. Então o corredor Celso Garcia, atualmente ele está em obras. A gente tem o corredor Itaquera líder, que a gente divide em 2 trechos, né? O trecho um ou a parte um, que já foi concluída agora no primeiro semestre, já foi concluída, entregue, já está em operação e tem a parte 2 é do corredor Itaquera. Existe um erro nesse mapa aqui, a gente pede desculpas, ele não está atualizado, esse é um esse é um desenho desatualizado do corredor, mas é, enfim, ele toma o trecho 2, pega essa parte aqui do mapa, tá? Ele tem um projeto 0concluído e a gente tá finalizando agora o edital para contratação de obras, tá? A gente tem o corredor Sabará, que tá aqui na zona sul, tá em obras atualmente, e enfim, junto próximo dessa estrutura. A gente tem uma estrutura muito relacionada ao corredor Sabará, que é o corredor Miguel Yunes, que tem um que teve o projeto concluído e agora ele tá em licitação para obras, né? A licitação está correndo para contratar um serviço de execução das obras. E finalmente a gente tem o corredor norte sul. Que atualmente ele está contratado, né? Ele passou por um processo licitatório, está contratado uma empresa que vai fazer o projeto executivo e as obras. É uma contratação integrada. Ele tem ordem de serviço para elaboração do projeto executivo, nesse momento aí a gente tem a meta 47, que é a viabilização de 4 terminais de ônibus. São dois conduzidos pela siurb e a SP obras, que é o terminal Itaquera e o terminal Itaim, né? O novo terminal Itaquera e mais 2 que são conduzidos aqui pela Secretaria que é o terminal São Mateus, tá que tem o projeto que teve o projeto concluído, o projeto executivo está concluído e a gente está finalizando agora o edital para fazer a licitação de obras. E aí aqui na zona sul a gente tem também o terminal Jardim Miriam, que é por demanda da própria sociedade, ele está sendo reestudado uma localização, né? Tem um estudo de realocação do terminal de onde ele vai ser implantado, tá? Então, por enquanto, a gente ainda está nessa discussão junto à sociedade para definir aonde efetivamente ele vai ser implantado. Isso foi um pedido da própria sociedade. A gente tem a meta 48, que é a implantação de 50 km de faixas exclusivas de ônibus. É faixa exclusiva de ônibus é um tipo de priorização dos ônibus, né, que acontece principalmente por meio da sinalização horizontal e vertical, é. E hoje a gente tem implantado na cidade 50. Desde 2021 a gente tem um percentual maior, claro, é como o do sistema inteiro, mas desde 2021 a gente implantou 54 km de faixas exclusivas. A meta era, implantar 50. Então a gente considera essa meta atingida. É, a gente entra agora numa outra parte das metas que não está tão relacionado a obras, mas ainda assim relacionado a transporte coletivo que são metas importantes que uma delas então é a 49, que é garantir que 100% dos ônibus sejam equipados com Wi-Fi, USB e ar-condicionado. Tá, hoje a gente tem 75% dos ônibus equipados simultaneamente com essas 3 estruturas, né? Com esses 3 equipamentos, tá? A meta é que a gente chegue até o final do ano com 100% dos ônibus equipados com esses 3 itens. Ainda relacionado a frota, a gente tem a meta 50 que propõe que 20% da frota dos ônibus municipais seja composta por veículos de matriz energética limpa. Isso inclui os tróibus e os ônibus a bateria tá hoje é a gente tem, a nossa situação atual é 199 ônibus elétricos movidos a bateria e 201 tróibus, tá? A meta é que a gente chegue a 20% da frota com essa característica de matriz energética limpa, que força motora, seja movida a energia limpa, né? No caso aqui, ou é tróibus ou bateria. E finalmente a gente tem a meta 68, que trata da redução de poluentes é e de gases de efeito estufa pela frota de ônibus do transporte municipal, tá? A meta são 3 poluentes, né? São 3 itens que que estão postos na metas, né, que é a redução de nox, um poluente específico é

dos motores da diesel, material particulado, que é fuligem e CO 2. A meta para nox é reduzir 25%, hoje a gente tem a situação de ter reduzido 30% material particulado. A meta era reduzir 40%, hoje a gente tem 44%. E CO 2, a meta era reduzir 12%, hoje a gente tem 17%. A gente considera essa meta alcançada, apesar de ter alguma variação, sazonal, por conta, enfim, da, da extensão percorrida, né, da quilometragem percorrida pelos ônibus. Mas já há pelo menos 3 semestres essa meta se mantém acima dos patamares estabelecidos, tá? Então a gente considera a meta alcançada. Era isso, gente, a gente agradece a atenção, a gente fica aqui à disposição para perguntas. Espero conseguir responder todas. Se a gente não conseguir, a gente tenta encaminhar de alguma outra maneira. Obrigado.

1:00:20 Dawton: Muito obrigado, João. É, não sei se alguém tem... Alexandre levantou a mão, agora, por favor, o Alexandre pode fazer sua pergunta aí. Alexandre, você vai enviar no chat, é isso? Você desculpa Alexandre, você vai colocar no chat, é isso? Como está sendo pensado a transição dos ônibus, uma vez que não existe sistema de recargas suficiente nas garagens? Você ouviu João?

1:01:38 João Bonnet: Eu posso... sim, ouvi isso. É na verdade é uma transição que já estava prevista. Alexandre, essa é essa questão. É por isso que está faseado, né? A gente é essa questão da infraestrutura de recarga, que depende também do sistema, do próprio sistema de fornecimento. É, a princípio, isso é uma responsabilidade, é dentro do contrato, né, de concessão das operadoras, mas é, enfim, isso está sendo conduzido em conjunto com a prefeitura, é uma preocupação da prefeitura, mas existem todos os esforços, inclusive junto a Enel e os próprios bancos que vão, que vão ajudar a financiar esse projeto, né? Então isso é uma preocupação técnica que está sendo conduzida. E é assim, existe um cuidado muito grande de toda a equipe técnica de sempre autorizar a inclusão de veículos elétricos para os operadores, para as garagens, né? Para os lotes, de linhas que tenham capacidade, que já tem essa capacidade instalada para receber os ônibus, né? E carregar os ônibus, garantir que de fato a gente receba, é o ônibus na rede que vão funcionar corretamente, vão ser carregados corretamente, tá? É essa talvez seja o principal gargalo do projeto, mas é, enfim, a gente está conduzindo isso. É da maneira mais responsável possível, né? E é uma preocupação muito grande, sim, de todos, mas é isso, está sendo, é, está sendo, é feito, executado com muito cuidado, né? E ainda assim a gente está avançando, desculpe. Enfim, só para dizer que sim, sua pergunta, sua observação é muito relevante e que tecnicamente existe um cuidado, uma preocupação muito grande em relação a isso. E o projeto está sendo conduzido com essa preocupação, com esse cuidado.

1:03:48 Dawton: Tem um complemento aqui, João, foi pensado em uma transição via gás com retrofit.

1:03:54 João Bonnet: No momento, o projeto, ele está dedicado à substituição da frota por ônibus elétricos movidos à bateria, que é a tecnologia de energia limpa, mais, enfim, pelos estudos que foram feitos, estudos econômicos e de mercado, que é o que está mais, que o mercado tem mais disponível, né? Que, enfim que a gente acredita, né? Que de acordo com os estudos econômicos, que são hoje os ônibus, o mercado, ele tem disponível essa tecnologia de energia limpa mais facilmente pros ônibus movidos a bateria. Então por enquanto a gente tá debruçado em resolver, a meta por meio dessa tecnologia, né? Então é o principal, é o principal experimento que a gente tem

feito, com os ônibus, a bateria, né? Existem outros experimentos sendo pensados aqui na Secretaria, na prefeitura, como é o caso do ônibus movido aos motores a hidrogênio e tudo mais, né? Mas atualmente ele foca, o projeto foca principalmente nos ônibus elétricos movidos a bateria.

1:05:17 Dawton: Ele colocou aqui que discorda, né? Mas em respeito, opinião e acredito que uma nova gestão, seja qual for, possa considerar isso. Eu acho que considerar, nós podemos considerar tudo sempre, Alexandre, realmente eu acho que é tudo que vier de novo, tudo que for possível para implementar e melhorar o que está sendo colocado, né? Não tenho dúvida nenhuma que é possível, que neste momento, quer dizer, foi elaborando um estudo, isso demorou alguns anos para poder chegar a essa conclusão e a partir daí foi feito aí essa implementação e um planejamento para seguir essa direção. Acho que nenhuma direção ela é totalmente definitiva, com relação ao que diz respeito a tecnologia, qualquer nova tecnologia que possa implementar ou contribuir para poder melhorar no custo benefício e tudo mais com relação ao transporte coletivo sem dúvida nenhuma isso vai ser muito bom. Bom, eu acho que nós vamos mudar de pauta, né? Não tem mais ninguém escrito, não tem mais nenhuma pergunta. Eu vou... Tem mais uma...

1:06:50 Michele: Então vamos agora para os critérios adotados pela SP trans para as implantações de terminais de ônibus. Agradecer aos dois que apresentaram também. Caique, obrigada, obrigada João,

1:07:12 Dawton: Muito obrigado João, muito obrigado Caique. Quem vai falar desse...

1:07:17 Cristina: Bom dia, eu, Dawton, Cristina, posso? Bom dia a todos, bom dia a todos, posso compartilhar aqui? Eu também vou deixar minha Câmera fechada. Eu acho que isso otimiza aí para todo mundo, né? Não sei se você já vem a minha tela.

1:08:03 Dawton: Não, ainda não.

1:08:15 Cristina: Visualizam?

1:08:18 Rosilda: Ainda não, Cris.

1:08:20 Cristina: Eu vou pedir. Rodrigo, por favor, você pode compartilhar? Faz favor, Rodrigo, eu vou te avisando, trocando de slide, por favor. Tá?

1:08:38 Dawton: Entrou o compartilhamento.

1:08:42 Cristina: Pode pôr na primeira tela. Então bom dia novamente a todos vocês me escutam, né? Ok? É, eu sou a Cristina, sou da gerência de planejamento estrutural da SP trans e vou contar aqui um pouco para vocês sobre os terminais de ônibus da cidade. É falar sobre os critérios de implantação, as ações que a gente tem, contar do ponto de vista do planejamento de transporte, né? É qual é a função dos terminais, melhor localização. Enfim, o assunto é bastante amplo, né? O assunto de terminais é muito amplo. Ele se desdobra em várias pautas, né? O planejamento dos terminais, o projeto físico dos terminais, os licenciamentos, enfim. Vou procurar resumir aqui nessa

apresentação que a gente preparou nas questões então do planejamento. Pode começar aí, Rodrigo. Bem, quais são as diretrizes que a gente tem para as infraestruturas de transporte, os equipamentos da cidade, sejam eles corredores, é ou terminais, né, que são aqui o nosso assunto. Eles estão incluídos tanto no PDE né, que é esse mapa da esquerda, o plano diretor estratégico, que foi elaborado em 2014, teve uma recente revisão em 2023, ano passado, e também no plan mob, né? No plano de mobilidade, elaborado em 2015. É esses dois instrumentos que estão vigentes, né, para nós, que tem força de lei e isso é muito importante, porque é exatamente o que nos dá força aí para conseguir defender o transporte coletivo na cidade. Eles apresentam para nós as diretrizes, né, daquilo que ainda vai ser implantado, quais são os equipamentos que a gente ainda vai construir, né? Então eles têm aqui o desenho de corredores e terminais implantados e a implantar. Então é uma rede. Vocês podem ver aqui que é uma rede bem mais ampla do que a gente tem. Pode passar RO. Bem, enquanto a gente fala de terminais de ônibus, é importante falar dos conceitos, né, de terminais de integração. Muitas vezes tem uma confusão de pontos finais, de linhas, né? As pessoas tratam os pontos finais quando tem um conjunto assim de linhas, como um terminal, né? Não deixa de ser um terminal principal, um terminal secundário, né? Mas aqui a gente vai tratar dos terminais de integração, esses terminais que são fechados, fechados do ponto de vista de controle, de monitoramento. Um exemplo aqui na tela, né? O terminal Lapa. Então são aqueles que tem plataforma para embarque e desembarque, área de regulação, salas de apoio, refeitórios, sanitários, bicicletários, enfim, todo aquele equipamento ali para gente fazer a operação e apoio para o usuário. Pode passar. Quais são os terminais implantados na cidade? A gente tem 31 terminais municipais sob responsabilidade da SP trans, não pode voltar sob responsabilidade da SP trans. Esses são os terminais existentes. Eles estão em vermelho, são essas bolinhas vermelhas aí no mapa. Eu estou falando dos terminais no território da cidade, do município e estão listados aqui na tabelinha. Vamos lá, pode passar. Além daqueles 31, temos mais 36 terminais metropolitanos com gestão de responsabilidade do governo do estado. São 30 do metrô em azul no mapa, 4 da CPTM em cinza ali mais no canto da direita, né? Na extremo da zona leste. Obrigada Rodrigo e 2 da MTU dentro do município, vocês vão ver até no mapa aqui alguns fora do município, mas a gente trata aqui daqueles que estão dentro do nosso território, né? Então eles estão listados todos aqui também. A SP trans opera nesses terminais. Acho que, com exceção ao terminal Armênia, nós temos ônibus em todos os terminais. É em conjunto em muitos deles, com a mtu. Vamos lá. Bem mais 29 terminais municipais planejados pela SP trans na cidade. São esses em amarelo. É como eu mostrei lá nos mapas dos planos de transporte. Esses terminais, estão em projeto alguns. E já em projeto, né? Para serem implantados, mas precisam ser colocados para gente organizar um pouco mais o transporte da cidade. Vamos lá. É importante a gente contar um pouco aqui do histórico da organização do transporte, né? Como é que para entender assim um pouco melhor qual é o papel, a função dos terminais de ônibus. Acho que vale a pena a gente voltar um pouco e contar como é que os terminais organizaram o transporte. Até para entender bem qual é a função desses terminais, né? E o que eles trouxeram de benefícios aí para o para os usuários. Aqui no canto esquerdo a gente tem a as linhas diretas, né? Antes da implantação dos terminais, a gente só tinha linhas diretas na cidade. Então, o que que acontecia? Todos os bairros, eles queriam ir até o centro, até o subcentro e até as estações, pelo menos até as estações aí do metrô, né? É, isso ainda acontece, a gente ainda tem linhas diretas, né? Mas uma coisa importante da gente lembrar toda vez que nessa época, antes dos terminais, toda vez que o usuário precisava trocar de linha, ele tinha que pagar mais uma tarifa

quando chegaram os terminais, né? Então já estamos aqui no quadrinho do lado que começou a criar um sistema mais tronco alimentado, eles já possibilitaram a troca entrelinhas, a gente se transferir entre linhas gratuitamente. Então eles eram áreas fechadas, fechadas mesmo, né? É, ou a gente chamava até de áreas pagas, onde as pessoas podiam trocar de ônibus ali sem pagar mais uma tarifa. Então eles já começaram a organizar o serviço, né? É depois com o com o bilhete único veio a transferência gratuita em qualquer ponto da cidade. Então ele já permitiu que a gente se transferisse sem ônus. Aí, claro, nas regras do bilhete único, sem ônus de mais uma tarifa. E aí vocês vão perguntar, então, ainda é importante ter terminais nessa condição de bilhete, de transferência gratuita? Apesar de ter expandido aí o conceito de integração, os terminais são importantíssimos porque, principalmente naqueles lugares onde há uma concentração de demanda, onde tem muita gente querendo se transferir, ou entrelinhas, ou para o sistema subtrilhos, né? Então ele continua, importante. A gente faz um comparativo aqui, porque essas linhas diretas, elas sempre acabam sendo solicitadas, sabe? Todos os bairros querem ir com uma linha direta para o para o destino, mas a gente não consegue ter todos os bairros da cidade, linhas para todos os lugares, tá certo? E os terminais fazem essa função de ter ali várias linhas mais estruturadoras, que percorrem aí corredores e os diários principais para vários destinos. Então a pessoa chega ali no terminal, encontra destinos, opção de mais destinos para ela se transferir, ao passo que se a gente fosse em cada bairro, dá uma linha para cada lugar. A gente não tem viário para isso. Viário não suporta isso mais, né? A gente não tem condição de operar assim. Tem um comparativo até bastante interessante que a gente faz é com o sistema de água da cidade. É como se cada um de nós aqui tivesse um cano de água ligado direto de casa até o reservatório da Sabesp. Isso não é possível, né? A gente tem que ter aí os canos menores, que são as linhas que a gente vê no mapa aqui, as linhas fininhas locais que chegam no terminal e encontram ali as linhas mais estruturais, né, que é o cano de água maior, né? Que leva ao destino. Então esse é um comparativo aí, bastante interessante que a gente faz. Pode ir, Rodrigo. Bem, a função dos terminais, né? Ele, eles organizam, estruturam o transporte, nos ajudam a fazer isso. São equipamentos bastante importante da cidade. Abrigam os volumes concentrados de transferência. A gente sabe que isso existe, né? Em terminais em estações de ponta de ponta, que eu digo é no sentido de fim no final das linhas de metrô, de trem mesmo, nos corredores. E isso acontece muito. É bastante importante ter os terminais. A maior possibilidade de destinos. Eu já falei também. Outra coisa importante, eles acomodam os pontos iniciais e finais de linhas. É para gente não ter isso espalhado aí nas vias públicas, né? Dão abrigo, dão conforto, dão segurança, eles são cobertos, né? Tem ali o sanitário, Acessibilidade, enfim. É um lugar preparado aí para integração física principalmente. Temos aqui 2 grandes exemplos disso que eu falei, o terminal Pinheiros, né? A gente tinha na região muitas linhas ali, espalhadas no entorno. E ele é um também, um exemplo de integração com o metrô, com o trem, com bicicleta, com o carro. Enfim, tá tudo ali, né, bem intermodal, pode passar RO. Ainda na funcionalidade, então, o que eu tava falando das integrações com o transporte metropolitano. Um outro grande exemplo aqui é o terminal Grajaú. Durante muito tempo a linha 9, esmeralda, chegou até o Grajaú, esse terminal bastante importante aí para apoio à estação do trem. Ali a gente tem a integração com os ônibus intermunicipais e com a linha 9. A integração em todos os terminais com o transporte ativo por meio dos bicicletários. Um exemplo aqui também bastante interessante, o João Dias, que tem uma estação de metrô bem em cima, né, da linha, bem em cima do terminal. É campo limpo, mas todos tem o seu bicicletário. Pode passar. Outro aspecto importante, a localização e a Acessibilidade, aonde a gente coloca um terminal onde

ele deve se localizar, né? Muito se fala assim, ah, será que não pode ser ali onde tem um terreno vazio, né? Ali ficaria bem um terminal. Mas não é exatamente assim. Nem sempre é nesse lugar, porque? O terminal, ele precisa ser feito num lugar específico, onde ele consiga atender ali, o encontro de linhas. Vocês conseguem ver aqui nesse desenho, o Rodrigo pode mostrar as linhas que permeiam os bairros, né? Normalmente com veículos menores, trazendo aí ao encontro do viário principal, os usuários, então que tenha um viário de acesso normalmente junto a subcentros ali de comércio e serviços, pode passar, que faça a conexão com os corredores. Que é aquela transferência que eu falei para os veículos maiores que vão distribuir a demanda pode passar e com o próprio sistema metroferroviário. Então é, ele tem ali um lugar específico, né? Vamos ver nos slides a seguir exemplos disso que eu tô falando. Vamos lá. Então, um exemplo de um dos terminais implantados na cidade são terminais ali junto ao corredor de ônibus campo limpo, Rebouças, centro e as estações de metrô, né, da linha 4, então o terminal Villa Sonia, o terminal Morumbi, terminal Butantã e o terminal Pinheiros estão ligados aí com a linha amarela. O Vila Sônia e Morumbi também com o corredor e fazem aquela função que a gente estava vendo na no slide anterior, então pode fazer com o cursor aí o Rodrigo. As linhas alimentadoras chegam em Vila Sônia, né? Aquelas linhas mais fininhas. E dali as pessoas encontram vários destinos, seja por metrô ou seja por corredor de ônibus, né? Então vamos lá outro exemplo, que é um de um novo terminal, que é o terminal São Mateus, que a SP trans está em desenvolvimento aí para implantar, o João contou dele na meta é no programa de metas. E esse mapa é um recorte do plano diretor. Parece bastante complicado, mas é porque ele tá o terminal tá no local que ele precisa estar, ou seja, ele se conecta com todos esses equipamentos de transporte. Rodrigo vai mostrando para mim a localização do novo terminal. Ali junto a praça Felisberto, muito próximo ao terminal São Mateus da MTU, praticamente ao lado ali do terminal existente, a conexão com a linha 15 prata do metrô tem uma estação de metrô estação São Mateus em frente ao futuro terminal. A ligação que ele faz também ali com o corredor Abd, os 2 terminais fazem ligação com esse corredor da MTU, um novo corredor o BRT Aricanduva, que tá em projeto também para implantação. Vai ser muito importante esse terminal para ponto inicial, vamos dizer assim. Terminal de ponta desse corredor que vai seguir, né? É em direção à radial leste pela avenida Aricanduva e no futuro o corredor Itaim, em São Mateus, e o próprio Perimetral leste da mtu, na Jacu pêssego. Então ele tá num lugar bastante apropriado, pode passar para o próximo. A gente vê aqui nesse recorte do Google, nessa imagem aérea, o local aqui do novo terminal, bem ao lado ali do terminal São Mateus da mtu e os equipamentos, então pode passar. Vocês lembram ali das funções, né? E ele cumpre todas essas funções que a gente tá falando. Nós temos uma condição bastante difícil ali na região, com muitos ônibus espalhados no viário. O terminal atual da MTU, ele é operado, acho que mais ou menos por uns 80% de linhas do município, linhas da SP trans, e o restante pela própria MTU, ele já não dá conta. Nós temos muitos problemas operacionais nesse terminal. Além daquele conjunto de linhas espalhado, né? Na redondeza ali eu não sei se vocês se lembram se alguém conheceu. Nós tínhamos um terminal de ônibus municipal bem ali, onde hoje é a estação São Mateus da linha 15, né? E a gente teve que entregar essa área para construção do monotrilho. E desde então. Os pontos finais, né? Muitos deles espalhados aqui nesse viário todo, então ele é importantíssimo para cidade, a implantação desse terminal, vamos lá, Rodrigo, pode passar. Um outro exemplo futuro bastante interessante são os terminais, que vêm associados à Futura linha 6, laranja do metrô, temos o terminal Brasilândia, na ponta dessa linha de metrô, bem no extremo da região norte, um pouco mais para baixo, o terminal Vila Cardoso e o terminal João Paulo. Então, o metrô está desenvolvendo

esses projetos. A gente faz bastante contato com muita informação, troca bastante experiência aí no assunto com eles. E são eles aí a concessionária, né? Desenvolvendo esses projetos, mas importantíssimos aí na conexão com essas linhas de trilhos, pode passar. Outro bastante importante, um exemplo futuro é o terminal que a gente vai ter ali na junto à estação Varginha da CPTM. Ele está em obras. A linha 9, representada aí no mapa, que eu já tinha falado anteriormente, que durante muito tempo chegou até Grajaú. Hoje está chegando na estação Bruno Covas Mendes, né? Ali em Vila Natal está sendo feito o prolongamento dessa linha 9 até Varginha e a previsão, né, como é uma linha de trilhos e tem a necessidade aí de um de um terminal, na ponta. Então está sendo feito o projeto lá, a implantação do futuro terminal estação Varginha. A gente está chamando ele de estação Varginha. A gente tem muito próximo já implantado há muitos anos, o terminal Varginha, da SP trans, está ali no mapa, ele se conecta ao corredor Parelheiros, Rio Bonito, Santo Amaro, né? Muito importante também, mas ele não está muito próximo da estação nova de trem. Então a gente precisava desse novo terminal. Está em projeto e implantação pela CPTM. Pode passar. As características dos terminais assim que a gente julga muito importantes, né? Nós temos terminais periféricos, aqueles que estão mais na borda da cidade, nos bairros, temos aqueles de subcentro, que tem uma função bastante importante nos 2 sentidos e ao longo do dia todo, né? Pinheiro, Santo Amaro, Penha. E temos os centrais, né? Parque Dom Pedro Bandeira, que tem uma função ali de acomodar os ônibus daquela região e principalmente, né, no período da tarde organizar o embarque das pessoas nas linhas de ônibus. Então o terminal Dom Pedro é um dos maiores que a gente tem. Ele tem cerca de 1000m de plataforma, então de manhã, no sentido das pessoas chegando no centro, muitas vezes as pessoas descem antes até, sabe? Nos pontos ali mais próximos do terminal, mas principalmente à tarde. E no outro sentido também, né? É assim ao longo do dia, quando as pessoas estão voltando para casa, é no terminal que elas se organizam, que elas formam filas, que elas esperam os ônibus. E é lá que a gente precisa estar com os ônibus já prontos para atender aquela demanda toda, que não é pequena, né? Não, eles não podem aparecer. Eles tem que estar no lugar. É no terminal. Muito bem. É de acordo com o tipo de linha, o tipo de veículo também, a gente tem uma característica para cada terminal, a proporção de berços à esquerda e à direita, se à linha, mas tem a função mais local dos bairros, né, alimentadora, são veículos menores, que só tem porta à direita, então a gente precisa de paradas com plataforma à direita. Se são veículos maiores, já tem portas à esquerda. Então a gente já consegue distribuir um pouco mais esses ônibus. A necessidade de área de regulação operacional, a mangueira, esse termo a gente usa muito nos terminais, a mangueira, a mangueira é assim, onde a gente faz essa regulação, esse estoque, vamos dizer assim, esse estoque de ônibus para conseguir atender principalmente os horários de maior demanda de pico. Os intervalos das linhas são pequenos, né? São intervalos curtos e a gente para operar aquela linha, a gente precisa estar ali com estoque de ônibus. Né? Senão a gente não consegue. Então é feito isso na mangueira. Os ônibus estão ali à espera para entrar no ponto. Necessidade de área de desembarque. Então tem muitos terminais que a gente precisa dessa área de desembarque, porque o ônibus já tem que chegar, tem muito embarque, com um intervalo pequeno, o ônibus já precisa chegar no ponto vazio. Porque se ele chegar naquele ponto, a fila de gente para entrar e ele ainda cheio, né? Isso acontece muito nos terminais de subcentro, que tem muito volume de demanda para os 2 sentidos, né? Em direção ao bairro, em direção ao centro. Então a gente faz essa área de desembarque. Temos também um caso bastante conhecido, que é no terminal Bandeira. Vai aparecer numa foto mais para frente? É, nós temos uma área de desembarque, porque a gente tem um volume

muito grande de gente que desce ali e vai em direção à linha 3 a tem a estação ali da linha 3, tem uma integração física, uma integração de pessoas muito grande, né? Então é importantíssima ali a área de desembarque. A necessidade de pagamento, desembarcado, vamos mostrar os as figuras, o Rodrigo pode passar para as pessoas entenderem melhor, aqui os terminais periféricos. Eu já falei, os de bairro, os de subcentro, né? Santo Amaro, terminal central. Na região ali tem no terminal Bandeira, pode passar, então a necessidade de pagamento desembarcado. Essa figura ao lado mostra um pré embarque. Muitas vezes a gente precisa implantar pré embarque nos terminais, porque tem muito volume de demanda concentrada, né? E tem intervalo também pequeno, então a gente precisa já que as pessoas paguem, né? Passem o bilhete ali do lado de fora do ônibus, então isso agiliza demais. O ônibus tem uma catraca, é ali, vocês estão vendo só nesse exemplo aqui estamos com 5 catracas, ou seja, isso libera rapidinho para as pessoas fazerem o embarque e a gente cumprir os intervalos. Imaginem 2, 3 minutos de intervalo entre linhas, né? A gente tem que ser ágil mesmo, que logo chega outro, né, outro veículo. Um exemplo aqui do que eu falei dos berços com ônibus de porta esquerda, porta direita, também aqui no terminal Lapa. Vamos lá. E por fim, a gente tem que fazer uma estimativa um pré operacional do dimensionamento, né, de um novo terminal que está planejado para a cidade. Então aqui a gente tem um exemplo. É um exemplo do terminal implantado, mas já com distribuição dos ônibus ali em vermelho ao longo da plataforma. Então a gente faz esse cálculo prévio de quanto a gente precisa de extensão de plataforma, metros lineares para que seja desenvolvido aquele projeto. Que tipo de frota é? Se opera A esquerda, opera com porta direita, né? O tamanho do veículo, porque ele vai ter que ter lá no projeto. A manobrabilidade vai ter que passar aqui no viário interno, nos acessos, né? Então é muito importante que a gente calcule. A gente chama de berços de cada linha. Cada linha tem seu berço, né? E a gente faz essa conta em função da frequência dos ônibus hora, de cada linha no período de mais demanda, que é normalmente no pico da manhã, de acordo com o tipo de veículo que cada linha opera, o comprimento, né, de cada carro e as distâncias para manobra, a gente temesses cálculos todos e imagina então como é que, quanto que a gente precisa? Um exemplo aqui tem uma linha aqui com articulados com um berço duplo. Ela precisa ter pela demanda que a gente estima 2 ônibus saindo juntos ali. Né? Para atender praticamente juntos, para atender a demanda que vai formar ali na plataforma. E um exemplo de um berço simples, um pouco mais à frente ali com ônibus do tipo padrão, né? Então isso é muito importante a gente fazer esse dimensionamento. Os terminais mais antigos, eles estão com medidas bastante apertadas, eles operam assim no limite, eles foram calculados quando foram planejados aí com veículos muito menores, vocês se recordam? A gente tinha ônibus pequenos, a gente tinha vans, a gente tinha microônibus, né? E eles só foram aumentando, os ônibus só foram aumentando de tamanho. E os terminais ficando então com uma condição um pouco mais apertada. Vários já passaram por reforma e muitos precisam até ser substituídos ou incrementados com mais um terminal, né? É, estamos com projeto inclusive de mais um terminal em Itaquera, ou seja, a região ali é carregada. A gente tem transporte por trilho, metrô, trem, corredor que vai sair ali, né? O BRT radial leste. Então, muitas vezes é, tem que tem que ser ampliado, tem que criar mais um terminal, que é o caso também do São Mateus, que eu falei para vocês. Enfim, o assunto é muito longo, mas esse é a nossa, fala aqui do ponto de vista do planejamento, né? Existem todos os desdobramentos a seguir aí para implantação efetiva aí dos terminais. Espero aí ter atendido as solicitações, né? Ok.

1:40:07 Dawton: A única, pelo menos aqui no chat, o que apareceu? Eu acho que pedindo para

definir o melhor o que que é o berço aí, né?

1:40:18 Cristina: Rodrigo, você pode colocar lá naquela imagem. Cada linha tem o seu ponto, né? Para acomodar os ônibus daquela linha. A gente chama de berço, esse lugar que a gente contabiliza para acomodar esses ônibus, então, por exemplo, aquele ônibus padron, que tem mais ou menos uns 13 m, ele precisa para aquele berço 13 m e mais, mais ou menos uns 6 m de manobra, né? À frente dele, Para Ele conseguir entrar e sair e atender aquele ponto de parada. Então o berço é esse local, né? Então a gente calcula quantos berços vão ter no terminal e de que tamanho eles são, para ver aí a extensão total dessa plataforma que você tá vendo aqui na tela. Não sei se deu para entender. Ok, estou à disposição.

1:41:40 Dawton: É bom, vamos, acho que abrir aqui para as perguntas, né? Temos aqui escrito não estou vendo. Tem alguém, tem alguém escrito aqui na para perguntas?

1:42:01 Michele: Eu não estou vendo.

1:42:05 Michele: Não, né? Então tá bom. É bom, eu acho que entendeu perfeitamente, né? Até aprendi alguma coisa mais hoje aqui. Realmente muito boa a apresentação, Cristina. Bem detalhada. Eu acho que isso daqui é uma coisa importante. A partir dessa apresentação vai ser muito difícil alguém falar deste grupo que não sabe o que que significa qual é o critério adotado pela SP trans pela implantação de um terminal de ônibus, né? Eu acho que fica muito claro, é muito transparente, tudo que está sendo feito pela gestão, por essa gestão, né? E o que está sendo implementado até o presente momento, né? Eu assim sempre coloco o seguinte, né, a gente sempre de alguma forma, as pessoas colocando as dificuldades de implantação de tudo que se põe na cidade, tudo que se implementa na cidade, a gente não pode nunca esquecer que esta cidade é uma cidade muito grande, né? Todos os números da cidade são enormes. Tem alguém com o microfone aberto aí, por favor? A escala é enorme. Tudo que se planeja aqui tem que ser multiplicado por 100, né? Realmente é muito significativo. Tudo, tudo, tudo que se faz nessa cidade, uma cidade com 1520 km de quadrados de área, né? 20mil km de via na cidade, 12 milhões e meio de habitantes, né? A nossa frota acho que é 9.3 mi de veículos registrados agora, 6000 semáforos, 20000 viagens diárias. Tudo aqui é muito grande, tudo aqui é muito grande. E nossa, o último número que eu tenho de frota aqui é 11934 ônibus. Não sei se está atualizado, esse número. Mas com certeza é a maior frota de ônibus da cidade e do mundo, né? Com certeza. O que é importante a gente dizer o seguinte, né? O transporte coletivo sobre pneus ou de ônibus, especificamente na cidade é realmente, espetacular, né? Vem atendendo significativamente tudo que se propõe a fazer. Claro que sempre é possível melhorar, sempre será possível melhorar sempre. O planejamento dessa cidade ela constantemente vem colocando melhorias em todas as estrutura, no numa cidade como a nossa, com toda certeza a solução definitiva para um transporte, né? É o transporte de massa. A gente não pode tirar isso da nossa estrutura de pensamento, na nossa estrutura de planejamento da cidade, o transporte de massa sempre vai ser uma solução melhor. E claro que o transporte hoje, o transporte é sobre pneus, vem fazendo grande parte desse papel, né? Que que vem completando esses 377 km de trilho que nós temos na cidade e vem fazendo isso muito bem. Então é realmente é isso que a gente espera, né, que o poder público venha contribuindo, venha fazendo, venha planejando, venha implementando com essas ações e cada vez melhor a gente fazer dessa cidade uma cidade melhor. Isso não tenho

dúvida, claro. E a gente não pode nunca esquecer da importância desses deslocamentos, que é que é a cidade obrigada, o poder público é obrigado a se comprometer em fazer com que esses deslocamentos sejam de qualidade. Bom, eu acho que eu queria agradecer aí a Cristina, né? Mais uma vez pela apresentação. Gostei bastante da sua apresentação, viu? Cristina, realmente muito legal, não tinha visto ainda.

1:46:56 Cristina: É sempre bom a gente dividir com vocês, com os usuários, com representação que a gente tem aqui nesse grupo, né? É todas as informações que a gente tem, né, e que às vezes as pessoas não fazem ideia, né? Como é que isso se dá, né, nos vários níveis aí de implantação dos equipamentos.

1:47:18 Dawton: Cris se puder compartilhar conosco apresentação.

1:47:21 Cristina: Sim, vou compartilhar, sim, eu envio para eu vou pedir para o Rodrigo fazer o pdf que fica talvez mais levezinho e colocar aqui no chat ou enviar para vocês e aí vocês disponibilizam, pode ser? Rodrigo, você está me ouvindo, por favor, obrigada.

1:47:47 Dawton: muito obrigado mais uma vez né? Vamos para nossa próxima a nossa pauta. É o retorno das solicitações feitas pelos conselheiros a CET, SP trans e a SMT quer falar, Michele?

1:48:02 Michele: Essa pauta acabou sendo transformada em um caderno e foi encaminhada a todos os conselheiros. Como ela tinha questões muito particulares, ela tratava de uma pintura de travessia de um pedido de implantação de semáforo, para nós não falarmos de um a um. Então todas foram respondidas, colocadas em um caderno, encaminhadas a todos os conselheiros.

1:48:28 Dawton: Bom, depois a gente coloca aqui também no nosso, lá na nosso CMTT né? Para quem quiser ter acesso às informações. Marta?

1:48:43 Marta: Sim, só agradecer, quero agradecer é pessoalmente ao Dawton e a Michele. Por ter feito um esforço em tentar modificar algumas situações para agilizar, já que a gente não pode ter o ideal de uma reunião mensal ordinária. É o algumas coisas que gostaríamos, né? Porque obviamente é seria burro pensar que poderíamos fazer, né? Muito bem. Quanto trabalho hoje você percebe nesta reunião? Quantos estão trabalhando vocês? Mas foi muito importante, vocês é procuraram encontrar uma forma em que essa falta da reunião ordinária possa ser compensada com ações que realmente são eficácia? Então, o fato agora de reunir, né, nós da executiva, reunir todas, todas as situações de uma só ordem que elevar, entregar com tempo, esperar as devolutivas. É esta por ser a primeira que foi as devolutivas da CET. Foi excelente, né? Eu estava vendo agora o registro, todas as devolutivas foram entregues, algumas já solucionadas, outras encaminhadas. Então é, eu agradeço o empenho. Acredito que encontramos uma forma de substituir essa reunião mensal com outro tipo de forma que também seja bem rendidora, né? Para todos nós. Então queria agradecer pessoalmente os 2. Pelo esforço que tem feito. É só isso. Muito obrigada.

1:50:18 Dawton: É nós que agradecemos, Marta, realmente que bom né, que você reconhece o tamanho do trabalho que a gente tem para poder realizar essas reuniões, né? Ela realmente buscar todos os nossos parceiros para fazer as apresentações e além do mais, pegar todas essas, reunir

todas essas demandas, né, distribuir essas demandas é para os nossos parceiros, né, para as empresas que que efetivamente respondem né, todos os questionamentos. Isso para nós realmente é muito importante. Então, eu acho que esse formato que que a Michele colocou, esse caderno, eu acho que eu que a gente vai adotar, né, de agora em diante, para gente poder tá reunindo tudo no formato e colocar as respostas de vocês tenham acesso com mais tranquilidade e mais velocidade. É um facilitador para vocês obterem as respostas das demandas de vocês. Bom, não tem mais ninguém inscrito aqui na nossa fala, né? Acho que tem o último...

1:51:34 Michele: Tem os comunicados gerais. O secretário já deu um spoiler aqui. Conquista dos conselheiros aqui. Marcamos a nossa reunião presencial, a última do ano teremos ainda mais uma em Outubro, vai ser online, mas a de dezembro será presencial. Estamos só definindo o local, mas a ideia é que seja por aqui, pelo centro histórico mesmo.

1:51:59 Dawton: Perfeito é, acho que é isso, gente. Eu queria agradecer. Mais uma vez pela participação de todos, né? Tem bastante gente na reunião hoje aqui. Renato, o Zé Renato, terminou fazendo uma colocação lá no início da reunião, eu terminei, não dando resposta.

1:52:25 José Renato: Oi Dawton, tudo bom? Acabei atravessando, falando ali...

1:52:34 Dawton: Mas tudo bem. É, eu queria agradecer. E é isso mesmo, né? É, as coisas elas não pararam, elas continuam acontecendo. Chegou a hora de implementar aquilo que foi planejado, que foi discutido, que foi elaborado o projeto executivo e agora nós vamos executar como esse projeto que foi para você. Você tem outros que que estão sendo aqui conforme o... Então, então é isso. Zé também, muito obrigado pela sua participação rápida aí. Gente, é, queria agradecer mais uma vez e nós vamos encerrar a nossa reunião. Não sei se...

1:53:42 Idernani: Viu, viu, Dawton, Michelle, eu queria só eu só queria só no final fazer uma menção, se possível?

1:53:49 Dawton: claro, por favor, já estamos no final, pode fazer.

1:53:51 Idernani: Opa, obrigado pela oportunidade, bom dia mais uma vez a todos é a minha principal missão é que eu gostaria muito que a Secretaria, o secretário e todos aqueles que fazem parte do executivo do CMTT desse uma atenção fundamental à criação de novas câmaras temáticas, principalmente 2 câmaras temáticas que eu acho assim primordial para o para o transporte da cidade. A primeira Câmara, que é a Câmara também do transporte de ônibus, porque uma Câmara temática desse tema é muito importante para trazer né a população né, para falar qual que é as necessidades e as mudanças que precisam ser realizadas para esse transporte atender as necessidades dela. O executor né, que é a empresa também participar e ouvir, a sociedade e também a Secretaria, a prefeitura. Outra Câmara temática é que eu venho desde 2018 falando. A Câmara temática do transporte por aplicativo, ou melhor, o transporte privado, que é o transporte por aplicativos ali, Uber, 99, entre outros, é muito importante porque para também a sociedade fazer parte dessa discussão. A sociedade é falar quais mudanças que é preciso fazer para atender, né? Todos que nós sabemos, e há estudo para isso, que cada carro de aplicativo tira 3 carros do viário, então a população precisa é participar. Os motoristas que executam esse trabalho precisam ouvir também, falar o que ali, os

aplicativos, a prefeitura tem que fazer para se adequar e atender às necessidades principal dessa população e também, lógico, as empresas também de aplicativos, as OTTCS e a Prefeitura também ali participar numa Câmara temática e evoluir a cidade. Não queremos aqui trazer esse tema para dizer qualquer briga entre o táxi. Não, pelo contrário, hoje nós já temos até mesmo um transporte entre os 2, já unificados, sem briga, sem nada, que há espaço para todos, mas sim trazer para a população algo melhor do que já é feito. Tá bom, esse é a minha menção e desde o começo né, do CMTT falou que ali iria deu uma mudança né, para ver se possível colocasse essas câmeras e até o momento não veio nenhuma resposta, nada. Tá bom, agradeço mais uma vez pela oportunidade. Um forte abraço a todos. Obrigado Dawton, obrigado Michele.

1:56:38 Dawton: Muito obrigado Idernani. A verdade não é que não houve resposta. Nós já respondemos, né? O que nós precisamos de nos organizar, porque realmente com todas as câmaras temáticas que nós temos hoje, ela realmente termina fazendo com que o nosso tempo sobre esses assuntos termina sendo realmente muito grande. Isso envolve uma equipe enorme para poder fazer o planejamento e o gerenciamento e a gestão de todas essas câmaras temáticas. Além do CMTT, nós já temos 5 câmaras temáticas e cada uma das câmaras temáticas tem um trabalho enorme para poder fazer. Então e a e a minha resposta, a última resposta que eu dei foi exatamente essa, que hoje nós não temos pernas, né? Acho que não é esse, hoje falta equipe para gente poder se debruçar sobre esse trabalho que eu acho muito importante. Eu acho que a sugestão ela é super válida, tanto um quanto a outro, né? Tanto o transporte coletivo sobre pneus, como os aplicativos, eu acho que são 2 assuntos significativos, são muito realmente importantes para cidade de São Paulo, né? É, mas acho que nós precisamos nos organizar para não fazer isso pela metade, né? Então, para fazer por fazer, depois ficar mal resolvido fica muito ruim. E nós como poder público, representante de um conselho tão importante quanto esse, né? É, eu acho que a gente tem que se for fazer, nós temos que fazer bem feito. Então sim estão nos organizando para poder é fazer com que essas duas câmaras sejam efetivadas. Estamos mais pensando na do transporte coletivo. A do aplicativo isso veio realmente eu, eu não tinha conhecimento e tal. Eu sei que já tinha uma demanda lá passada sobre esse assunto, né? Mas eu não tinha conhecimento que isso vinha sendo resgatado para poder ter colocado de modo, mas vamos sim nos esforçar para que isso possa ocorrer aí é contendo para que todo mundo possa participar de uma forma efetiva. Bom, é isso, gente. Muito obrigado a todos. A Rafaela que levantou a mão, né Rafaela? Rafaela?

1:59:18 Rafaela: É rápido. Vocês me ouvem? Eu vou falar de novo em relação aos ônibus. A gente precisa de um plano de ação para ontem. Foram 68 mortes, uma já é inaceitável. 68 em 2 anos por atropelamento, algo precisa ser feito. A gente não pode encarar esses números com normalidade, porque não são. Algo precisa ser feito. Obrigada.

1:59:59 Falante não identificado: Mas não tem um plano de segurança viária?

2:00:05 Dawton: É deixam eu vou responder rapidamente sobre isso. Nós temos um plano de segurança viária. Além disso, tem sim, tem um tratamento da própria São Paulo de transporte, né? É ações específicas, buscando treinamento, educação, Projetos específicos em vários lugares, em vários cruzamentos para poder melhorar essa condição de segurança do transporte, Rafaela, então eu tenho certeza absoluta que todos nós, né? CET é, quer dizer, SMT, CET São Paulo transportes,

DTP, todos nós estamos debruçados é em todos os sentidos e elaborando ações com o objetivo de reduzir esse índice de sinistro, de reduzir o índice de fatalidade. Vamos vencer com toda certeza. Nós vamos vencer e estamos fazendo, planejando e propondo ações para que isso venha a ocorrer. A redução desse índice de mortalidade é isso. E é isso mesmo, é um plano. É um plano de segurança viária que tem que estamos implementando constantemente e está sendo implantado a medida do que a gente consegue implantar. E pode ter certeza que nós estamos dando total prioridade a essa questão de segurança em todos os sentidos. E quando eu falo em todos os sentidos, é em todos os sentidos. Quando a gente fala, eu falo de pedestre, eu falo de bicicleta, eu falo de pedestre, ciclista, o transporte coletivo, o transporte veicular quer dizer, qualquer, toda e qualquer ação que se faz hoje em direção ao trânsito, a mobilidade. Ela está focada na questão da segurança e na redução dos sinistros que estão sendo levantados aqui na cidade de São Paulo.

2:02:20 Rafaela: Esse plano de segurança viária precisa ser revisto, atualizado, porque não tá sendo efetivo. As pessoas estão morrendo e estão morrendo de uma mesma forma. São atropeladas. Então eu não sei se os motoristas tem algum tempo para dirigir. Porque a morte é igual, é por atropelamento. E tem que conversar com eles. Provavelmente só treinamento não está sendo efetivos.

2:03:00 Dawton: Os nossos planos, eles são atualizados frequentemente, né? A medida que vão sendo levantados os índices de acidente, a gente vai atualizando todos esses planos, elaborando os vários projetos. Está lá no projeto, na proposta que foi implantado, nas metas que estão sendo implementadas. Aí todas elas tem várias metas. Eu diria que 90% das metas elas estão focadas na questão da redução de acidente. É George...

2:03:41 Jorge: Bom dia, eu queria fazer as palavras da companheira, porque é muito importante que a gente acompanhe os números, né? Especialmente no infosiga, que é o portal que a gente tem e esse assunto ele deixou de ser uma coisa, é somente de palavras assim, tá muito grave o que tá acontecendo, especialmente em 2024 tá muito pior do que 2023, tá muito pior do que 2022, tá muito pior do que 2021, ou seja, o que o que quer que vocês estejam fazendo tá errado, tá pouco, tá gravíssimo, os números nós estamos batendo recorde de morte, motociclistas, recorde de morte de pedestre, recorde de mortes de ciclistas, até gente dentro de carro tá morrendo mais. Nós vamos se bater essa toada, nós vamos passar fácil de 1100 mortes nesse ano, a curva tende a 1200, ou seja, um retrocesso de 10 anos. Ou seja, apesar do trabalho, vocês podem falar, não tô trabalhando, tô trabalhando, tá trabalhando. Mas o resultado do trabalho está sendo extremamente frustrante o resultado do trabalho. E quem somos as vítimas? Nós, do lado de cá, nós estamos aqui representando a sociedade civil. A sociedade civil está morrendo, né? E eu, que sou ciclista, estou aqui falando em nome dos ciclistas, né? A gente teve 6 óbitos em julho, 6 óbitos em junho, imagina 6 óbitos por mês. Vou multiplicar isso por...

2:05:34 Dawton: Jorge, vocês estão escutando? Eu não estou escutando mais. Jorge, sua voz desapareceu, né? Você está escutando, Michele? Alguém escuta o Jorge, eu não estou escutando mais o Jorge?

2:06:02 falante não identificado: Não, não, eu não estou escutando, não. Acho que caiu com a

condução dele.

2:06:05 Dawton: Pelo que eu estou vendo aqui, ele está com o microfone aberto, mas eu não estou conseguindo escutar.

2:06:11 falante não identificado: Eu também não, deve ter caído a conexão.

2:06:28 Dawton: Bom, o que eu posso dizer em cima dessa fala do Jorge, né? É que realmente todos nós estamos debruçados, temos a consciência do tamanho da responsabilidade e de tudo que vem ocorrendo nesses últimos meses na cidade de São Paulo com relação a essa alegação do índice de sinistro na cidade de São Paulo e não estamos medindo esforços no sentido de planejar e fazer ações, né, com capazes de reduzir essa esse índice de sinistralidade. O trabalho que estamos fazendo, realmente é muito forte e com certeza nós vamos obter um resultado melhor do que a gente vem obtendo até agora. Acho que é isso. Eu não sei se o Jorge voltou, né? Eu não quero parecer mal educado com ele. Deixar ele no meio da pauta, né? Mas é isso, gente, eu vou encerrar aqui a nossa reunião, né? Agradecer mais uma vez a todos, né, que participaram da reunião. Reunião eu acho que foi bastante produtiva no sentido de que atendeu as pautas, né? Queria agradecer mais uma vez aí o Caique, o João e a Cristina. Muito obrigado a todos pela participação de vocês. Renato, José Renato, tudo mais uma vez. Muito obrigado pela sua participação também.

2:08:21 Todos se despedem