



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL, TRABALHO E MULHER

PRESIDENTE: PATRÍCIA BEZERRA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 02 DE AGOSTO DE 2018

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Boa noite a todos e a todas. Na qualidade de Presidente da Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher, declaro abertos os trabalhos da 9ª audiência pública temática, do ano de 2018, convocada para hoje, dia 02 de agosto, cujo convite ao público em geral é divulgado no *Diário Oficial*, desde o dia 17/07/2018.

Esta audiência pública busca trazer a fiscalização do cumprimento da Lei 16.490/2016, a qual dispõe sobre o desembarque de mulheres idosas usuárias de transportes coletivos e dá outras providências.

Conforme requerimento nº 29/2018, de minha autoria, em conjunto com o nobre Vereador Toninho Vespoli e conforme requerimento nº 43/2018, de autoria do nobre Vereador Gilberto Natalini, ambos aprovados por esta Comissão.

Informo que esta audiência pública é transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, *link*, Auditórios Online.

Gostaria de convidar para compor a Mesa as seguintes autoridades: Sr. Valdir Rabelo Dutra, Assessor Institucional da Secretaria de Mobilidade e Transportes; Sr. Sérgio Krichanã Rodrigues, Diretor de Administração e Infraestrutura de São Paulo Transportes S.A.; Sra. Claudia Ratti, representante do Coletivo Cidadelas; Sra. Carolina Bergamo, representante da Minha Sampa e a Srta. Amanda Vitorino, representante da Rede Feminista de Juristas - ainda não chegou, mas já fica consignado que, logo quando chegar, ela já pode fazer parte da Mesa.

Embora sendo Presidente desta Comissão e tendo a prerrogativa de conduzir esta audiência pública, eu vou, em respeito ao meu Colega Gilberto Natalini, na medida em que a gente convocou esta audiência pública eu cometi uma falha com ele, vou fazer com que seja o Presidente em virtude de ser o autor da lei que discutiremos na noite de hoje.

Por favor, Presidente, pode tomar o seu assento.

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Obrigado Presidente Patrícia Bezerra pela

gentileza. Quero cumprimentar o Vereador Toninho Vespoli que assinou conosco como coautor da lei que foi aprovada, assim como os demais componentes da mesa.

Quero chamar a Sandra Gomes, da Secretaria de Direitos Humanos, Coordenadoria de Idosos, para também compor a Mesa porque é parte interessada.

Vou fazer uma pequena introdução. Nós propusemos na Câmara o Projeto de Lei 172/2014, que tem a minha propositura e o Vereador Toninho Vespoli que se juntou a nós. O referido projeto foi aprovado, sancionado pelo Prefeito Fernando Haddad, em 15 de julho de 2016. A lei reza que, das 22h às 05h, idosos e mulheres poderão solicitar para descer dos ônibus fora dos pontos. O Prefeito, na regulamentação, incluiu também os LGBTs, ampliando o escopo da lei, o que nós achamos bastante razoável.

Como a lei não vinha sendo colocada em prática, em 26 de setembro de 2016, alguns meses depois da sanção, escrevi ao Prefeito Haddad, ofício nº 334/2016, pedindo para apressar a regulamentação da lei. Por isso, o ofício foi para lá e com cópia para todos os diretores de garagem dos ônibus de São Paulo; para todos os empresários; também para o Jilmar Tatto, Secretário de Transportes; e para o Sr. Francisco Christovam, Presidente da SPURbis. Foi o primeiro ofício. Depois, não obtendo resultado, em 13 de junho de 2018, nós mandamos para o João Octaviano Machado Neto, Secretário de Transporte; Eloisa Arruda, Secretária de Direitos Humanos; Milton Persoli, Presidente da CET; também um ofício cobrando providências. Em 26 de julho, mandamos novamente para o Sr. Francisco Christovam e para todos os empresários de ônibus novo ofício pedindo providências para que as empresas, os condutores de ônibus, pudessem obedecer à lei. Fazer cumprir a lei e que desse publicidade para que as mulheres, os idosos e os demais, que são abrigados pela lei, soubessem que é possível, essa...

Vou ler a resposta que tivemos do Superintendente de Operações e do Diretor de Operações, apenas para dar introdução a nossa discussão, depois vou passar a palavra ao Vereador Toninho Vespoli ou às pessoas convidadas para fazer suas colocações, mas gostaria

de ler o ofício e a resposta.

O ofício diz o seguinte: “Tivemos aprovada a Lei 16.490, de 15 de julho de 2016, que propõe a permissão para mulheres e idosos poderem descer fora do ponto de ônibus das 22 às cinco. A lei foi sancionada pelo Prefeito, amplamente elogiada pela sociedade e mídia. Agora temos recebido reclamações de várias pessoas que está sendo negado o pedido dos usuários legalmente respaldados. As empresas de ônibus de São Paulo não estão cumprindo a lei. Solicito medidas cabíveis para a Prefeitura para que a legislação seja cumprida.”

Foi para o Secretário de Transporte, para a Secretária Eloisa Arruda e para o Sr. Milton Persoli.

A resposta que veio foi a seguinte: “Em atenção ao expediente em referência, esclarecemos que as empresas operadoras do sistema de transporte coletivo público urbano do Município de São Paulo foram devidamente comunicadas a respeito ao cumprimento da Lei 16.490, de 15 de Julho de 2016, mediante cartas circular nº tal, de 20 de julho de 2016.” Vejam, a carta foi para as empresas em 2016. “Sendo que a inobservância a essa comunicação sujeita as empresas a sanções previstas na legislação em vigor, sendo autuadas conforme regulamento de sanções e multas rezam quando da identificação da irregularidade.” Além, disso foi emitida também a carta circular nº tal de 18 de julho de 2018, anexa – a carta está aqui -, enviada a todas as operadoras com solicitação para que seja implementada até 30 de setembro de 2018 os adesivos posicionados internamente na parte superior das portas de embarque e desembarque, que trata a Lei 15.914/2013 e 16.490/2016. Salientamos ainda que para adoção de medidas efetivas é necessário o registro da reclamação com data, horário, local previsto do veículo e número da linha. Assinam aqui os responsáveis.

Essa é a tramitação do documento que veio. Queria apenas informar a vocês a luta que é feita para que a lei seja cumprida.

Pergunto à Vereadora Patrícia, se quer fazer alguma intervenção ou o Vereador Toninho Vespoli. Com a palavra o Vereador Toninho Vespoli. Em seguida, vocês que são os

convidados e as autoridades do Governo terão a palavra.

O SR. TONINHO VESPOLI – Boa noite a todos e a todas. Quero cumprimentar todas as autoridades da Mesa, o Vereador Natalini e a Vereadora Patrícia Bezerra.

Essa questão da discussão das mulheres, dos idosos desembarcarem das 22h às 5h da manhã fora do ponto de ônibus é importantíssimo até porque a gente vive em uma cidade altamente violenta e em uma sociedade altamente machista.

Quando a gente apresentou o PL, não foi esse mesmo número. O Natalini apresentou sozinho esse PL e nós apresentamos outro praticamente com o mesmo teor e a gente viu que o nosso PL estava com horário diferenciado do Natalini, mas a gente achou melhor retirar o nosso PL e unir forças com o do Natalini até porque o dele estava tramitando há mais tempo na Casa, acho que uns dois meses antes. Acho que deu muito certo. Conseguimos sensibilizar o governo depois da aprovação dele.

Na Câmara, se o projeto não é muito polêmico, até que tem uma tramitação mais rápida, pode demorar um pouco por causa de determinados acordos de quantos projetos de Vereador vão ser votados por semestre, mas vota-se. O problema maior é fazer efetivar.

No começo do ano passado, em 2017, no começo desta nova gestão eu tive uma reunião com o Secretário de Transporte na época e conversamos bastante sobre o assunto, inclusive a gente conseguiu que ele colocasse alguma coisa naquele jornalzinho do ônibus. Das questões que nós levamos na época, apesar de já ser positivo ter um meio de comunicação mínimo que era o jornal do ônibus falar sobre a lei, consideramos que poderíamos avançar mais até porque os dados são ainda preocupantes.

Por exemplo, no nosso gabinete, recebemos várias denúncias ou ligação de que a lei não está sendo cumprida. São mais mulheres e até idosos ligam falando que tentaram. Qual é a maior reclamação que escutamos? Que o motorista não sabe e alguns motoristas conversam numa boa e outros motoristas falam de forma alta que não conhece a lei. A passageira fica até com vergonha de entrar em um embate ali. Às vezes, as pessoas deixam

de procurar a lei por conta de achar que ainda vai ter um conflito com o cobrador e o motorista.

Temos uma pesquisa realizada pela Rede Feminista de Juristas que inclusive estão aqui. 80% das mulheres não sabem que pode descer fora do ponto depois das 22h às 5h. Então, a lei é pouco divulgada ainda. Só tem 20% de conhecimento pelas próprias mulheres e mesmo as mulheres que sabem, segundo elas, têm medo de falar com motorista porque conversando com motorista constatou-se que 54% dos motoristas não sabem da lei.

Então isso é um gargalo que temos de resolver. Algumas propostas: intensificar a formação para os motoristas e cobradores sobre a Lei; outra coisa é como a Prefeitura tem uma verba para fazer comunicação de massa – televisão - acho que isso deveria ser um item importante para fazer uma comunicação de massa. Estamos focando a questão das mulheres, mas também há os idosos. Precisamos divulgar a lei para sociedade.

Outra coisa - não sei se já tem isso – é um mecanismo de denúncia no 156. Ou seja, a pessoa que não conseguiu já pode ligar e fazer a denúncia porque é a lei e não foi cumprida. Queríamos que a denúncia fosse a última coisa porque entendemos que a questão de cultura passa pela formação. Então, se você dá às pessoas formação e informação, a gente vai mudando a mentalidade das pessoas – tanto de usuários como dos profissionais dos ônibus. Outra coisa que inclusive saiu na CPI da vulnerabilidade das mulheres, realizada na Câmara Municipal, foi de se colocar placas nos ônibus, mas uma placa que seja fixa, visível. Sobre a lei, mulheres e idosos têm o direito de descer fora dos pontos de ônibus das 10 às 5 horas da manhã, mas que fosse feita uma placa realmente chamativa, bonita, bem elaborada e que ficasse fixa. Acho que isso também ajudaria.

Estamos colocando essas propostas, mas podemos debater aqui outras saídas que as pessoas proponham. Era isso para abrimos o debate.

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Anuncio a palavra do Sr. Raimundo, dirigente do Sindicato dos Fiscais do Transporte Coletivo de São Paulo, o sindicato da fiscalização, e também do Sr. Ribeiro, Diretor da Confederação Brasileira dos Aposentados e Presidente da

Associação dos Aposentados do Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo. Sejam bem-vindos. Estão presentes: Amanda, Cláudia e Carolina. Amanda é da Rede Feminista de Juristas; Cláudia, do Coletivo Cidadelas; e Ana Carolina, da Minha Sampa. As três gostariam de falar? (Pausa) Quem começa? (Pausa) Cláudia.

A SRA. CLÁUDIA RATTI – Boa noite. Faço parte do Coletivo Cidadelas, um grupo de mulheres comunicadoras que pautam a necessidade de pensar uma Cidade mais justa e segura para as mulheres. Entendemos a informação e o conhecimento como base para a mudança social. Para isso, buscamos fomentar o debate e repensar a Cidade a partir de um olhar interseccional. Por isso, fazemos parte, juntamente com a Minha Sampa e com a Rede Feminista de Juristas, da campanha SP para Mulheres. Entendemos que a Cidade é diferente para mulheres e homens.

Para falar um pouco disso, trago alguns dados. A pesquisa Origem-Destino de 2012 do Metrô de São Paulo mostra que enquanto 75% das mulheres utilizam mais o transporte coletivo e andam a pé, esse número cai para 62% quando falamos dos homens. Além dessa diferença na forma como as mulheres andam pela Cidade e se deslocam, também têm uma experiência permeada por insegurança e medo.

A pesquisa Chega de Fiu Fiu, realizada pela ONG Think Olga em 2013, feita com mais de 7,7 mil mulheres, mostra que 98% das entrevistas já foram assediadas na rua; 80% em lugares públicos e 64% no transporte. Essa mesma pesquisa mostra que 80% das mulheres já deixaram de fazer alguma coisa, como sair de casa ou andar na rua, por conta do medo do assédio.

Então, entendemos que esses dados só reafirmam a necessidade de pensar uma Cidade mais segura para nós. Acreditamos que a Lei 16.490/2016 - que é lei da qual falamos aqui, que permite que mulheres e idosos desçam fora do ponto – veio para melhorar esse cenário. Entendemos que descer perto do destino, e não no ponto de ônibus, encurta o percurso; e quando encurtamos o percurso, evitamos de passar em uma rua mais escura, em

um lugar perigoso. Você volta para sua casa, ou para onde você está indo, com mais segurança.

Porém, não adianta haver essa lei se ela não é cumprida. Já foram mencionados alguns dados de uma pesquisa feita pela Rede Feminista de Jurista segundo os quais nem todas as mulheres conhecem a lei; das que conhecem, grande parte não conseguiu colocar em prática; e os motoristas e cobradores também não a conhecem. Assim, temos, dos dois lados, a falta de informação: tanto do usuário dos transportes como também de quem está conduzindo esse transporte.

Então, a gente está aqui para pedir para a SPTrans que, reafirmando a ideia da nossa campanha, coloque essas placas nos ônibus, porque entendemos que isso, além de falar sobre a lei, é também uma forma de legitimar o nosso direito. É mais um passo para transformarmos São Paulo em uma cidade um pouco mais segura e confortável para nós.

É isso. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Muito obrigado pela presença, Claudia, e pela participação. Tem a palavra Carolina, da Minha Sampa.

A SRA. CAROLINA – Na verdade, queria falar um pouquinho sobre a campanha, pois a gente está no ar e fizemos um vídeo. O nosso alvo é a SPTrans e gostaríamos de agradecer a presença, na audiência pública, das pessoas que estão representando a instituição. Gostaria de saber como a campanha foi recebida, se existe alguma possibilidade da colocação dessas placas dentro do ônibus. Tivemos mais de três mil *e-mails* enviados através da nossa plataforma, a maioria de mulheres, que também se preocupa com essa questão.

Enfim, acho que essa é uma ótima oportunidade para sabermos como podemos nos articular, tanto a sociedade civil, quanto o Poder Público, para resolver essa questão, porque a lei já existe desde 2016. Estamos em 2018 e, enfim, ela não está sendo aplicada. Eu, pessoalmente, vi uma mulher que não conseguiu descer fora do ponto depois das dez. Ela saiu chorando de dentro do ônibus, no ponto, e aquilo mexeu muito comigo. No fim das contas, é

uma violência institucional, nós temos de sofrer.

É basicamente isso, queria ouvir da instituição o que poderíamos fazer, porque acho que a placa não é tão cara. Já é uma coisa feita, hoje se você entra no ônibus têm várias placas informando sobre várias coisas. Eu estava vindo para cá dentro do ônibus e vi que têm placas falando sobre diversas coisas. É um começo para somar com todas as outras possíveis soluções, que o Vereador trouxe também.

É mais ou menos isso o que gostaria de falar. Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Muito bem. Muito obrigado, Carolina, da Minha Sampa. Antes de passar a palavra para a próxima intervenção, quem quiser, do auditório, da plateia, se pronunciar basta inscrever-se com aquele jovem e terá três minutos regimentais para usar a palavra.

Tem a palavra para Amanda, da Rede Feminista de Turistas.

A SRA. AMANDA – Boa noite a todos. Primeiro quero agradecer por todos estarem aqui. Tenho uma apresentação sobre os dados que recolhemos com a campanha SP para as Mulheres.

Antes de fazer a apresentação, quero colocar alguns posicionamentos que buscamos em relação à SPTrans. Entendemos que a colocação da placa é essencial, no sentido da informação para o usuário – o usuário precisa saber disso –, mas também por uma questão de segurança para o motorista, pois dentro da narrativa que fizemos nas pesquisas os motoristas alegam que não lhes é permitido fazer o desembarque fora do ponto por um contexto de fiscalização. Então, notamos que mais de 50% dos motoristas falaram desconhecerem a lei.

Além desse problema de o motorista não conhecer a lei, também mostra uma falha institucional no sentido de comunicação, tanto das empresas, quanto da SPTrans. Acreditamos que, além da placa, além de colocar tudo isso, precisa sim fazer uma campanha institucional, no sentido de orientação para os motoristas.

Estamos fazendo aqui uma narrativa feminina, o coletivo é feminista, mas essa lei abarca os idosos também que, junto com as mulheres, é a parte mais vulnerável dessa sociedade. Isso é de extrema importância, porque além desses dados, dos 54% de motoristas que desconheciam a lei, 80% das mulheres que conheciam a lei alegaram que tinham medo de pedir para descerem fora do ponto por causa da reação das pessoas.

Também identificamos a necessidade dessa falta de comunicação, dessa falta de solução da empresa para os seus motoristas.

Mostra uma série de falhas, porque acabamos tornando o Direito inacessível. E qual o sentido de uma lei, sendo que ela não é cumprida? Nós transformamos a lei e o decreto em letra morta. Ela não cumpre o seu papel. Então, o sentido é esse. E assim, por que algumas pessoas questionam, mas por que só mulheres, por que só idosos. É nesse sentido. Nós compomos o grupo mais vulnerável, se a gente olha no contexto da cidade de São Paulo, em que apenas no ano passado a média de furtos era 513 por dia, 537 furtos por dia, e chegamos a quase 160 mil homicídios ao ano, e as mulheres compõem grande parte disso. Nós entendemos que a redução desse trajeto que a mulher pode percorrer à pé, elimina uma série de riscos adicionais no trajeto. É mais ou menos nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Muito obrigado, Amanda. Há inscritos? (Pausa)
Nós vamos colocar para depois, vamos deixar a Prefeitura, os representantes aqui responderem, estão de acordo? (Pausa).

O SR. SÉRGIO KRICHANÃ RODRIGUES - Eu posso falar pela SPTrans. Boa noite. Sou Diretor de Administração e Infraestrutura da SPTrans. Trouxe um pequeno, como se diz, *slides*, para fazer uma apresentação. É rápido. Por favor, apagar a luz. Todos estão vendo? (Pausa)

- Apresentação de vídeo.

O SR. SÉRGIO KRICHANÃ RODRIGUES - Primeiro, é uma grande satisfação estar aqui e não nos colocamos numa posição de simplesmente dar satisfação, afinal lei não é

para ficar no papel, lei é para ser cumprida e nós, como empresa pública, temos como primato principal o cumprimento da lei.

Há uma certa descontinuidade na questão administrativa quando as gestões se sucedem. É normal que isso aconteça. Queremos mostrar o que está sendo feito, ou o que procuramos que seja feito. O Vereador Natalini já leu a resposta da Secretaria no sentido que demos um prazo final para que todos os operadores estivessem consoante o que está explicitado na lei, especialmente no decreto regulamentador, que é de três meses de outubro depois da lei, setembro e outubro.

Por favor, próximo. É só para contextualizar. A SP Trans é a gestora desse sistema todo que falamos que é o que move São Paulo. Nós temos um serviço de 24 horas, onde nós trabalhamos fazendo a gestão de 14,5 mil em 1,3 mil linhas na cidade de São Paulo. Perto de 10 milhões de embarques, o que representa, mais ou menos, pelo nível de integração com as empresas dos trilhos – que a CPTM e o Metrô – um contingente de perto de 6 milhões de pessoas/dia na Cidade.

São 3 milhões de quilômetros percorridos diariamente. Isso dá 74 voltas em torno da Terra diariamente. São 500 km que temos de faixas exclusivas, 127 corredores. Por favor, pode continuar.

A malha viária do Município é de 17,7 mil quilômetros. Usamos o chamado viário estratégico, 4.359 km, sendo que 17% dessa malha tem tratamento preferencial para ônibus. Seguinte. Esses são alguns números notáveis que a gente já, de certa forma, passou e que demonstram como se fossem, digamos, um resumo daquele quadro que estava ali na sequência. Essa apresentação vai ficar aqui à disposição e quem quiser, inclusive, depois pode fazer uso dela.

Próximo.

Nós temos um serviço que se chama Rede da Madrugada, que faz parte desse conjunto e funciona da zero hora às quatro horas da manhã de todos os dias, de domingo a

domingo. São 476 ônibus que transportaram, apenas no mês de junho, 956 mil pessoas em 150 linhas, com índice de pontualidade de 97,2%, com média de cumprimento de viagem de 97,8%. Esses dados, apesar de técnicos, demonstram a eficiência na prestação e na contraprestação dos serviços. São pessoas que servem a quem trabalha de noite e quem se desloca depois dos horários normais de operação, do horário comercial.

Próximo.

Agora, especificamente, a Lei 16.490 e o decreto regulamentador. Isso está na página da SPTrans, onde há os endereços disponibilizados

Este é o desembarque ou não das pessoas, acompanhadas ou não, das 22h até às 5h do dia seguinte. São os destaques que o Vereador Natalini já falou, já considerou, que, além da mulher e do usuário idoso, previamente, no mesmo local em que comunica o operador, pode descer. Evidentemente que a solicitação de desembarque só pode ocorrer em um local em que o próprio operador, entre o trajeto de um ponto a outro, se sinta seguro; ele não vai deixar a pessoa do lado do corredor, do lado oposto. O que vamos ver mais à frente nos *slides* é que também a pessoa portadora de deficiência física é abrangida por essa política que está em vias de implementação.

Próximo.

Essa lei anterior, de 2013, versa exatamente sobre os usuários com deficiência e mobilidade reduzida, que eles também podem desembarcar fora do ponto; são as mesmas condições. Evidentemente, esse desembarque não se aplica aos corredores exclusivos de ônibus, até por uma questão de segurança e são feitos entre os pontos de paradas obrigatórias.

Próximo.

Com base nisso – e faz parte do manual de identidade visual da empresa –, nós desenvolvemos o tipo de adesivo que está sendo colocado em todos os ônibus desde aquela época.

Próximo.

Neste ano, de janeiro a julho de 2018, nós começamos a fazer com todos os operadores, que são os motoristas, cadastrados até 31 de março, a implementação do Programa Viagem Segura, no qual já foram treinados, nas oito horas da empresa, 32 mil pessoas.

Próximo.

Esta é simplesmente uma demonstração de como são treinados.

Próximo.

Esta aqui é uma matriz do treinamento. Inclusive há um dado muito importante: um decreto, do ano de 2000, ou seja, já tem 18 anos, que autoriza os veículos que estão no sistema a pararem fora dos pontos pré-determinados – praticamente o mesmo horário que está coincidindo com a Lei 16.490 –, mediante solicitação ou a sinalização de passageiro, mantidos, porém, os itinerários e as condições de segurança necessárias.

Na sequência, é aquela lei que mostramos aqui, a 15.914, e depois a 16.490.

Portarias e cartas circulares foram mandadas também para a SPUrbanuss, dando esse prazo de até o dia 30 de setembro para que eles adotassem, colassem os adesivos que vão ser mostrados, e já tem 40% da frota, mais ou menos, com esses adesivos. Se eles não cumprirem, a fiscalização vai ser exercida pela nossa base de fiscalização na diretoria de operações e também é claro que temos que contar com a ajuda e a colaboração das entidades que nos demandam hoje essas providências.

Esses são os adesivos que estão colados, já, em praticamente 40% da frota.

Aqui há o número da área, “área 3”, o número do ônibus e as condições que estão preconizadas nas duas leis, que são estas, que aparecem aqui, dentro da normativa. Na sequência, há um menor, pois todos os ônibus são diferentes. Têm uma tipologia diferente baseada no tipo de operação que eles fazem e na área da Cidade que eles utilizam.

Essas são as diferenças.

Isso é sempre no desembarque. Dentro do ônibus, na hora de desembarcar, a pessoa tem condição de saber. É claro que o conhecimento da lei implica que ele previamente sinalize para o condutor ou para o operador que quer descer em um determinado ponto.

Isso é adesivo, por uma questão muito simples, por uma questão de segurança, para que não caia, pela manutenção do próprio ônibus, e, à hora de cair, mesmo que ele esteja em uma situação de desembarque, para que o próprio condutor não se distraia, continue preservando as condições de quem está sendo transportado e note o que está acontecendo no viário em torno dele.

Essa campanha do *Jornal do Ônibus* foi feita de 10 de novembro a 25 de novembro de 2016, quando da implantação da lei, tempestivamente, em 2016. O *Jornal do Ônibus* atinge, praticamente, 90 a 200 mil pessoas todos os dias. Isso fica colocado dentro dos ônibus, em um *display* de plástico. São mais de um por ônibus. São 21 mil, em média, que são colocados a cada 15 dias, quando se trocam os temas. Esse é especificamente – e está aqui a data – desse período, de 10 a 25. Ou seja, durante 15 dias, diuturnamente, ficou à disposição dos ônibus.

Essa campanha está sendo reeditada agora. Pode-se perguntar: “Mas, por que é que não foi reeditada antes?” Há outros temas que são importantes, como as gratuidades dos estudantes, que é a campanha à qual está sendo dada mais ênfase agora, e outras campanhas de segurança, também, que são a implementação dos projetos da Prefeitura.

Isso é o que está sendo, desde aquela época, passado nos *twitters*, por exemplo. É das mídias sociais. Pode ir passando os *slides*, porque eles são todos da mesma natureza.

Isso tem os *gifs*. É evidente que aqui não está movimentado, mas são os *gifs* que fazemos para o pessoal de comunicação, para chamar a atenção: “Olha, esta aqui é a Princesa Leia e tal.” É preciso haver uma movimentação para chamar atenção.

Quero voltar só um pouquinho, por favor, se puder. Por maior que seja o efeito da fiscalização, por mais atuantes que estejamos, são 15 mil homens, como se falou. É claro que

nem todos eles operam entre 22 e 5 horas da manhã, mas já existe, Vereador Toninho Vespoli, um número para que seja anotado o prefixo do veículo. No *site* sp156.prefeitura.sp.gov.br já existe esse número.

Essa mensagem, por exemplo, desculpe o termo, foi *tuitada* no dia 28 de julho último, agora. Pode passar porque são também vários *posts*, pode ir passando. (Pausa)

Então são mulheres, são idosos, todo mundo que têm acesso porque a mídia social tem um alcance muito grande, tem uma repercussão e eu vou chegar ali num número que, pra nós, é bastante expressivo.

Está aqui dito que, em caso de descumprimento, anote o prefixo do veículo e o registro. Nesse período de 26 de outubro de 2016 a 1º de agosto houve 82 publicações sobre a lei, alcançando 398.000 pessoas no Facebook e mais 260.000 pessoas no Twitter. São 661.000 pessoas atingidas, alcançadas por essas mensagens. Nós temos 704.000 seguidores no Twitter; 87.300 no Facebook; e recentemente implantamos o *Instagram*, são mais 11.312 seguidores. É um universo suficiente, é bastante expressivo pra que juntos possamos estar sempre divulgando essas ações.

Pode passar. (Pausa)

Aqui é o que o Vereador Natalini nos trouxe e nós conseguimos, digamos assim, entendemos que mostramos como está o programa de implantação da lei, aquele ofício que foi respondido agora, recentemente, e as medidas adotadas pelas empresas através da nossa fiscalização.

Pode passar.

Esses são os endereços aos quais nos referimos. Temos também Youtube; temos a Ouvidoria da SPTrans para que essas denúncias, para que essas colocações de todos possam chegar até nós de uma forma mais evidente, de uma forma muito mais rápida.

Rapidamente, era isso que tínhamos a dizer.

Muito obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Obrigado ao senhor pela presença, pela participação.

Eu consulto a Sandra se quer falar, ela é da Secretaria de Direitos Humanos, Coordenadora de Idosos da cidade de São Paulo, por favor.

A SRA. SANDRA REGINA GOMES - Gostaria de agradecer o convite, ao Vereador Natalini, a toda a Mesa, em nome de quem cumprimento a todos.

Nós na Secretaria de Direitos Humanos e Cidadania temos: Coordenação do Idoso, a Coordenação da Pessoa Idosa; e a Coordenação de Mulheres. Nós já realizamos, ano passado, a capacitação aos motoristas de ônibus para serem sensibilizados na atenção à pessoa idosa. Para este ano, nós estamos elaborando capacitação, vamos realizar no mês de setembro uma mobilização na Cidade atendendo também a essa demanda que vocês estão aqui colocando, e será em parceria com a SPTrans, com a CET, com a Secretaria da Pessoa com Deficiência, com a nossa Secretaria de Direitos Humanos e com os conselhos – o Grande Conselho Municipal do Idoso também participará.

Serão várias ações: nos terminais, nas garagens, dentro dos ônibus, também com os taxistas e com o público em geral, para informar porque com as exposições nós estamos percebendo que o público ainda não tem informação, nem a população idosa nem as mulheres, eles precisam então dessa sensibilização.

Ontem nós tivemos essa reunião para dar esse *start* e, para minha surpresa, todos se comprometeram a realizar esse trabalho de sensibilização até o final do ano.

Então, o *start* será em setembro e isso permanecerá com trabalho de sensibilização. Nós temos aí o trabalho dos idosos nos terminais que vão informar as pessoas as mulheres também e, além disso, nós temos umas roupas próprias que limitam os movimentos. Nós já tivemos várias experiências com essa técnica de limitar também a visão. As imitações do processo de envelhecimento normal e como é difícil subir e descer de um

ônibus. Eu acho que nós podemos pensar na sensibilização de colocar essa temática também sobre a ótica da questão da mulher, da segurança da mulher no transporte coletivo e nos lugares.

Temos uma ação que vai atender também essa demanda de sensibilizar porque a informação está aí, está posta, a lei também está posta. O que acontece? Não estamos garantindo esse direito.

Então, essa frente de ações que começa agora em setembro e todas essas representações terão assento para construirmos juntos essa ação.

Muito obrigada. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Ok. Obrigado. Quero deixar claro que a Coordenação de Política para as Mulheres, da Prefeitura, também foram convidadas. A Coordenadora foi convidada, mas por algum motivo ela não veio.

Agora, a Amanda vai fazer a apresentação.

A SRA. AMANDA – Eu não vou repetir essa parte porque a condição atual do Decreto.

- Oradora passa a referir-se às imagens em tela de projeção.

A SRA. AMANDA – Essa é a narrativa de quão ineficiente a SPTrans e os outros órgãos em fazer que essa lei seja efetivada. Pegamos reportagens desde a implantação da Lei. Então, em 2016, em 2017, em 2018, esse tema é que sempre foi recorrente levantado pelos movimentos sociais tanto de idosos quanto de mulheres, principalmente, e mesmo após inúmeras narrativas, reclamações, a gente não percebeu nenhuma mudança efetiva pela SPTrans.

Aqui são os dados das nossas pesquisas. Apenas 7% das mulheres conheciam a lei; que 54% dos motoristas não conheciam a Lei. Esses números são importantes enfatizar que fala muito sobre a comunicação da SPTrans com o usuário.

Aqui são pontos de narrativas tanto de motoristas falando para repórteres que não

sabia e de mulheres que sofreram algum tipo de violência pela negativa e tendo como consequência não ter descido fora do ponto gerou impacto na vida dela.

Esses são os dados do porquê insistimos tanto nessa lei, porque a gente compõe esse quadro de vulnerabilidade. Essas são as nossas solicitações.

O Sérgio acabou de falar sobre a implantação de 40% atual já das frotas. Conforme o senhor passava seus slides, eu fiz duas anotações. Primeiro que conforme o senhor mostrava suas fotos, não existe uma uniformidade na informação. Existem slides que falam das mulheres idosas e não falam dos deficientes físicos.

Eu, Amanda, como movimento social, acredito que essa informação tem que ser única e precisa. A gente tem que falar que essa lei atende tanto o deficiente físico quanto o idoso, mulher e trans, porque também na narrativa, nos exemplos que vocês deram, as mulheres trans estão excluídas desta simbologia. Isso a gente sabe que ainda carrega um preconceito para a mulher trans e que diversos motoristas, talvez, tenham uma negativa. Então, essa minha crítica nesse ponto.

Por falar em redes sociais, falando de toda a potencialidade que vocês falaram da SPTrans que o sistema de transporte chega a transportar cinco milhões de passageiros, vocês me apontaram que 600 mil apenas tiveram acesso a essa informação, mostra mais uma vez a ineficiência disso. Ainda que se alcance 600 mil, não é um número louvável se carrega cinco milhões de passageiros dentro da somatória.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. AMANDA – Na internet as pessoas também então 24 horas. Se as pessoas ficam 24 horas dentro do ônibus, na internet também. Eu não estou fazendo uma crítica. É um trabalho importante, mas que a gente pode aperfeiçoar. É nesse sentido que a gente fez o chamamento da audiência pública. E estas são as nossas solicitações: a colocação

de uma placa informativa, que você já demonstraram que estão colocando, mas para mim ainda aponta de uma forma um pouco destoante no sentido de não carregar todas as informações pela demonstração dos slides. A campanha que a senhora já falou que vai começar em setembro e as campanhas multimídias que a gente sabe que se tem nos *twitters* da vida, porque não tem na televisão que diversos ônibus têm? Essas são as nossas solicitações. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Há seis inscritos. Tem a palavra a Sra. Ana Carolina, da SampaPé.

A SRA. ANA CAROLINA - Boa noite a todos e a todas. Quero parabenizar a iniciativa dos coletivos Minha Sampa que então puxando essa mobilização. Agradecer o espaço, é importante a gente estar aqui para debater as políticas públicas que precisam ser feitas.

Eu queria deixar algumas sugestões. A primeira que falamos de comunicação de massa. A Prefeitura está rodando agora várias campanhas bem informativas na televisão, no rádio creio que tem a ver com a lei eleitoral, que tem que dar uma segurada em quais são as propagandas que são colocadas e essa é uma excelente oportunidade de falar dessa possibilidade. Por exemplo, está rodando uma divulgando o serviço Atende. Então está dentro do mesmo formato, está na TV, no rádio, tem um alcance muito bom. A outra coisa que eu acho que é bem importante não só para essa situação de um motorista não atender isso, mas para diversas outras situações que tem a ver com a conduta dos operadores de ônibus.

Eu trabalho muito conversando com as pessoas desde a perspectiva delas que usam o sistema de transporte público, caminham na Cidade. Semana passada mesmo, eu estava em uma oficina do M'Boi Mirim com mulheres, em sua maioria eram idosas, que usam ônibus e muitas faziam reclamação, por exemplo, motorista que não para no ponto de ônibus, que não para quando ela solicita para descer mesmo no ponto. Um montão de coisas e aí fica muito clara a dificuldade dos usuários em usar os aplicativos ou os canais de reclamação. E

esse não é um problema dos usuários. É muitas vezes a questão de o canal de denúncia dos problemas, principalmente de conduta dos operadores, é um problema muitas vezes como o aplicativo está desenhado, de como canal do 156 está funcionando ou não.

Então, fica a sugestão de que para uma iniciativa como essa funcionar de fato tem que ter esse controle da população de poder dizer se está funcionando ou não. Enfim, a gente tem uns conselhos e tem uma série de espaços de participação social onde participam os vários usuários de transporte público e eu sugiro que convidem essas pessoas de todas as idades a testar e falar como é que é esses canais, como eles poderão ser aprimorados para que elas usassem mais.

E, por fim, deixo aqui meu apelo, porque acho esse é o momento de discutirmos uma medida paliativa que colocamos para remediar uma situação de violência, principalmente que nós mulheres vivemos na Cidade, especialmente quanto mais tempo as mulheres ficam no transporte público, mais vulneráveis elas estão a isso. Então mulheres que moram na periferia estão ainda mais expostas. Mas precisamos também debater uma política pública municipal de enfrentamento a violência nos espaços públicos.

Temos ações, não tantas ações, é muito incipiente em relação a isso, as ações de enfrentamento à violência contra a mulher têm a Lei Maria da Penha como ponto de partida, mas elas ainda são muito concentradas em violência doméstica, e nem isso conseguem atender direito, porque tira dinheiro dos poucos equipamentos que tem. Precisamos debater isso do ponto de vista da Cidade e dos espaços públicos. Fica, então, o apelo para que usemos esse espaço da Câmara Municipal para debater isso também. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Obrigada pela sua participação. Agora, o Sr. Ribeiro, da Cobap e, em seguida, Sr. Raimundo, do Sindicato. Peço que fiquem mais à frente para adiantar o nosso horário. Depois do Raimundo, a Sra. Isadora Pinheiro, da Cidadelas.

O SR. RIBEIRO – Boa noite a todos, boa noite à Mesa, aliás muito bonita, com os representantes nessa área de transporte.

O que acho que nós devíamos nos preocupar mais é com a educação dos motoristas. Eu sou motorista profissional há muitos anos. Hoje já sou aposentado, tenho uma entidade, que é a União dos Aposentados em Transporte. É um segmento que veio do sindicato e eu sou do Conselho do Idoso Nacional. Sou membro desse conselho e também representante dos aposentados da Cobap Nacional. Vocês vêm que estou muito ligado aos aposentados, aos idosos, e vim da categoria dos motoristas.

Então eu acho que existem duas coisas, uma é por parte das empresas, mas acho que nem vou falar sobre isso, porque meu companheiro ali, que é da área de fiscalização, vai falar sobre isso. De qualquer forma, uma das coisas é a empresa colocar um horário muito puxado para os motoristas. Para ganhar tempo, o motorista não quer fazer paradas em tudo que é lugar, já tem os pontos certos para parar. E outra também é do ser humano, o ser humano tem de ser bom. Eu, toda vida como motorista eu parava em qualquer lugar. Porque, às vezes, não é só mulher, tem criança também que vai chegar atrasado na escola, então sempre ficava pensando na criança, no jovem, que poderia perder uma prova porque eu não parava fora do tempo para ele subir.

Mas, veja, tudo isso aí a gente fica sujeito à uma punição da empresa, por quê? Porque não existia essa lei. Então quero parabenizar o Vereador por fazer essa lei, pois eu já fazia isso há muito tempo sujeito a ser punido. Nunca fui punido por causa disso, mas porque eu falava sempre para os meus companheiros motoristas: “Olha, idosos só xingam os motoristas porque o motorista breca e ele não consegue se segurar e a reação primeira é xingar”. E daí o motorista deveria estar falando: “Olha, desculpe por eu ter brechado”. E o motorista nem se desculpa, ele replica e quer, cada vez, ser mais maldoso com os idosos. Não compreende que o idoso demora para subir no ponto, demora para subir no ônibus etc.

Volto a falar: as empresas põem horários muito puxados para nós. E, fora isso, quando você pega um alinha com trajeto grande, você chega lá no terminal, quer ir no banheiro e se você perder muito tempo tem fiscal que fica na cola, não deixa nem você ir no banheiro,

porque já está na hora de voltar.

Por isso, há uma série de coisas que precisam ser falado e divulgado. Primeiro, vem a questão do ser humano que é o motorista, e o motorista tem de entender que ele tem mãe que já é idosa, tem pai que já é idoso e tem todos os vizinhos que são velhos mesmo, falo assim, porque sou velho também, tenho 67 anos e ando de colete por causa da minha coluna, e os motoristas também têm esse problema de coluna, mesmo mais jovens. Todos os motoristas de São Paulo têm problemas na coluna. E o Dr. Gilberto sabe disso, foi médico por muitos anos no Sindicato dos Motoristas e ele sabe mais dessa história de coluna do que eu. E todos nós temos problemas na coluna por causa de dirigir.

E o que eu acho que devia sair daqui era uma campanha maior para a educação dos motoristas, não é punição, não tem de punir motorista, tem é que educá-lo, para que seja mais humano com os passageiros, para que tenha mais sensibilidade. E ainda orientar as empresas, no caso da SP Trans, para não ter tanto esse rigor com a questão de horário dos motoristas para que se tenha flexibilidade. Bom, hoje ele não vai ser mais punido por parar fora do ponto, mas ele tem de ter essa flexibilidade de estar chegando no horário dele, mas se atrasou poder se explicar que teve de deixar idoso, mulheres, fora do ponto.

E sobre a questão da noite, no caso das mulheres, vou me estender um pouco, mas é rápido, as mulheres falam muito sobre a noite. Eu trabalhei muito em todos os horários, até naquele noturno que nós trabalhamos a noite toda, e tem mesmo esse problema sim, um ponto fica longe do outro e, às vezes, num lugar ermo. Eu, por exemplo, fiz a linha de Itaquera quando não existiam nem casas, ou eram umas muito distantes das outras. Então a pessoa desce no ponto e vai caminhar, às vezes, a casa dela fica justamente no meio entre um ponto e outro e ela vai caminhar toda aquela distância sozinha, uma mulher, uma estudante. E isso parte o coração porque sabemos que ela vai enfrentar o perigo de fazer toda aquela caminhada no escuro. É algo muito sério, principalmente, para as mulheres e as mulheres estudantes. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Muito obrigado. Agora, Sr. Raimundo.

O SR. RAIMUNDO – Boa noite a todos e a todas. Sou do Sindicato da Fiscalização, há mais ou menos 35 anos eu trabalho no setor de transportes, já há 20 anos representando a fiscalização e conheço muito bem a questão da vida do motorista, do cobrador, porque fiscalizamos. E agora, representando o fiscal, então, primeiro, quero parabenizar a lei que é feita para atender o povo da Cidade e atender muito bem. É muito bem vinda, claro, por questão de segurança, e mesmo a questão de violência da Cidade. Parabenizo o Vereador por essa iniciativa.

Agora, tem os gargalos. Existe uma programação e essa programação é justa, é muito justa. E essa programação tem a ver com a questão do tempo. Tempo, para o empresário, é dinheiro. Ele ajusta de um jeito e nós sabemos que a lei assegura o motorista, o cobrador, depois daquele trajeto que antes fazia em 40 minutos, ou uma hora, uma hora e pouco, com os imprevistos da Cidade, trânsito e tal, uma hora e meia, às vezes até duas horas, quando ele chega, precisa correr e ir ao banheiro. Nem sempre tem banheiros, companheiros e companheiras. Nem sempre tem banheiros nos terminais, às vezes, o motorista ou o fiscal tem de pagar o cafezinho num bar para que ele possa ir ao banheiro.

A Prefeitura sabe disso, tem lei que assegura isso, mas não foi implementada ainda na Cidade. Então a pressão dos operadores é muito grande. Existe uma programação e ela está ajustada com as linhas, com os pontos de parada. E agora com a lei, Vereador, vai dar mais paradas. E não são poucas, porque a necessidade é grande, e a distância é longa de um ponto para o outro.

Sendo assim, tem de haver uma reprogramação, pois vai ter de ter um tempo maior para os trajetos. E aí eu pergunto: esse problema não é do motorista, não é do fiscal, porque as pessoas têm as necessidades fisiológicas, e quando chegam no terminal precisam parar para usar o banheiro. São quase obrigados à parada para as necessidades.

Por isso, pergunto para a SP Trans: além da informação, se ela já reprogramou, se

já comunicou para os empresários se vai haver mais tempo no percurso por que vai haver mais paradas? Essa é a nossa dúvida. (Pausa) (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Muito bem. Muito obrigado. Só queria esclarecer Sr. Raimundo, e a todos aqui, que quando nós fomos elaborar a lei, conversamos com técnico de várias instâncias, inclusive da SP Trans. Conversamos também com pessoas do sindicato das empresas, e perguntamos se essa postura traria algum tipo de inviabilização para o sistema e todos nos disseram que, pelo horário e pela demanda, não haveria grandes transtornos para que a lei fosse cumprido.

Agora, é preciso levar em conta isso que foi dito aqui, quer dizer, como ele falou, eu fui médico do Sindicato dos Motoristas de Ônibus, na época em que o ônibus era chamado 'roda dura' e na época que os câmbios...uma vez saí da Praça da Bandeira e fui até o Capão Redondo, quer dizer, meia viagem de um motorista – meia viagem! – eu era médico e eu que criei o Departamento de Medicina do Trabalho lá, e eu contei 1.119 cambiadas que aquele motorista deu daqui até o Capão Redondo, no câmbio 'queixo duro' como era chamado.

E também temos de ver a questão da população, mas a empresa e a Prefeitura têm de dar também as condições para que os trabalhadores cumpram essa situação. Exige que o cara faça em tanto tempo, tantos minutos, aquele percurso, então, se vai aumentar o número de paradas, tem de aumentar o tempo de percurso, claro, ele não vai poder fazer o percurso no mesmo tempo. Isso que foi levantado aqui é importante, pois quando fazemos uma lei não é para prejudicar ninguém, e sim melhorar para todo mundo, inclusive para aquela pessoa que está dirigindo. É algo fundamental.

Agora, a Sra. Isadora Pinheiro, do Cidadelas.

A SRA. ISADORA PINHEIRO – Boa noite. Obrigada a todo mundo que falou, estamos enriquecendo o debate aqui para a lei sair do papel e, realmente, ajudar mulheres e idosos a chegar em casa com mais segurança entre os horários estabelecidos.

O responsável da SP Trans falou sobre as placas, que existem placas nos ônibus

informando sobre a lei que, além de ajudar idosos e mulheres, também deficientes físicos, só que ele falou também que só 40% da frota tem essa placa. (Pausa) A gente queria saber qual o prazo para colocar todas as placas e, além disso, reforço o pedido de outros coletivos sobre a importância de, além dessa placa, ter comunicação mais ampla, vamos dizer assim, principalmente agora com essa mídia de jornais, rádio e até mesmo no próprio canal da Prefeitura, as mídias sociais, porque nós, como a Amanda falou, somos 600 mil pessoas versus oito milhões, cinco milhões, que usam o transporte e elas não estão sendo, de fato, efetivadas. É isso. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Obrigado, Isadora. Agora, a Sra. Tabata, assessora do Vereador Toninho Vespoli.

A SRA. TABATA – Boa noite a todas e todos. Parabênzulo a iniciativa dessa audiência. Além de ser assessora, sou mulher, caminho pela Cidade, sofro assédio e estou aqui, inclusive, para trazer, veja, a gente não veio aqui fazer sugestão, porque a gente está meio cansado de fazer disso. A gente já queria trabalhar com encaminhamentos. Então, se a gente pudesse trocar ideias em relação a isso, já seria uma coisa bem importante.

Uma coisa importante desta audiência é que a gente conseguiu trazer temas que são extremamente transversais para uma única audiência pública. Então, a gente acabou, por exemplo, de ouvir um relato de violação de Direitos Humanos, inclusive pela lei trabalhista. Falo de violação de dignidade humana, que é o não acesso aos serviços mínimos básicos trabalhistas do motorista. Enfim, a gente ouviu mulheres não só aqui, mas as redes sociais também tiveram sua participação, de pessoas que estão passando por esse problema. A gente poderia conseguir fazer com que esse tema seja transversal e não esperar que a SPTrans vá resolver o problema, sem ajuda da coordenação de idoso, sem ajuda da coordenação de políticas LGBT, fazendo com que os motoristas respeitem o nome social dessas pessoas que pedem para solicitar enfim a descida fora do horário.

Foi falado sobre 40% da frota. A gente queria saber qual é o cronograma, para a

gente cumprir os 100% da frota. Aí a gente trabalhar com prazos. Qual é o prazo que a gente para resolver o problema dos 100%?

Outra coisa, qual foi o critério estabelecido para os senhores começarem a colocar os adesivos nas frotas dos ônibus? Há o objetivo de territorialidade? Por exemplo, a minha amiga Irene, que mora aqui no centro, viu a placa na Consolação, mas a minha amiga que mora na Vila Sônia não viu a placa no ônibus que ele pega. Então, a gente queria saber se há alguma restrição territorial para o objetivo dos adesivos em ônibus.

Se pudéssemos tratar também dos prazos, seria bem importante.

A última coisa tem a ver com a nossa ação de fiscalização e uma série de coisas. É importantíssimo que a gente divulgue os números das denúncias do 156. Queremos uma plataforma de mecanismo de denúncia dessas mulheres. Já existe. Beleza. Agora a gente quer saber quantas mulheres denunciaram, e se poucas denunciaram e a gente tem recebido mais denúncias por gabinete, por rede social e pelas mulheres que andam pela Cidade, a gente tem um problema. Então, a gente poderia pensar como resolver e divulgar mais a plataforma de denúncia do 156.

O SR. PRESIDENTE (Natalini) - Tem a palavra o Sr. Cássio, da Nação Vegana Brasil.

O SR. CÁSSIO – Boa noite. É um privilégio estar aqui, conhecendo o projeto. Eu o desconhecia. Nós lutamos por direitos de animais, não humanos, em humanos. Aqui a gente vê que há uma grande negligência em relação aos animais, na questão dos trabalhadores. Isso deve ser trabalhado. Eu entendo que quanto a nossa luta, por melhores condições por dignidade, a gente deve fazer uma intersecção de lutas. Então, me proponho aqui, como vegana, lutando por direitos de animais, não humanos, a nos reunir a partir de agora, com restrições de mobilidade. Há representantes aqui, de trabalhadores e também de outras lutas, para que a gente comece juntos, a partir de outras lutas, a trabalhar seriamente isso, com os Vereadores, que têm essa proposta maravilhosa. A gente precisa ampliar essa campanha.

Muitos desconhecem. Eu desconhecia. Muitos devem desconhecer. Há aí as informações nos ônibus. Há uma grande campanha, mas ela precisa ser ampliada. Então, que façamos isso, e que o cidadão se conscientize que, com a pressão popular, que a gente vai conseguir viabilizar esse tipo de lei e aplicá-la de fato. (Palmas)

NÃO IDENTIFICADO - Está sempre a cargo do empresário. É uma mídia que ele coloca no ônibus. Há resultados, e nós temos hoje um número muito pequeno, bem reduzido mesmo de frota que conta com isso.

O prazo final é 30 de setembro, a partir de quando os operadores começam a ser multados pelo Resan, que é o Regulamento de Sanções Administrativas e de Multas. Nossa intenção não é multar nem ganhar dinheiro. Com isso, a sociedade perde toda vez que a gente multa uma pessoa, porque ele atende a um preceito básico, como foi colocado aqui. Eu gostaria que fosse o contrário, que a gente premiasse os que são melhores. Por exemplo, quando a gente escolhe um hospital para internar um ente querido, um filho, a gente não escolhe o pior hospital, a gente escolhe a melhor. Então, a atividade do transporte poderia ser assim, mas não é. A concorrência não é tão grande. As pessoas ganham, e nós temos que trabalhar com a fiscalização, para ajudar com isso. O prazo é 30 de setembro. Nós temos perto de 40% da frota já com os adesivos.

Como isso é feito? Não é feito por região nem aleatoriamente. Nós recebemos 80 a 90 veículos por dia no complexo Santa Rita, no Pari, para fazer inspeção de todas as naturezas. A inspeção veicular foi aprovada aqui, nesta Casa, com grande colaboração dos Vereador Natalini, em função das mudanças climáticas, e serve agora inclusive como parâmetro dentro da nova licitação de ônibus que há aí. Nós recebemos 80 a 90 veículos/dia na Santa Rita, de diversas áreas. São programações feitas para eles serem inspecionados de todas as formas, inclusive no que diz respeito a todos os índices e todas as anotações de segurança que propiciam a circulação. Se ele não atender a tudo, é brechado ali. Então, é uma ordem natural que eles entrem. Não foram escolhidas áreas da Cidade. São chamados, em

função inclusive de disponibilidade, e voltam para suas garagens e para operação.

Isso permite dizer que, mais de uma vez por ano, esses 14 mil veículos são inspecionados. Isso dá uma média de 16 mil. A cada 200 dias, há mais de 20 mil veículos aproximadamente sendo inspecionados.

A luta é da sociedade. A SPTrans faz parte da sociedade. Ela gostaria até de estar mais um pouco mais presente nisso, e colocar à disposição para discussão. As placas ou os adesivos têm menção sim a idosos, a pessoas que têm alguma dificuldade motora e evidentemente a mulheres também. Há também a questão dos transexuais e mulheres transexuais. É uma questão que a gente nunca vai poder, na minha opinião, abandonar, porque a sociedade é assim mesmo. Se conseguem um determinado resultado e se não persistirem nele, pessoas acabam se acomodando e não atendendo. Por isso que é importante sim os canais que nós temos. Quando tivermos uma massa consistente das reclamações, tanto na nossa Ouvidoria, quanto no 156, a gente vai a público veicular, divulgar isso, e principalmente, até o dia 30, a gente pretende, ainda que seja de ofício, se não houver a oportunidade de nos vermos aqui novamente, prestar contas do que está sendo feito nesse período todo. É o mínimo que a gente pode fazer enquanto fiscalizador e gestor daquilo que é um sistema de transporte, do tamanho e da envergadura que é o da cidade de São Paulo.

A SRA. TÁBATA – Eu queria ver se a gente consegue fazer o encaminhamento. Por exemplo, a gente está retornando às aulas da faculdade. A gente poderia se comprometer, porque, no mês de março, a gente fala do tema do assédio no jornal do ônibus. A gente poderia tirar, como encaminhamento dessa audiência, o comprometimento de circular, pelo menos, mais um ou dois meses esse jornal. Inclusive a gente que está envolvida, no movimento, não viu. É a primeira vez que eu estou vendo o jornal. Então, a gente poderia se comprometer aqui a tirar esse encaminhamento.

NÃO IDENTIFICADO – Vai haver uma nova chamada dessa campanha, da 16.490 agora, nessa sequência. Embora chamem jornal do ônibus, fica dentro de um *display*. O

articulado tem quatro *displays*. As pessoas leem, têm interesse, têm retorno e dão retorno para a gente; e se os senhores não viram, é bom usar também aquele canal, para nos ajudar. Como a gente mostrou, são 14 mil ônibus num viário de 4.300 quilômetros. Não é que nós estamos transferindo aos senhores a fiscalização. Absolutamente, mas quanto mais informações tempestivamente a gente recebe, mais rápido a gente atua.

A SPTrans assinou pela Prefeitura, representando o transporte de ônibus, aquele pacto juntamente com o Estado de São Paulo, representado pelo metrô e pela CPTM, contra o assédio, e a campanha que nós fazemos, da Dra. Tatiana, que tem identidade com o que a gente fez, é muito grande. Essa é uma ação que a SPTrans fez e foi reconhecida por todos.

NÃO IDENTIFICADA – Você falou que a sua frota é de 14 mil ônibus por dia e 90 ônibus passam no seu terminal de manutenção, durante o dia. A minha pergunta é: “Dividindo 14 mil por 90, dariam 155 dias. Transformando isso em meses, dão cinco meses. Aí a minha pergunta é: “Considerando que, eu acredito que esses ônibus entram na garagem, por conta de quilometragem, que é o padrão de manutenção de transporte coletivo de São Paulo e que a média de 90 dias seria atingida apenas em cinco meses, como o senhor me garante que esse prazo seja cumprido no dia 30 de setembro, sendo que só 40% foi cumprido?”

NÃO IDENTIFICADO – É que nós já temos 40% inspecionados, com as placas e com todas as edificações. E 150 dias são mais do que o suficiente para fazer isso, só que esse prazo já começou a contar. Por isso que eu quero e já propus aqui que se não vier, a gente vai prestar contas, inclusive nas mídias sociais e em todos os pontos que nós nos referimos agora.

Outra coisa também que a gente está procurando fazer é abrir um pouco mais o conhecimento das pessoas, tanto a respeito do sistema quanto em relação ao trabalho que a SPTrans faz, não só no Atende ou em outras atividades que a gente tem. Como já foi falado, nós estamos atentos inclusive a essa questão, que é sempre recorrente com os empresários, que a gente controla, de as pessoas não terem condições, por conta de um trajeto, por conta do extravasamento de um rio, um congestionamento ou um acidente que segura todo mundo.

Além disso, a velocidade em horário comercial, cada vez, diminui mais. A gente está correndo atrás desse tipo de procedimento, para garantir que as pessoas atendam as suas necessidades fisiológicas, enfim, tenham descanso e cumpram principalmente a questão trabalhista. Nós não estamos alheios a isso.

- Manifestações fora do microfone.

NÃO IDENTIFICADO – Há uma reprogramação sim quando qualquer fato venha a interromper a programação que está constante na OSO, Ordem de Serviço Operacional. Mesmo que ele chegue depois, com um procedimento negativo, há sempre toda uma recorrência para reprogramar e amenizar. E não se permite, a gente não compactua com isso, penalizar o motorista. A gente analisa todas as condições que podem ter concorrido para que a viagem não se concretizasse dentro do prazo, para depois garantir que a eventual defesa seja aplicada.

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Tem a palavra o nobre Vereador Toninho Vespoli.

O SR. TONINHO VESPOLI – Qual a possibilidade realmente de a gente ter um meio de comunicação nas grandes massas, ou seja, na TV? Porque se for divulgado na televisão, acaba criando uma onda de informação. Então, existe a possibilidade de divulgar as leis nos meios de comunicação de massa?

O SR. – A Sra. Ana Carolina lembrou bem que nesse período agora em que há propaganda da União, até dos outros meios de comunicação, os *sites* estão parados. Então se a gente puder usar esse espaço para dar ênfase. Isso parte da comunicação da Prefeitura, já anotei para pedir essa possibilidade, pois a mídia mais cara que existe é a da televisão.

Por acaso, estive à frente da instalação de pontos de ônibus, abrigos e relógios, marcadores de tempo, e existe espaço ali para falar sobre isso, remotamente. São mídias mais

baratas, não custam nada para a Prefeitura, que tem uma cota de 5% para usar gratuitamente, como utilidade pública, e a gente vai recorrer à Secretaria da Comunicação para ver se uma campanha em televisão, que tem uma divulgação bem mais ampla, pode ser implementada.

- Conversa fora do microfone.

O SR. – Ok. Sra. Ana Carolina, não é SPTrans, mas é a Prefeitura.

Evidentemente há um esforço nosso no sentido de fazer com que isso ocorra, porque é um espaço que tem disponível e que a gente tem de usar.

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Tem a palavra a nobre Vereadora Patrícia Bezerra.

A SRA. PATRÍCIA BEZERRA – Boa noite a todos. Quero fazer algumas considerações, levando em conta que a pauta é extremamente pertinente, sensível. A gente sabe que a mulher, não só na cidade de São Paulo, mas no Brasil, é vítima de uma violência massiva de várias formas. Primeiro, por ser considerado um ser humano de segunda classe. Isso, dito até por gente que se senta numa cadeira como esta. Ainda mais uma mulher como eu, caucasiana, que de alguma forma também sofre os preconceitos na pele, sobretudo em espaços de poder. Está melhorando, mas ainda falta muito.

Agora a gente também tem de admitir que lei só existe por falta de consciência. E por conta dessa falta de consciência, não é fácil quebrar um paradigma; e a gente tem que levar em consideração que essa legislação pressupõe mudança de cultura. Temos 55 mil motoristas que são homens. Por que não começar a abrir mais espaço para motoristas mulheres? Por que não ter mais paridade dentro do chamamento público para a contratação dessas mulheres e trazer para dentro da própria empresa essa consciência de valorização da mulher?

O motorista homem pertence à cultura em que ele foi criado, e é claro que o apelo de uma pessoa, por exemplo, com deficiência é muito maior sobre essa pessoa do que o apelo de uma mulher. “Ah, é frescura da senhora. Tenha santa paciência”; “não é feminista? Então

desce”. Como se a questão de ser feminista ou lutar pela garantia de direitos da mulher fosse uma prerrogativa de se expor à violência, mas o homem não é vítima de violência na nossa sociedade. Em contrapartida, a mulher é vítima justamente por ser julgada por esse homem como uma pessoa aquém, ou então sendo vista como uma pessoa de objetivação sexual.

Então, temos de considerar que, dentro dessa proposta, há uma necessidade de mudança de cultura. E isso não acontece da noite para o dia. Portanto, até que todos esses colaboradores recebam o treinamento, a gente ainda vai ter que contar que esse colaborador que recebeu esse treinamento seja sensibilidade, senão ele pode ter recebido o melhor treinamento e simplesmente negligenciar por vontade própria. Nesse caso, não posso incidir sobre a empresa que está fazendo o controle desse transporte uma penalização. O que posso pedir é que haja uma denúncia, para que a gente identifique o condutor. Não adianta descer do ônibus chateada, contrariada. Anota os dados pelo crachá, tira foto, e assim faz a denúncia para que haja, de fato, uma medida por parte da empresa. Se não houver, aí sim a empresa estará comprometida porque, em recebendo uma denúncia, não tomou nenhuma providência.

A gente também tem de considerar que, ao mesmo tempo em que preciso garantir que essa mulher, ou a pessoa com deficiência, ou a transexual, desça num lugar o mais seguro possível perto do seu destino final, também tenho que trabalhar conjuntamente para tornar os lugares de destino final, de desembarque, seguros. Não adianta ter uma legislação e permitir ruas sem iluminação, com acesso precário, e não fazer nenhuma transversalidade com ILUME, com a Secretaria de Obras, com segurança urbana.

Então, tem de haver no escopo dessa lei, dessa mudança cultural, todo esse entorno de proteção e garantia à mulher, à transexual e à pessoa com deficiência. Tem de garantir a acessibilidade para a pessoa não cair dentro de um buraco quando descer do ônibus, ou 50 metros depois. Tem todo esse contexto de segurança, que não diz respeito apenas à questão do desembarque, mas como tem de ser esse desembarque até o destino final.

A fala do Sr. Raimundo é extremamente séria. Direitos humanos são para todos, tem que abranger todo mundo. Então não se pode beneficiar alguém com a legislação e prejudicar outro, porque essa pessoa vai se atrasar no itinerário e será punida. Portanto, peço aos senhores que também considerem isso para encontrar uma alternativa, garantindo que, na necessidade de desembarcar fora do ponto tradicional, o outro não será lesado. Ou seja, esse tempo de atraso não poderá ser descontado do condutor.

Por último, é necessário fazer uma campanha de divulgação, que também perpassa por nós, cidadãos. A gente tem de sair desse vício de que tudo tem de passar pelo Poder Público. Mas o meu papel, como cidadão, é divulgar alguma coisa que está sendo feita. Não adianta falar que nada está sendo feito, porque existe o ideal e existe o real, e ainda existe o objetivo real a ser atingido; não foi completada ainda a implantação da legislação. Mas enquanto há uma legislação em regulamentação, em curso, e existe um esforço em fazê-la, está se fazendo um esforço. Pode não ser o que julgo mais adequado, mas a gente pode melhorar. Agora por que não fazer a divulgação de que está sendo feita? Então, é necessário da nossa parte também fazer a divulgação de que, embora ainda não esteja como gostaríamos, alguma coisa está sendo feita, está sendo cumprida, e a pessoa tem o direito, sim, de desembarcar no seu destino final, com segurança, comunicando ao condutor que você pode descer fora do ponto. Você sabia disso? Existem legislações... Eu fui autora de uma lei que garante o parto humanizado na rede pública municipal e que dentre o protocolo de humanização de parto preconiza que se o limiar da gestante for muito baixo e se ela quiser anestesia local no parto natural, ela tem direito. Tem gente que não sabe disso até hoje, e é de 2013. Ouço dizerem: “Ah, eu não sabia disso Vereadora.” É lei. Está regulamentado. Mas há lugares em que a pessoa se nega, porque o hábito de fazer o parto nos moldes do período medieval é tão mais simples, é tão mais fácil, desobriga de tanta coisa; eu não vou ter de ficar lá 16 horas evoluindo, olhando para a cara da fulana e tendo paciência com a dor que ela está sentindo. Não! Não vai exigir muito menos de mim? Então a pessoa quer o caminho mais fácil.

Tem operador que vai querer o caminho mais fácil, mas aí a gente precisa da prática da denúncia, da avaliação contínua dessa pessoa que está na condução; e eu também faço um apelo aqui aos senhores para que contratem mais mulheres, pois acho que elas terão maior sensibilidade, maior afinidade com o sofrimento e com a demanda da mulher na cidade de São Paulo.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Natalini) – Pessoal, chegamos à finalização. O objetivo foi cumprido. A Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher, a proposição do Vereador Toninho Vespoli e da Presidente, Patrícia Bezerra de fazer audiência, foi muito importante. A audiência aconteceu, está acontecendo, mas claro que não é o fim.

Eu, como um dos proponentes da lei, fiquei feliz. A Prefeitura também não veio aqui de mãos abanando. Eles estão tomando uma série de iniciativas, embora tardias, mas estão tomando. E cabe a nós, Vereadores e comunidade, população, fiscalizarmos e é o que estamos fazendo.

Quero propor para os senhores da Prefeitura, com anuência do Vereador Toninho e da Vereadora Patrícia, que fizéssemos, depois do dia 30 de setembro, talvez depois das eleições, lá para outubro ou novembro, uma nova audiência pública para dar uma balizada para vermos como estão as coisas: se andou ou não. Nós nos sentimos responsáveis. Porque quem faz a lei, o Vereador, ele ouve a sociedade e faz a lei, certo? Depois a lei tem de tramitar aqui. Tramita, é uma dificuldade danada; vai para uma comissão, outra... Tem lei aqui que fica cinco ou seis anos empacada. Podemos aprovar duas leis por semestre. Então tem de pinçar duas leis ou três para aprovar. E tem que ainda articular a sanção do Prefeito.

Cabe ao autor da lei, muitas vezes, mudar o texto da lei, porque o Prefeito fala: “do jeito que está não sanciono. Vou vetar.” A gente perde um tempão para, muitas vezes, a lei tomar um veto. Por isso tem de articular a sanção. É uma articulação política profunda. Depois da sanção, tem a regulamentação. É outra novela.

O Pacote da Água que fizemos em 2014 até hoje não foi implementado. E é uma lei maravilhosa para uso racional da água em São Paulo que a gente fez, 50 e tantos Vereadores assinaram, até hoje não tem regulamentação. Foi aprovada em 2015. Então tem de regulamentar. E depois da regulamentação tem o problema do cumprimento da lei. Tem de cumprir. É outra luta. É o que estamos conversando aqui. Por isso, não é uma coisa simples, fácil e tem de ter pressão popular, tem de ter gente consciente - como tem aqui hoje -, junto com a gente para fazer, e boa vontade também do Executivo, do Poder Público.

Essa lei faz bem para todo mundo. Como disse o Ribeiro, que era motorista, muito antes de se pensar nisso, ele já parava fora dos pontos para facilitar para as pessoas que andavam nos ônibus que ele dirigia.

Se não houver mais nada a tratar, como não há, porque foi bem tratado, fica a proposta de repetir a audiência em outubro ou novembro.

Muito boa noite a todos. Muito obrigado pela presença.

E não havendo mais nada a tratar na presente audiência, declaro encerrados os trabalhos. (Palmas)