

RELATÓRIO DA 24ª REUNIÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Local: Auditório do Sindicato dos Engenheiros – SP (Rua Genebra, 25)
Data: 24/05/2017
Hora: 9h-12h
Participantes: sete (7) Conselheiros Titulares e um (1) Conselheiro Suplente dos Operadores do Serviço de Transporte; cinco (5) Conselheiros Titulares e cinco (5) Suplentes Temáticos; nove (9) Conselheiros Titulares e oito (8) Suplentes dos Órgãos Municipais e 44 (quarenta e quatro) convidados gerais.

MESA DIRETORA
Sérgio Avelleda , Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes;
João Manoel Scudeler de Barros , Chefe de Gabinete da Secretaria de Mobilidade e Transportes;
Irineu Gnecco Filho , Secretário Adjunto da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes;
João Octaviano Machado Neto , Presidente da CET;
José Carlos Martinelli , Presidente da SPTrans;
Ricardo Auriemma , Conselheiro Titular da ADETAX – Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo;
Cristina Maria Soja , Conselheira Suplente da CET;
Carolina Vianna Jacob , Assessoria Jurídica da São Paulo Transporte S/A – SPTrans;
Rafael Del Mônico Ferreira , Coordenação Executiva e Usuário Regional Centro.

PAUTA
<ul style="list-style-type: none"> • Licitação para Outorga da Concessão do Serviço de Transporte Público de Passageiros na Cidade de São Paulo.

FALA 1	
Interlocutor: Sérgio Avelleda	Cargo: Secretário de Mobilidade e Transportes
Assunto da fala: Agradecimentos e apresentações	
Cumprimentou os presentes, a mesa diretora, agradeceu a presença de todos e dos Conselheiros; anunciou que a pauta seria exclusiva; falariam sobre a Licitação para Outorga da Concessão do Serviço de Transporte Público de Passageiros na Cidade de São Paulo e passou a palavra para os Presidentes da CET e da SPTrans.	

FALA 2	
Interlocutor: João Octaviano	Cargo: Presidente da CET
Assunto da fala: Agradecimentos	
Cumprimentou os presentes, a mesa diretora e disse ser muito importante a discussão de políticas públicas relacionadas ao Trânsito e Transporte.	

FALA 3	
Interlocutor: José Carlos Martinelli	Cargo: Presidente da SPTrans
Assunto da fala: Saudação	
Cumprimentou os presentes, a mesa diretora, os Conselheiros e disse esperar que o encontro fosse produtivo. Que teríamos naquela ocasião a oportunidade de colher elogios, sugestões e críticas para que pudessem apresentar um edital que atendesse a todos.	

FALA 4	
Interlocutor: Sérgio Avelleda	Cargo: Secretário de Mobilidade e Transportes
Assunto da fala: Câmara Temática de Motocicletas e introdução ao tema	
<p>Antes de entrar no assunto disse que na reunião anterior foi analisada a possibilidade de representação dos motociclistas. Perguntou se não havia ninguém e prosseguiu. Disse que como a pauta era única, haveria representação da bancada e sugeriu que não houvesse limitação das apresentações das bancadas.</p> <p><i>> João Manoel disse que seria feita uma apresentação por 7 (sete) órgãos da sociedade civil e que a duração seria de 25 minutos.</i></p> <p>Avelleda sugeriu que terminada a apresentação fosse aberto para “palavra livre” até o esgotamento da reunião, às 11h. Solicitou a permissão para uma introdutória. Disse que o sistema por ônibus, na cidade de São Paulo, encontrava-se organizado de modo precário do ponto de vista jurídico. Que estávamos próximos do vencimento da licitação realizada em 2003. Que 40% do sistema era operado por permissionários. Que os contratos eram de natureza precária e não derivavam de licitação. Que havia premência de uma revisão, nova organização e renovação. Que havia necessidade de uma grande licitação a fim de que ganhassem maior qualidade nos serviços. Que a Gestão anterior iniciou o processo licitatório, determinou data, mas o processo foi interrompido. Que a Justiça determinou 14 adaptações e a tarefa de reorganizar o sistema de ônibus ficou para a atual administração por uma decisão do ex-prefeito Haddad; elogiou a decisão do ex-prefeito, pois considerava que esta reorganização deveria ser feita com a calma necessária para seu acerto. Que decidiram não seguir com a licitação do ponto de onde havia parado, pois acreditava no diálogo e a participação da sociedade. Que entendeu ser mais eficiente para a licitação retornar à audiência pública. Convidou os presentes para participarem da audiência que fora marcada para o dia 01/06/17, no Instituto de Engenharia, onde seriam apresentadas as bases da licitação. Que após a audiência pública seria feita uma minuta que, por sua vez, seria novamente submetida à sociedade civil para consulta pública. Aí sim, seria elaborado o documento final. Que o objeto da licitação seria o serviço de transporte público. Que não faria naquele momento a apresentação porque não estava pronta; porque poderia esvaziar a audiência pública marcada para o dia 01/06 e porque poderia acarretar problemas de ordem formal para a licitação. Que a revisão seria ampla, mas não surpreenderia a cidade. Que estavam sendo revistos o desenho</p>	

da rede, o modelo econômico-financeiro de remuneração das empresas que serão contratadas, alguns aspectos do modelo jurídico, a infraestrutura dos concessionários, os instrumentos normativos, etc. Que as bases da licitação levavam em consideração muito do trabalho que foi realizado pela administração anterior. Que estavam estudando com a Secretaria Municipal de Parcerias e Desestatização, o que não era novidade, a concessão dos terminais de ônibus e a concessão do sistema de bilhetagem; que estas duas concessões não entrariam na licitação do sistema de transporte coletivo; não fariam parte do objeto. Que hoje os terminais de ônibus eram operados pela SPTrans, com contrato com os operadores. Que não havia, por parte da SPTrans, exploração econômica significativa que resultasse numa nova fonte de receita; apenas manutenção. Que pretendiam fazer uma concessão dos terminais e já haviam recebido uma manifestação do setor privado neste sentido. Que estavam esperando outras manifestações para analisar e que, se não os 29 terminais da SPTrans, mas uma boa parte deles, a partir dos equipamentos de transporte, ganharão investimentos que os transformará em produtores de renda para o sistema e, fundamentalmente, contribuirão para o desenvolvimento econômico das regiões onde estão localizados, criando novas centralidades regionais de maneira a diminuir a necessidade de deslocamentos, contribuindo também para a melhoria do tecido urbano, do uso do solo e da qualidade de vida das pessoas. Com relação à concessão do sistema de bilhetagem eletrônica (que deve estar em curso no segundo semestre), disse que a SPTrans era responsável por administrar diretamente o que se convencionou chamar de Bilhete Único; que tínhamos uma defasagem tecnológica muito grande na gestão do Bilhete Único, que derivava essencialmente das formalidades as quais o poder público estava amarrado (exemplificou dizendo que para contratar uma atualização de software era necessário fazer uma licitação, processo longo que, quando conseguissem efetivamente comprar, já estaria anacrônico); além disso, disse que havia possibilidade do Bilhete Único ganhar outros horizontes, podendo atingir outras cidades, mas que fundamentalmente poderia servir para pagamento de outros serviços públicos ou também para acesso à serviços privados ou mercadorias; ou seja, ganharia o Bilhete Único uma característica maior que a que tem hoje e parte disso seria revertido para o Poder Público. Disse que estava em estudo, que já tinham assinado um termo de compromisso com o Governo do Estado para que esta licitação fosse feita em conjunto, para que o sistema de bilhetagem da SPTrans, do Metrô, da CPTM e EMTU fossem licitados de maneira conjunta para agregar valor, que receberam solicitações de Prefeituras das regiões metropolitanas querendo se agregar, o que daria uma utilidade muito maior; destacou que éramos ainda um pouco irracionais em relação à utilização e exemplificou que um usuário de Guarulhos, para se locomover na região metropolitana de São Paulo, utilizava até 4 cartões diferentes para atingir seu destino e que isto não fazia o menor sentido. Agradeceu a presença da imprensa que sempre valorizava as reuniões do CMTT. Em relação ao sistema de ônibus, disse que o objetivo da administração era ter contratos que possibilitassem a renovação da frota, uma rede mais amigável para os usuários, especialmente para os cidadãos das pontas da metrópole, das bordas, aquele que mais necessitam do sistema de transporte sobre pneus, uma organização estruturada com entendimento da especialidade de cada componente do sistema, fazendo com que o mesmo seja racionalizado, integrando essas especialidades de maneira amigável e favorável ao nosso usuário, uma redução na emissão de material particulado significativa, colocando São Paulo em um patamar de ambiente limpo o mais rápido possível, a incorporação da tecnologia de ponta, sobretudo em relação ao controle, fiscalização e principalmente informação ao usuário, um dos principais atributos do sistema de transporte coletivo. Disse que a confiabilidade é o principal fator para os usuários. Que precisávamos elevar o nível de confiabilidade proporcionando ao transporte uma estrutura e tecnologia que atendesse com qualidade a todos (ex. previsibilidade do metrô). Destacou a necessidade de assegurarmos a acessibilidade plena ao transporte. Comentou que na audiência seria utilizado o instrumento digital com transmissão ao vivo pelas redes, ampliando muito a participação da sociedade civil e que esta ação poderia se estender às reuniões do CMTT. Antes de passar a palavra para o João Manoel de Barros, mais uma vez agradeceu a cessão do espaço em nome do Presidente do Sindicato, Engenheiro Murilo.

FALA 5
Interlocutor: João Manoel Scudeler de Barros Cargo: Chefe de Gabinete da SMT
Assunto da fala: Encaminhamento da apresentação
<p>Agradeceu o Secretário e deu continuidade aos trabalhos. Chamou Rafael Del Mônico para fazer a apresentação da Sociedade Civil e em seguida convidou a Mesa para descer e tomar lugar na plateia para assistir à apresentação.</p> <p><i>> A apresentação foi realizada por representantes das entidades Greenpeace, CicloCidade, Cidade à pé, IDEC, Cidade dos Sonhos, Rede Butantã e À Pé que contribuíram com os respectivos conteúdos.</i></p>

FALA 6
Interlocutor: Sérgio Avelleda Cargo: Secretário de Mobilidade e Transportes
Assunto da fala: Agradecimentos e apresentações
<p>Avisou que o Presidente da CET precisava se retirar em virtude de uma entrevista coletiva que daria e convidou o Diretor de Operações da CET, Milton Persoli, para compor a Mesa Diretora e saudou a chegada do Secretário Adjunto de Mobilidade e Transportes, Irineu Gnecco. Pediu permissão para fazer alguns comentários sobre a apresentação, elogiou, agradeceu, disse que grande parte do que foi apresentado coincidia com a vontade da administração, que havia um alinhamento grande entre as partes. Adiantou que na nova licitação constaria cláusula de que as concessionárias seriam afetadas na remuneração (índice) caso se envolvessem em acidentes que prejudicassem a segurança no trânsito. Em seguida, comentou que havia solicitado um material sobre a licitação da cidade de Londres na Inglaterra, cujo prazo é de cinco anos. Disse que o que chamava a atenção na licitação de cinco anos era a amortização do investimento; que poderiam fazer uma licitação até por um ano, desde que dessem conta de pagar o investimento, dentro do prazo. Perguntou se alguém poderia explicar como era que Londres havia resolvido a questão da amortização do investimento em 5 anos. Que se eles conseguiram realmente amortizar um investimento pesadíssimo – compra de todos os ônibus - em cinco anos e isto não custou muito mais caro, considerava uma grande sacada que outros lugares não conseguiram; pelo menos não aqui no Brasil. Após perguntou à Fabiana do Greenpeace a respeito do material deles – que já acompanhara e lera em outra ocasião, sobre a sustentabilidade financeira para troca de toda a frota a partir de 2018 e também sobre possíveis ações para outras fontes poluidoras, tais como os carros, caminhões, etc, que poluíam muito mais que os ônibus. Disse que se ela pudesse esclarecer a questão naquele momento, seria bastante importante. Que o grande dilema de ir para uma frota elétrica ou híbrida era o capital; além disto, havia outro problema: o ônibus elétrico mais antigo do mundo tinha três ou quatro anos (recorde desta tecnologia). A preocupação, segundo relatou, era a aquisição de uma tecnologia que já estivesse dominada, para que não surpreendesse e acarretasse enormes prejuízos. Lembrou ainda que seriam operados 14 mil ônibus e não apenas um. Que se houvesse falha da tecnologia, a cidade poderia entrar em colapso.</p>

FALA 7
Interlocutor: João Manoel Scudeler de Barros Cargo: Chefe de Gabinete da SMT
Assunto da fala: Encaminhamento da apresentação
<p>Disse que havia duas observações do município Mauro Ramon, da comunidade de Jabaquara: a) a importância das comissões de mobilidade nas Prefeituras Regionais; b) a consulta à população de modo efetivo e transparente sobre o desenho e/ou reorganização do sistema a fim de não prejudicar as comunidades. Deu exemplo de linhas que foram extintas na gestão passada sem prévia consulta e que recorreram em diversas instâncias. Após abriu a palavra a todos.</p> <p><i>> Sérgio Avelleda - interveio para uma questão e encaminhamento e solicitou cuidado para que não houvesse uma dispersão das intervenções e algumas perguntas fiquem sem respostas.</i></p>

Perguntou como consideravam ser a melhor maneira para continuarem. Optou-se por "fala e resposta".

FALA 8

Interlocutor: Rafael Del Mônaco

Cargo: Conselheiro Região Oeste

Assunto da fala: Centro de Comando Operacional (CCO)

Perguntou por que a avaliação do Centro de Comando Operacional (CCO) da madrugada havia sido passada para as empresas.

*> **Sérgio Avelleda** - pontuou sobre o seccionamento das linhas disse que não tinha como apresentar sem o novo desenho da rede; sobre capitação social solicitou que a sociedade trouxesse material e que seria estudado, que acreditava verdadeiramente neste processo de troca. Quanto ao CCO, disse haver um problema muito sério, pois não havia projeto básico; que era necessário saber qual o tipo de CCO que se almejava, que estavam fazendo uma licitação para contratar operadores e que já existia a premissa de que a SPTrans não era a operadora, que ela não era como a antiga CMTC, que ela não tinha o ônibus, que ela não dava ordem ao motorista, mas sim, que ela tinha o papel de reguladora, controladora e fiscalizadora. Que desta forma, o CCO que competia à SPTrans era o CCO de ordem reguladora, controladora e fiscalizadora. Que o CCO da operadora era da operadora. Disse que, de toda forma, qualquer CCO que se desejasse fazer não tinha projeto básico. Que se não havia projeto básico, como poderia se calcular o custo? Disse que não tendo um projeto básico, levar para a licitação a construção de um CCO seria um problema; que esta questão tinha sido apontada pelo Tribunal de Contas. Disse que, na avaliação da gestão, a SPTrans deveria ter um CCO moderno, com acesso a todas as informações, mas com função controladora e reguladora.*

*> **José Carlos Martinelli** - disse que o CCO que estava na atual licitação era basicamente da operação; que a preocupação da gestão para a próxima licitação seria garantir que tivessem informações suficientes para que as operadoras pudessem operar e a SPTrans exercer a função de fiscalizadora.*

FALA 9

Interlocutor: Mauro Ramon

Cargo: Liderança Regional - Jabaquara

Assunto da fala: Encaminhamento da apresentação

Dirigindo-se ao Secretário, Mauro Ramon pontuou que um dos referenciais em Londres era que a frota também era pública, fez menção que em 2015 a Regional do Jabaquara tomou a iniciativa de formar uma comissão com membros da sociedade civil formada por representantes de todos os tipos de modais, juntamente com um técnico da CET, um da SPTrans e um funcionário da Prefeitura. Porém, desde maio do ano passado, esta comissão estava parada e estavam tentando retomar. Em relação à consulta à população, solicitou que fosse de forma efetiva, porque várias vezes aconteceram mudanças diversas, sem considerar a opinião da população (exemplificou casos). Enfatizou a importância da comissão pela facilidade com que a comunidade poderia expor os problemas e dar sugestões para melhorias. Disse ter protocolado no Gabinete uma síntese explicativa de tudo que a comunidade havia passado nos últimos tempos. Disse também que foram realizados todos os trâmites necessários, expondo a extinção da linha, chegando a constar como uma das irregularidades da licitação. Considerou pertinente a fala do Rafael no sentido de se estipular 90 dias para o Edital, pois era longo e a maioria das pessoas não tinha entendimento sobre o assunto. Disse que o avanço da tecnologia hoje era demasiadamente ágil e que não era possível se pensar em 20 anos de contrato. Sugeriu e solicitou apoio ao IDEC para encaminhamento à Câmara Municipal de um documento que exigisse a obrigatoriedade da comunicação prévia sobre qualquer tipo de alteração que fosse realizada em qualquer linha, uma vez que, pela Constituição, o transporte público também tinha caráter social. Que não era possível que só se visasse o lucro, que havia necessidade que todas as linhas fossem atendidas. Disse ainda que tem questionado bastante as empresas de ônibus, assim com questionavam a SPTrans. Fez referência aos totens da cor marrom que à noite são muito mal identificados, que os pontos de ônibus deveriam ser referência, pontos de destaque.

Disse acreditar que pudesse ser feita uma redução gradual dos veículos ao longo do tempo; disse que tinha uma dúvida sobre a questão da fiscalização por parte da SPTrans, no que diz respeito às partidas e aos tempos de viagem. Que quando era feita alguma demanda por meio do SAC a resposta vinha muito pronta e extremamente formal. Disse que, do mesmo modo que aos sábados e domingos e com as linhas noturnas, a fiscalização durante a semana também deveria ser feita pelo sistema SIN. Finalizou dizendo que, como a gestão se apresentava favorável ao diálogo, retomava com a solicitação dos assuntos relatados, endossando o pedido; disse também que a documentação já havia sido protocolada, mas que a SPTrans ainda não havia recebido a solicitação.

> **Sérgio Avelleda** - agradeceu a participação, disse que as solicitações foram anotadas e, referindo-se ao Ulrich Hoffmann, disse que seriam analisadas. Passou a palavra para o Martinelli.

> **José C. Martinelli** - disse que em relação ao SIN, é perfeitamente possível e que também já estava sendo utilizado para multar as empresas que não cumprem as exigências operacionais aos sábados e domingos. Informou que assim que confirmassem a eficiência do Sistema, seria ampliada a utilização (diariamente). Disse ainda que os descumprimentos hoje representavam apenas multas, punições; que a partir da nova licitação, os descumprimentos operacionais implicariam diretamente a remuneração das operadoras.

FALA 10

Interlocutor: Sérgio Avelleda

Cargo: Secretário de Mobilidade e Transportes

Assunto da fala: Agradecimentos e apresentações

Agradeceu e perguntou sobre a ordem de sessão para prosseguirem. Disse que havia inscrição da Neusa, Ceará, Cristina, Meli, Ana, Gabriela, Américo, David, Silvestre e Élio – esclareceu que haviam deliberado no início da reunião que as manifestações seriam de forma livre e não por bancada.

> **João Manoel de Barros** - acrescentou que se houvesse algum encaminhamento que não fosse o transporte coletivo por ônibus, deveria ficar para o final.

> **Sérgio Avelleda** - sugeriu que se no decorrer das manifestações, houvesse algum encaminhamento de alguém da bancada que ainda não tivesse se manifestado, ele chamaria para falar. Avisou também que faria o controle das falas em função do pouco tempo disponível.

FALA 11

Interlocutor: Neusa

Cargo: Convidada

Assunto da fala: Comunicação com o usuário

Se apresentou, parabenizou a apresentação dos colegas, sobretudo no que se referia a inclusão, solicitou que a gestão garantisse na licitação a legislação sobre inclusão; levantou a questão da comunicação com o usuário, que não era eficiente e que no ano passado protocolaram documentação à SPTrans, mas não tiveram nenhum retorno. Disse que sobretudo alguns casos específicos, com fotos, sugestões e/ou críticas e propostas, mereciam uma atenção e uma resposta.

FALA 12

Interlocutor: Antonio Matias (Ceará) **Cargo:** Conselheiro Titular Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi do Município de São Paulo - SIMTETAXIS

Assunto da fala: Demandas das empresas e dos trabalhadores do setor de ônibus

Cumprimentou a todos e disse que a reunião estava muito chata; que, em sua opinião, as pessoas deveriam saber o que é realmente um conselho; em seguida perguntou se havia

alguma representatividade das empresas de ônibus ou do sindicato dos condutores. Disse que deveria haver representatividade daquelas categorias, que era fácil acusarem, darem outras soluções, mas que ninguém dizia nada sobre os custos. Indagou aos presentes se alguém já havia acompanhado a partida dos ônibus pela manhã em alguma empresa. Disse que tinha experiência na área, que todas as empresas tinham um CCO, que havia um acompanhamento adequando inclusive em relação à tecnologia e que não tinha culpa se a SPTrans se encontrava em defasagem em relação a esta questão. Após, falou sobre a gratuidade, que como Presidente do Sindicato sabia quanto é que custava pagar aos seus empregados e que a gratuidade estava em torno de 40%. Que os empresários não investiriam em algo que não tivesse lucro. Que não se conhecia de fato a realidade de outros países e que parassem de ser demagogos. Disse que, no ano passado, o ex Secretário Jilmar Tatto não concretizou a licitação nas madrugadas, como nas gestões anteriores; que o Conselho era poderoso e graças a Deus acordou. Falou que a cidade tinha frota verde, que era no ônibus, no táxi, no caminhão, mas que ninguém sustentava ao poder de bateria, etc; que não tinham subsídio para trocar a frota, não havia isenção. Sugeriu que a Prefeitura elege-se pelo menos duas empresas públicas com 300 ônibus para entrar na licitação, juntamente com as empresas; que existia garagem e dinheiro para tanto. Relatou sobre a punição aos motoristas que se envolviam em acidentes, que o dia não era ressarcido e, quando julgado inocente, ficava com uma mancha em seu prontuário e tudo mais. Solicitou que saíssem dali com resoluções. Falou também sobre os trabalhos aos sábados e domingos, que 70% rodavam no sábado e 40% no domingo, que era necessário realizar a folga para os motoristas entre outros encargos.

> **Sérgio Avelleda** - agradeceu e informou que todos os Conselhos foram informados por e-mail e WhatsApp sobre a data da reunião. Que não era dado à gestão o poder de obrigar os Conselheiros a comparecer. Que a participação era voluntária. Que também lamentava a ausência do setor. Depois esclareceu que de acordo como Decreto, o Conselho não tinha caráter deliberativo e sim consultivo. Em relação à sugestão para eleição de pelo menos duas empresas estatais na licitação, deu um exemplo da administração de Campinas, que no final dos anos 80 (alta inflação), desconfiando das planilhas apresentadas pelos empresários, deram então ao INDEC, que era uma empresa de planejamento, a tarefa de operar uma linha estrutural. Foram comprados ônibus, contratados motoristas, cobradores, mecânicos, fiscais; compraram peças, caminhões, pneus, etc, tudo por licitação. Ao final de seis meses já tinham uma planilha de custos e a planilha do INDEC tinha insumos que custavam três vezes mais que a planilha dos empresários. Deu o exemplo da caneta pública, comprada mais barata, por licitação e que não funciona. Infelizmente, relatou em sua opinião, a maneira como o poder público foi tratado, com todas as amarras e entraves, tornavam impossível que ela operasse uma empresa de ônibus. Que seguramente a estatal seria mais cara, menos eficiente, mais amarrada e menos flexível que uma empresa privada. Disse que o que a gestão precisava era fortalecer o controle, a fiscalização, a regulação e que, além disso, não tinham dinheiro para comprar os 600 ônibus. Em seguida prosseguiu com as inscrições e chamou Cristina Borges.

FALA 13

Interlocutor: Cristina Borges **Cargo:** Assessoria de Pesquisa – APE | SP Trans

Assunto da fala: Resposta sobre o atendimento às reclamações

Respondendo à questão do **Mauro Ramon**, agradeceu a contribuição e informou que a demanda foi recebida, que todas elas são de fato apuradas e verificadas com fiscalização presencial e também com o SIN; que observavam uma série de dias do próprio mês e meses anteriores, antes de darem uma resposta; que as empresas SPTrans e CET e a SMT vêm melhorando e aprimorando as formas de relacionamento (Ouvidoria) e outras ferramentas e que com certeza as ações melhorariam bastante o atendimento das reclamações. Que o Sistema em São Paulo era o maior do mundo; que se opera no sistema estrutural de transporte, diferentemente de outros locais, onde é feito por trilhos (trem ou metrô). Que apesar da capilaridade oferecida pelo transporte por ônibus (chega a locais em que os outros meios não chegam), a cidade não foi preparada para tal. Que as contribuições da sociedade organizada eram fundamentais para a melhoria do sistema.

> **Sérgio Avelleda** – agradeceu a participação, **Ramon** interveio para complementação esclarecendo que, em relação à questão pontuada, ele estava no ponto de ônibus e no intervalo de 1 hora o ônibus não saiu, daí fez reclamação específica e recebeu resposta padrão de “que estava operando regularmente”; de fato aquela linha não estava operando regularmente. **Avelleda** interrompeu e sugeriu que ele e a Cristina conversassem particularmente, tendo em vista que o assunto estava se desviando da pauta, e o tempo estava ficando curto.

FALA 14

Interlocutor: Meli Malatesta **Cargo:** Conselheira Titular | Idosos

Assunto da fala: Capacitação dos condutores e acessibilidade

Apresentou-se e ressaltou a importância da capacitação dos condutores; disse que a forma como manobravam os veículos comprometia a integridade física dos passageiros, atingindo principalmente os idosos e deficientes. Ilustrou exemplo que presenciou, relatando que o motorista parou longe da guia e havia um deficiente visual dentro do ônibus. Outro ponto destacado foi com relação à acessibilidade aos pontos de parada e terminais; que era muito comum, em função da má qualidade das calçadas, observar cadeirantes e/ou outros utilizando a ciclofaixa.

FALA 15

Interlocutor: Ana Carolina Nunes **Cargo:** Conselheira Titular | Mobilidade a Pé

Assunto da fala: Informações nos ônibus, qualidade do serviço

Destacou a falta de informações nos pontos de ônibus, a dificuldade em manter as informações atualizadas (linhas, itinerários, horários), que não entraria no mérito da qualidade (adesivos pequenos, entre outros); que era fundamental que a gestão e atualização das informações fosse prevista na nova licitação de alguma forma; sobre a mobilidade à pé, destacou que quanto mais se afastava do centro, maiores os trajetos à pé; que o desenho do transporte público, a estrutura das linhas que ligam o centro aos bairros, não atendia a demanda; que os maiores prejudicados eram as pessoas de menor renda, que as mulheres, crianças e idosos eram os que mais caminhavam à pé. Destacou a importância deste “olhar” tendo em vista o crescimento da desigualdade social. Pontuou a importância de um canal de denúncia/assédios dentro dos ônibus e deu o exemplo da Linha 4 do Metrô que não acompanhou a mesma diretriz em relação às outras linhas, que mantinham o referido canal. Entendia que um canal de denúncia se relacionava diretamente à qualidade dos serviços fiscalizados pela SPTrans.

FALA 16

Interlocutor: Gabriela Vuolo **Cargo:** Conselheira Suplente Regional Oeste

Assunto da fala: Informações nos ônibus, qualidade do serviço

Cumprimentou, agradeceu a participação e concordou com o “Ceará”. Disse que estava chato e que gostaria de entender qual era o papel do Conselho. Esclareceu que não tinha sido aquele Conselho a barrar a licitação anterior. Que houve inúmeras dificuldades com o Ministério Público e que a licitação sequer havia passada pelo Conselho. Que deste ponto de vista considerava que estavam avançando, pois estavam sendo ouvidos. Porém, não estavam vendo nada de concreto, nem das empresas, nem da gestão. Que entendia algumas formalidades com relação ao texto do edital, mas que algumas questões poderiam ser antecipadas tais como prazos, quantidades, canais de participação. Com relação ao prazo, para que não tivessem que retornar ao assunto, comentou que na licitação anterior havia 5.000 mil páginas para ler em 30 dias e que em uma conta rápida, sem pausas para nada, significaria 2 minutos/página; prazo exíguo para a leitura e entendimento do conteúdo. Considerava que o prazo deveria ser de 90 dias no mínimo, senão seria audiência pública “de fachada”. Questionou qual era a disposição real de diálogo (referiu-se às questões colocadas em janeiro sobre as marginais e que não tiveram respostas) e o que se pretendia com o Conselho, uma vez que os operadores não estavam participando e nem a Secretaria os convocava para tanto. Que o Conselho, ainda que não tivesse um papel deliberativo, tinha o papel de consulta; consulta prévia, antes do seu

lançamento para a sociedade. Disse, referindo-se ao financiamento da frota, que quem deveria dar as respostas eram as operadoras das frotas e a própria Secretaria, que não era responsabilidade do Conselho fazer as contas e que diálogo real não estava acontecendo.

>Sérgio Avelleda – disse que se sentia na obrigação de fazer alguns esclarecimentos; agradeceu a participação e disse se sentir satisfeito pelo fato dela (Gabriela) haver pontuado que avançaram no processo – na administração passada não foram consultados –; que agora estavam conversando. Pontuou que no início da reunião já havia avisado que não traria as diretrizes; primeiro porque não estavam prontas e que, se trouxessem tudo pronto, com certeza seriam questionados sobre o papel do Conselho. Que o papel do Conselho era trazer contribuições para a administração. Que ela podia inclusive sorrir da fala dele, coisa que ele não tinha feito durante a fala dela. Que estavam ali para ouvir, uma vez que eram sempre muito cobrados. Que o papel do Conselho era trazer ao debate as contribuições da sociedade civil. Que ali estavam, com muito respeito e muita atenção, anotando as contribuições e reivindicações e que estas seriam levadas em consideração. Que não poderia se comprometer em acolher todas. Que quando se dirigiu à Fabiana do Greenpeace era porque havia um material deles dizendo que poderiam contribuir com a Prefeitura de São Paulo para a solução de financiamento do transporte limpo. Que não estava se furtando ao papel que lhe cabia, mas não podia ser proibido de solicitar ao Greenpeace algo que haviam publicado e era de interesse. Que a administração não era “dona da verdade”, que tinha soluções, mas também estava atenta às soluções alternativas. Lamentou a ausência dos representantes dos operadores, que fazia a licitação para a cidade de São Paulo e para todo mercado que viesse a disputar. Que a visão dos operadores era parcial e não decisiva no processo. Registrou ainda as porcentagens das bancadas que estavam participando da reunião, cuja maioria era do governo.

FALA 17

Interlocutor: Américo **Cargo:** Convidado

Assunto da fala: Concessões: transporte público por ônibus; terminais municipais; Bilhete Único.

Cumprimentou a todos e colocou algumas questões que o preocupavam em relação à divisão do debate: Licitação dos transportes; Licitação do Bilhete Único; Licitação dos Terminais de Ônibus (sem contar a CCO). Disse considerar a divisão perigosa porque o sistema era integrado, que para a licitação dos transportes estavam tendo aquele espaço, consulta e após a licitação; já a do Bilhete Único, com o Plano Municipal de Desestatização parecia estar dissociado do espaço de debates. Em relação aos terminais de ônibus, idem, estava no bojo do referido plano. Perguntou quem havia decidido realizar a divisão dos debates; se era SMT, Prefeito ou Secretário de Desestatização. Que haveria uma hierarquização dos debates com a separação. Que o Secretário de Desestatização, por razões econômicas inclusive, seria o protagonista do assunto; que prejudicaria a participação dos usuários do transporte coletivo. Perguntou ao Secretário como estava sendo pensado o arranjo institucional que garantiria igual participação entre o CMTT, a Secretaria de Desestatização e outros Conselhos Municipais. Que o diálogo entre as partes sobre as licitações do Bilhete Único e Terminais poderia se dar somente no âmbito dos potenciais interessados, dos investidores. Perguntou qual seria o papel do Secretário e disse que o que o preocupava era que a preponderância seria do Secretário de Desestatização. Perguntou ainda quais eram os estudos técnicos que justificavam a separação das licitações (Bilhete Único e Terminais). Além disso, de onde sairia o investimento para essas concessões; se da Secretaria de Transportes, se da Secretaria de Desestatização, enfim, acrescentou que gostaria de ter uma resposta técnica. Finalmente disse ter sido infeliz e lamentou a fala do Secretário Avelleda em relação as canetas de repartições públicas que eram de qualidade ruim. Disse que era necessário reforçar a importância das instituições públicas, a ética e a transparência.

>Sérgio Avelleda – iniciou respondendo a fala final do Américo, dizendo que dizia aquilo com indignação diante do que o poder público estava submetido; que costumava fazer piada sobre o assunto desde que dava aula sobre licitação e que ele (Américo), não compraria nada com critérios onde não pudesse obter o melhor resultado; que infelizmente, a legislação e o próprio

sistema ao redor, obrigam o poder público, na maioria das vezes, a comprar materiais de qualidade inferior em virtude do valor mais baixo. Agradeceu o conselho, disse que a fala era provocativa, que se deveria lutar para que as instituições públicas adquirissem a capacidade de comprar a melhor caneta e não obrigá-los a comprar a mais barata. Que infelizmente, qualquer administrador que comprasse material mais caro, provavelmente seria acusado de improbidade. Com relação a separação das licitações, disse que sempre foi. Que a bilhetagem hoje é controlada pela SPTrans mas não houve uma palavra na licitação anterior sobre o assunto, ela não integrava a licitação. Que os terminais sempre foram tratados como equipamentos públicos, que devem ter o seu serviço de manutenção contratado. Disse que havia sido ele a provocar esta discussão, que era importante enxergar os terminais como elemento indutor do desenvolvimento das regiões onde se encontram. Que não via justificativa para o fato dos operadores serem os responsáveis por aquele serviço. Que não via motivo para que o responsável pelo transporte de pessoas pensasse no tecido urbanístico, no melhor investimento comercial ou nos serviços para atender determinada população. Que os operadores poderiam até entrar na licitação, mas obrigá-los a outros compromissos não fazia muito sentido. Que o mesmo ocorria em relação à bilhetagem, acrescida da questão de governança. Que a bilhetagem, como assinalado na apresentação do Rafael sobre o CCO, deveria seguir a mesma direção, ou seja, que a SPTrans deveria administrar ou contratar um terceiro. Que teve duas tentativas frustradas de concessão no metrô em relação ao sistema de bilhetagem, mas que não o desanimaram a tentar novamente. Em relação à PPP ou concessão, disse que eram elementos distintos, que não via nem a bilhetagem, nem os terminais como PPP. Que o PPP se caracterizava pela contratação do privado para fazer um investimento quando a estrutura não era suficiente para remunerar o investimento (como, por exemplo, a tarifa do metrô). Considerava que os dois modelos poderiam gerar caixa para cobrir os custos dos investimentos. De fato, quem comprovaria o que ele estava dizendo seriam os estudos que estavam sendo realizados a partir daquele momento. Que estavam na fase embrionária da modelagem dos terminais, tanto estrutural como de tecnologia. Portanto, que a resposta não seria dada naquele momento e nem no dia 1º de junho, data da audiência pública. Com relação à separação das licitações, disse que se fosse esperar que todos os processos estivessem prontos para licitar, não estariam ali naquele momento; teriam que ficar pendurados em contratos emergenciais, o que ninguém queria. Que a licitação de ônibus estava mais madura e não havia motivos para travá-la em detrimento das outras duas (bilhetagem e terminais). Que a decisão tinha sido da administração, que não se preocupasse com o protagonismo, que trabalhavam de forma coesa, sem egocentrismo. Que a SMT trabalharia em conjunto com a SMPD e o protagonismo caberia à Prefeitura do Município de São Paulo. Que não haveria nenhum problema de debaterem o tema à medida que se avançasse com os objetos de estudo. Que as respectivas concessões seguiriam o curso normal, das audiências públicas, com os temas sendo dialogados com a sociedade civil.

>José Carlos Martinelli – declarou que tinham reuniões semanais com a SMPD e que o papel da SPTrans era prover informações sobre sua base de dados, para que a SMPD pudesse modelar o processo de concessão e, principalmente, definir claramente quais eram os requisitos operacionais que tanto o Bilhete Único, quanto os terminais possuem, para que na concessão estes fossem preservados.

FALA 18

Interlocutor: David **Cargo:** Convidado Representante do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)

Assunto da fala: Emissão de poluentes pelos ônibus

Apresentou-se e disse que estava representando o Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA, que o motivo de sua participação se devia ao assunto que estava sendo tratado, principalmente no dizia respeito à tecnologia dos ônibus, da poluição do ar e das fontes energéticas, que eram questões muito importantes e desafiadoras, como a dos custos. Manifestou dois contentamentos, o primeiro relativo à fala do Secretário sobre a intenção de se considerar poluentes tóxicos locais, que antigamente só se falava na não utilização de poluentes fósseis, que não se configurava como meta ambiental de fato, o outro era em relação

à fala do Greenpeace, que demandou por metas mais avançadas do controle de poluição por ônibus. Que viam isto como uma importante contribuição, apesar de sabedores de que os veículos particulares eram os que mais poluíam, deveriam manter os ônibus ambientalmente competitivos, que o edital preveja um cronograma de melhoria ambiental dos ônibus; que contemple uma prescrição de resultados ambientais e não apenas tecnológicos; informou que o IEMA estava disponibilizando uma ferramenta – inventário de emissões – que calcula a quantidade de poluentes emitidos por diferentes tipos de transporte na cidade, que não era uma novidade absoluta para a sociedade civil e nem para administração pública (SPTrans em particular), que já vinham trabalhando neste sentido. Que a ferramenta estava pronta e publicamente disponível na internet (site IEMA), que o objetivo era contribuir com a administração pública, tendo em vista que a ferramenta tinha a capacidade de mensurar o impacto em termos de poluentes de combustíveis; que era um procedimento técnico apurado e consolidado, oriundo de construção conjunta com a sociedade.

FALA 19

Interlocutor: Silvestre **Cargo:** Convidado

Assunto da fala: Esclarecimentos sobre os ônibus elétricos

Apresentou-se e disse que era um técnico na área de ônibus elétricos e que gostaria de prestar alguns esclarecimentos sobre a energia limpa em ônibus elétricos; que já existia capacidade elevada para produção de ônibus elétricos no mundo, que as experiências já eram bastante substanciais. Com relação aos interesses específicos, disse que representava a (...) desde 2010, que tinham a capacidade de produzir 30 mil ônibus elétricos. Sobre baterias, disse que as baterias produzidas por eles utilizavam a tecnologia de ferro fosfato, que tinham a capacidade de manter 80% da energia em 15 anos; que davam garantia de seis mil ciclos de carregamento, ou seja, algo em torno de 16.2 anos, 80% de decadência da capacidade máxima da bateria. Que também davam 10 anos de garantia para os ônibus, não só no que dizia respeito às baterias, mas quanto ao motor, inversores e outros componentes elétricos. Que gostaria de deixar claro que 80% dos ônibus eram similares aos que já existem hoje, que somente o sistema de tração, carregamento de energia e manutenção, diferia dos outros. Que os custos operacionais eram muito menores, tornando-os economicamente viáveis em relação aos veículos a diesel. Que o investimento inicial era alto, mas era possível diluí-lo. O que o ônibus elétrico necessita hoje para entrar em operação é de uma vida útil de 15 anos.

FALA 20

Interlocutor: Élio Camargo **Cargo:** Membro da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Assunto da fala: Acidentes envolvendo ônibus

Abordou a questão dos acidentes, com foco em punições concretas aos profissionais causadores, objetivando a prevenção de vítimas fatais e resultados efetivos.

FALA 21

Interlocutor: Cristiane B. dos Santos **Cargo:** Conselheira Suplente | Região Sul

Assunto da fala: Críticas ao funcionamento do Conselho

Disse que estava chato, que na reunião passada foi passado o percentual de participação, que era baixo e até o momento não havia participado de nenhuma reunião com a presença da executiva e demais Conselheiros, que foi apresentado um trabalho de alguns conselheiros, mas não sabia como o mesmo havia sido elaborado, que saía da Zona Sul para representar os colegas, que se deu conta de que o Conselho era consultivo e não deliberativo; sugeriu Câmaras Temáticas nas regiões da cidade para que pudessem debater com a comunidade das respectivas regiões, que se sentia inútil e que não tinha ciência dos resultados das audiências; que se sentia inútil no processo.

>**Sérgio Avelleda** – agradeceu a contribuição e informou que a pauta fora definida na reunião anterior, que ficou acertado que os representantes temáticos fariam uma apresentação. Que a administração tinha um papel de condutora, que competia às bancadas se articularem e que

havia diversos canais de comunicação que podiam e deviam ser ocupados por todos os Conselheiros.

FALA 22

Interlocutor: Fabiana **Cargo:** Convidada – Representante do Greenpeace

Assunto da fala: Esclarecimentos sobre discussão anterior sobre ônibus não poluentes

Disse que seria breve e que responderia aos questionamentos feitos no início pelo Secretário. Sobre a viabilidade de investimentos, disse que já havia deixado um estudo, mas que deixaria novamente e que, como já havia sido dito, havia um investimento alto no início, mas após, os custos de manutenção e outros eram bastante baixos. Que para melhor responder, teria que ver os custos e lucros que eram apresentados pelas empresas; que em Shangai, na China, já estavam fazendo esta transição e que não era algo impossível. No tocante às ações do Greenpeace em relação à poluição dos veículos leves e pesados, disse que os motores eram diferentes, devendo ser tratados de maneira diversa; que o Greenpeace já havia feito campanha para que o padrão de eficiência energética veicular das montadoras do Brasil e da Europa fosse igualado, que é era um problema nacional. Que no tocante à questão municipal, o foco era mobilidade e, neste sentido, as pessoas deveriam trocar os veículos particulares pelo transporte público e para que isto acontecesse, teríamos que ter um transporte público de qualidade e não poluente. Que considerava um discurso conservador supor que os ônibus, pelo fato de poluírem menos que os veículos particulares, pudessem se isentar de ter uma energia limpa.

>Sérgio Avelleda - agradeceu, disse que estavam encerradas as inscrições e abriu a fala para considerações da Mesa e informes gerais.

FALA 23

Interlocutor: José Carlos Martinelli **Cargo:** Presidente da SPTrans

Assunto da fala: Gratuidades no transporte público

Disse que voltaria ao assunto da divisão de responsabilidade do financiamento do transporte público, principalmente, na cidade de São Paulo. Que não era apenas o Poder Público que deveria se responsabilizar pela situação que estamos vivendo; disse ser uma situação que extrapolava alguns limites e que estava sendo vivida, segundo ele, desde o descobrimento do Brasil. Que considerava o Brasil um país mais de privilégios do que de direitos. Que a necessidade era atribuída ao transporte, mas o benefício era concedido por outra razão; referiu-se à gratuidade dos estudantes, que já ultrapassa a dos idosos na cidade de São Paulo e disse que o total de gratuidades hoje é de 25%. Que o subsídio praticado hoje era praticamente 40% do custo do sistema; que este subsídio era de país desenvolvido e muito rico. Disse que Belo Horizonte ajustou a concessão dos benefícios sociais à condição socioeconômica das famílias; eles praticam 7% de gratuidade.

FALA 24

Interlocutor: Ricardo Auriemma **Cargo:** Conselheiro Titular | Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo – ADETAX;

Assunto da fala: Veículos elétricos e híbridos na frota de taxis

Agradeceu a participação, cumprimentou a mesa, disse representar o sindicato das empresas de táxis do estado de São Paulo e que colocaria alguns pontos com relação aos veículos híbridos e elétricos, que participaram de um projeto piloto e, desde 2012, tinham 10 veículos elétricos e 120 veículos híbridos/táxis que atuavam na cidade de São Paulo há quatro anos. Referiu-se a uma palestra que havia feito o ano passado no Instituto Mauá, que os veículos híbridos contavam hoje com 270 mil km rodados; que numa conta rápida, cada veículo híbrido andava 20 Km com um litro de gasolina e o comum 10 Km com 1 litro (referência veículo 1.0). Que nessa conta, os híbridos gastaram 13.500 litros e, os veículos a gasolina, 27.000 litros. Que o resultado era maravilhoso tendo em vista que o nível de poluição é menor. Porém, ressaltou que um carro híbrido hoje custava R\$ 127.000,00; um carro elétrico, R\$ 200.000,00 ou mais. Que com isso era inviável a substituição da frota atualmente e que estavam num dilema

grande. Que o alto investimento se somava aos problemas econômicos. Disse que também queria os estudos do Greenpeace, que, diante do exposto, a questão merecia bastante reflexão, que via como um projeto maravilhoso, que deveria crescer, mas também estender-se a todos os modais.

FALA 25

Interlocutor: Rafael Del Mônico **Cargo:** Coordenação Executiva e Usuário Regional Centro

Assunto da fala: Articulação com os conselheiros regionais

Agradeceu mais uma vez a oportunidade, disse que era um pontapé inicial, que poderiam aprofundar todas as questões, que havia necessidade de que as empresas não se furtassem da discussão, que o poder de influência das empresas no poder público em São Paulo ainda era grande. Que a Executiva do CMTT de fato ficou com a tarefa de promover uma articulação maior entre os conselheiros regionais, que a forma como vinha sendo gerida desestimulava a participação, que a porcentagem deveria ser maior, que uma temática de ônibus para os pontos afastados era crucial.

FALA 26

Interlocutor: João Manoel de Barros **Cargo:** Chefe de Gabinete da SMT

Assunto da fala: Informes finais

Deu os informes gerais: dia 25/05, às 8h30, primeira reunião da Câmara Temática de Transporte Escolar; 07/06, às 18h30, Câmara Temática de Bicicleta, dia 08/06, às 17h30, Câmara Temática de Mobilidade a Pé. Dia 22/06, reunião da Executiva, para discutir planejamento ciclovitário como pauta principal. Fez um apanhado geral, disse que foram mais de 20 falas, sete entidades da sociedade civil, operadores, o governo, os órgãos temáticos, com uma participação média, metade dos Conselheiros presentes, muitas horas de discussão, sempre com a presença do Secretário em sua maioria, quando não, ele ou o Secretário Adjunto presentes, que as reuniões estavam abertas a todos, que, com a participação de todos, as reuniões poderiam ser mais legais e menos chatas, que poderiam ter ideias criativas para isso. Que estavam abertos a discutir novos formatos para que as reuniões se tornassem mais agradáveis. Disse que na próxima reunião seria analisada a participação dos motociclistas, que haveria um esforço para que o setor estivesse presente. Saudou a todos e passou a palavra para o encerramento do Irineu Gnecco, Secretário Adjunto.

FALA 27

Interlocutor: Irineu Gnecco **Cargo:** Secretário Adjunto de Mobilidade e Transportes

Assunto da fala: Agradecimentos e encerramento

Agradeceu a todos os presentes (mesa diretora, sindicatos, sociedade civil, imprensa, etc), ao Sindicato dos Engenheiros pela cessão do espaço, e a Renata e Luciana pela organização de mais um evento de sucesso.