dos cadeirantes e colocar mais ônibus mesmo porque como o companheiro aqui o Conselheiro falou, ele passa por isso, o ônibus ele não tem e toda escala, aquele ônibus que funciona esse sistema então, eles demoram um tempo mesmo onde até trinta minutos e quando é final de semana, dia de domingo, feriado, se eleva até muito mais e sem falar com aqueles ônibus que vêm com sistema danificado e o motorista só diz, olha não está funcionando! Então é uma questão que a gente tem que rever isso aí, então é isso aí que eu tinha observação para falar, sobre essa parte dessa permanência de só uma cadeira e no entanto antes os ônibus foram autorizadas por uma Lei que tinha que ter dois espaços para os cadeirantes, muito obrigado. Dada a palavra para ao **Diretor de Operações do CTM, SR. ANDRÉ MELEBEU,** Eu só vou aqui reiterando aqui para Clayton e pro pessoal, é que de fato hoje nós não temos essa certeza que vai reduzir, que vai aumentar, enfim, o que de fato está sendo proposto é que haveria uma redução dos assentos na frente para os idosos, mas estão sendo esses assentos indo para a parte traseira, para parte pós catraca, isso poderá possibilitar também no futuro com certeza uma maior facilidade de se instalar um segundo espaço para o cadeirante, logicamente que quando vocês falam no espaço pro cadeirante você reduz número de bancos mas, não deixa de ser uma possibilidade, ou seja que está se propondo, a discussão hoje ela é muito focada só na parte dos idosos, cadeirantes e deficientes não estão tendo perda alguma, o que está sendo proposto para o layout dianteiro não influencia para o deficiente, todo deficiente ele tem o seu cartão, obrigatoriamente você tem um cartão de livre acesso, então você adentra o ônibus e se você for cadeirante logicamente não vai entrar nem pela parte dianteira vai entrar pela porta do meio e vai continuar utilizando a porta do meio para embarque e desembarque. Só estou fazendo essa recolocação para deixar bem claro o que é que está sendo colocado aqui nesta discussão, para não ficar aqui em relação ao deficiente, e eu volto aqui a colocar o que Clayton diz, olha isso aí vai aumentar a evasão, não necessariamente vai aumentar e não necessariamente irá reduzir, entendo eu que é uma proposta que está sendo posta, que poderá ser de fato aplicada em linhas do sistema, em linhas integradas e a gente vai ter uma convicção em breve em aprovando aí, desses cem carros que já estão aptos a operarem dessa forma e a gente vai poder de fato apurar com mais propriedade os problemas ou não existentes nesses carros. O **PRESIDENTE do CSTM, SR. FRANCISCO ANTONIO SOUZA PAPALÉO,** para deixar bem claro, então, ficariam dois layouts? Ou o layout que já está aprovado e esse layout? Para ficar bem claro 100(cem) novos carros entram em operação se houver aprovação hoje, se não houver aprovação hoje fico aguardando reparo e colocação do layout anterior não é? Edvaldo membro do Conselho representante dos Estudantes, após a Edvaldo a gente coloca em votação e se encerra já que ninguém mais se pronunciou. O **PRESIDENTE do CSTM, SR. FRANCISCO ANTONIO SOUZA PAPALÉO,** passou a palavra ao **Representante dos Estudantes no CSTM, SR. EDVALDO MÁRIO DO MONTE JÚNIOR, b**om dia sou Edvaldo Júnior represento os Estudantes do Conselho, e eu acho que a opinião do Diretor de Operações foi uma opinião bem consistente em respeito a insuficiência de informações que possibilitem a gente ter a clareza dos resultados que podem impactar lá na ponta do sistema, na execução do sistema, e aí também a gente não tem condições de dizer assim, tá certo, tá errado, por causa disso, então foi feito uma implantação piloto em uma linha mais, o sistema ele roda numa complexidade onde uma linha é por vezes muito diferente da outra, então, eu considero que a questão da evasão existe alguma estatística, algum dado que apontou que nessa linha onde foi implantada esse teste houve uma redução da evasão? Algum dado que atestou que nessa linha havia 10% de evasão proveniente

de pessoas que embarcavam ficavam na frente, na parte dianteira antes da catraca e depois saíram, então há esse dado antes e depois com o resultado dessa implantação? Então, se não tiver significa dizer que a gente não tem como alegar com fidelidade que de fato essa implantação desse novo layout vá garantir isso. Agora, eu não estou descartando, eu acho que é louvável se a gente manter os dois, ampliar o número recorte de teste, então a gente vai injetar dentro do sistema mais 100(cem) ônibus e com essa característica desse layout que a gente está supondo a aprovação agora, e aí espalhar ele dentro do sistema no corredor Leste-Oeste, a parte que faz Leste-Oeste, Norte-Sul em diversos pontos onde a gente tem essa medida, então hoje como é que está? Hoje a realidade é de evasão de 15% nessa característica, evasão tem diversas formas, nessa característica de que embarque fica lá na frente hoje são 15%, aí a gente faz a injeção desses novos ônibus e perceber, e aí como é que ficou agora? Reduziu em 5%? Reduziu em 2%? Não reduziu nada, pelo contrário aumentou. Então vamos perceber a situação atual e o impacto que a inclusão ou não desse novo layout pode causar o sistema, porque talvez vocês estejam gastando dinheiro para ter um resultado que na verdade não vai obter, então é gasto de recurso que não justifica a mudança do layout, então eu voto pela aprovação do layout com essa ponderação, de que ele sirva como piloto e não como já alteração definitiva, então serve como piloto já injetando 100(cem) ônibus no universo do sistema, 160(cento e sessenta), mas ainda assim é insignificante para o contexto global do sistema, mas que esse 160(cento e sessenta) sirva como piloto. Hoje se tenha o compromisso de avaliar os impactos que isso provocou tanto no que diz respeito na parte de tempo de embarque, a própria evasão que é a justificativa que está sendo pontuada e entre outros impactos que isso possa causar, eu concordo que não vá haver inicialmente num primeiro olhar impacto negativo, tanto para o idoso quanto pro deficiente, haja vista que a quantidade de assentos preferenciais eles vão se manter, pelo menos é isso que está sendo apresentado, espero que isso na ponta não ocorra o inverso, mas eu acho que vale a pena fazer o teste. O **PRESIDENTE do CSTM, SR. FRANCISCO ANTONIO SOUZA PAPALÉO,** muito bem colocado pelo Conselheiro Edvaldo, eu queria colocar agora em votação a proposta dele, que nós aprovássemos e em seis meses na reunião que acontecer, após esses seis meses o Grande Recife trouxesse um estudo que avaliasse e a gente voltava discutir e aí aprovaríamos definitivamente ou não fica assim colocado. Aqueles que concordarem permanece como estão e os que não concordarem levante as mãos, quem não concorda levanta as mãos. Passa a palavra para o **SR. JOSÉ CARLOS DE MORAIS GUERRA- Secretário Executivo do CSTM**, que seguiu, com dois votos contra de Zé Carlos e de Benílson, e Cleiton não, só a votação aqui sim ou não, já foi colocado em votação, sim ou não? Dois votos contra, ou você também vota contra? Está certo, então foi aprovado com dois votos contra do Conselheiro Zé Carlos e do Conselheiro Benílson, vou passar para a próxima pauta que é uma apresentação aqui do nosso amigo Doutor André sobre veículos acessíveis e renovação, tem 15 minutos...(tempo), o espaço foi dado Clayton, na hora da votação... (tempo). O **PRESIDENTE do CSTM, SR. FRANCISCO ANTONIO SOUZA PAPALÉO,** deu a palavra ao **Diretor de Operações do CTM, SR. ANDRÉ MELEBEU,** André Melebeu, Diretor de Operações. Eu vou fazer simplesmente mostrar a vocês conselheiros como se encontra a situação atual da frota do STPP em relação à acessibilidade, acessibilidade significa a frota que possui a PEVI, plataforma elevatória veicular por empresa. No finalmente aqui o que é que a gente tem hoje, nós temos hoje só 114(cento e quatorze) veículos da frota que não estão acessíveis, que não possuem ainda a PEVI, isso não significa que os que têm estão funcionando ok, porque a gente sabe, vocês sabem que muitos veículos

mesmo com PEVI eles têm problemas de manutenção, então o que é que está sendo feito? Nós estamos aí em 2017, foi proposto na reunião de janeiro do CSTM uma renovação de 467(quatrocentos e sessenta e sete) veículos, logicamente a partir desse momento nós teremos até o final do ano, até dezembro 100% da frota acessível e teremos também 100% da frota de veículos convencionais com idade inferior a oito anos, ou seja, o veículo mais velho terá oito anos. Os veículos, aí tem uma situação, os veículos que são articulados, os convencionais articulados exceção de BRT a gente tem veículos que ficarão com mais de oito anos, mas são veículos que já tem uma idade especificada pelo órgão gestor de dez anos, isso aqui é pra mostrar basicamente para vocês. O outro ponto aqui em relação ao trabalho que é feito pelo Consórcio Grande Recife em relação à fiscalização das plataformas elevatórias, estou trazendo esse assunto porque é um assunto extremamente corriqueiro principalmente quem precisa, Conselheiro coloca aqui que às vezes você vai pegar o ônibus, ás vezes tem que esperar dois ou três porque mesmo os que têm estão com plataforma elevatória veicular danificada e isso é relativo só de janeiro a abril deste ano, foram feitos 2034(dois mil e trinta e quatro) fiscalizações, foram encontrados em 169(cento e sessenta e nove) veículos com a pele defeituosa e esses veículos são recolhidos, eles não são autuados a exceção das concessionárias, que essas são autuados quando há uma reincidência, então por isso que a gente só autuou seis veículos. E outro ponto que eu queria trazer para vocês é em relação também a um assunto não menos importante que eu acho que também é de interesse de todos, principalmente os Conselheiros, que são em relação ao sistema de bloqueio de portas, o SBP, a gente tem hoje uma frota cadastrada onde 100% da frota ela está com sistema de bloqueio de portas, se tiver algum carro aí um pouco a menos é que são os veículos rodoviários, que eles não têm de fato pelo próprio procedimento eles não têm. Então a gente tá mostrando um pouco para vocês em relação ao trabalho que foi feito de retenção desses carros, o número de fiscalizações que foram realizadas tá certo, e o percentual de retenção desses veículos, o mês de março está com zero, porque o mês de março foi o mês da greve, nós tivemos um mês todo aqui de greve e a gente não teve equipe na rua. Estou mostrando a vocês aqui o trabalho que é exercido, regularmente pela área de fiscalização e pela divisão de vistoria, isso é muito mais para a gente deixar vocês informados do que é feito regularmente e da preocupação do órgão gestor com a segurança dos usuários e também com a relação às necessidades das pessoas com deficiência que precisam ter de fato uma frota totalmente acessível e que esteja funcionando. Na realidade esse material tinha uma apresentação bem melhor, mas eu perdi uma apresentação que foi feito na sexta e eu tentei recuperar e não consegui deixar ela de uma forma mais clara, ela estaria de uma forma até em gráfico, ela estaria bem melhor, mas isso vai ser disponibilizado totalmente para todos vocês. Dada a palavra ao **Representante dos Estudantes no CSTM, SR. EDVALDO MÁRIO DO MONTE JÚNIOR,** só uma ponderação, é porque não está compreensível realmente a ilustração, está meio complicado porque tem alguns termos técnicos que não é socializado entre as pessoas que estão na reunião, mas o fato é o seguinte, qual é a quantidade de ônibus que possuí esse sistema de bloqueio das portas? A quantidade de percentual? 100% tem, mas quantos deles estão apresentando defeito ou se foi diagnosticado isso? E se porventura minha dúvida é, se ha uma opção do motorista, do condutor de acionar ligar ou desligar esse sistema? Essa é a minha pergunta. O **Diretor de Operações do CTM, SR. ANDRÉ MELEBEU,** explicou que é de fato uma resposta assim do ponto de vista, a gente tem uma frota com 100% com sistema de bloqueio de porta, as fiscalizações são feitas ali, ali tem os quantitativos DIVIR de divisão de

vistoria, o DIFIR é a divisão de fiscalização e ali o gestor que está no terminal, essas são as pessoas que de fato procuram identificar se a plataforma está funcionando, no caso é o bloqueio de porta, se o sistema está funcionando, é visual, o que é que ele faz? Ele entra no veículo, da partida com carro e aciona o botão de acionamento de porta, se a porta abrir significa que o sistema está com defeito, pode ser defeito, pode ser o próprio motorista, ele pode desativar, não é muito, hoje isso não deve acontecer, até porque o veículo sai da garagem, é obrigação do motorista testar o sistema de bloqueio de porta, é obrigação dele. Então se não tiver funcionando ele nem sai com o carro, ele tem obrigação, mas eu quero colocar para vocês que houve uma redução absurda em relação ao que tinha de problemas, que eram em relações a sistema de bloqueio de porta que estava inoperante, houve um compromisso assumido por todos, por empresa, pelos motoristas, Sindicato dos Rodoviários, no sentido de garantir ao motorista também, tá certo, essa situação porque para ele é super importante. A gente tem aí discussões em relação a queda de usuários de veículo e a gente sabe que o problema de queda não é simplesmente porque o sistema de bloqueio não funcionou, você tem diversos motivos, de descer rápido do ônibus, de tentar subir com ônibus ainda em movimento, porque o sistema de bloqueio de porta ele limita abertura de porta até cinco quilômetros por hora, abaixo de cinco a porta permite abrir, essa é a norma. Tem alguns sistemas de bloqueio de porta hoje implantados, na maioria das empresas os novos, ele é zero, ou ele tá parado, se ele estiver andando, se ele se locomover o sistema não fecha. Outras empresas ainda têm o sistema que é o sistema que está de fato, está de acordo com as normas porque as normas diz que até cinco km por hora o veículo não pode abrir a porta com veículo em movimento. Eu só fiz aqui, foi um pedido, era muito mais para a gente ter aqui nas reuniões do Conselho, foi uma solicitação que foi nos feito aqui para dizer e debater com vocês alguma dúvida, alguma sugestão, algo que vocês possam nos trazer no sentido de contribuir para que a gente continue de fato trabalhando no sentido de manter essa segurança. Continua o **PRESIDENTE do CSTM, SR. FRANCISCO ANTONIO SOUZA PAPALÉO,** vamos passar agora para o quarto item, vocês receberam as resoluções de nºs 04/2017, 05/2017, 06/2017 e 08/2017, tiveram possibilidade de fazer leitura e análise. Vamos pela ordem, se alguém quiser se pronunciar por alguma, Doutor Carlos aqui, Representante da Câmara dos Vereadores do Recife e mais alguém? Que desde já a gente já faz a inscrição, já vai pela ordem, mas alguém depois Doutor Carlos? Então depois do D. Carlos a gente coloca em votação todas. Eu estou abrindo para todos, que se alguém tem alguma coisa, eu não vou votar um por um. Pronto durante a fala dele, depois da fala o que pode se debater, mas como ninguém mais se inscreveu só se houver alguma réplica ou tréplica do que Doutor Carlos falou, certo. Dada a palavra ao **Representante da Câmara Municipal do Recife, Vereador CARLOS ALBERTO GUEIROS,** Minha colocação é sobre as resoluções de Nº 04 e Nº 05. A número 04 é o artigo décimo, que aliás é artigo 10, a 04 artigo 10, determinar que eu não cumprimento do estabelecido nesta resolução implicará a empresa operadora concessionária aplicação de penalidade prevista no artigo 67, então minha pergunta é, isto aqui só ocorre com a concessionárias ou ocorre também com as permissionárias? Explica o **Diretor Presidente do Consórcio de Transporte Metropolitano-CTM, e Conselheiro do CSTM SR. RUY DO RÊGO BARROS ROCHA,** com relação às concessionárias as regras inclusive são bem mais rígidas, elas estão estabelecidas contratualmente, todas as regras além do que, eles têm que cumprir em matéria de manual e de resoluções, ainda existe as cláusulas contratuais que são bastante rígidas com relação a isso. Dada a palavra ao **Representante da Câmara Municipal do Recife,**

Vereador CARLOS ALBERTO GUEIROS, Sim, mas eu pergunto, não as empresas permissionárias não estariam também sujeitas a isto aqui? Então a resolução é só em relação às concessionárias? Então a resolução não tem nenhuma observação? A segunda é a 05, tem aqui o inciso primeiro da resolução, suspender por tempo indeterminado a operação da linha 509 -Dois Irmãos, opcional. Essa linha foi uma linha contestada em razão da operadora, em função do regulamento, se ela foi desativada porque ela não teve resposta econômica, eu não entendo porque indeterminado e não porque definitivamente? E amanhã se houver necessidade, que se venha, mas esse indeterminado ela ficou existindo, embora tenha sido inviabilizada. É o que prova essa resolução, então, o indeterminado é uma coisa que está suspensa não é? Ela está suspensa quando ela devia estar extinta já que foi uma linha que foi criada sem concorrência, foi contestada de certa, então por que existir? O **Diretor de Operações do CTM, SR. ANDRÉ MELEBEU,** explicou que, na realidade vamos lá, uma criação de uma linha ela requer alguns pré-requisitos, ela pode estar por indeterminado, definitivo, independentemente ela pode ser recriada, o fato de tempo, o tempo indeterminado eu não vejo do ponto de vista prático, objetivo que isso vai ter alguma alteração, eu não vejo! Dada a palavra ao **Representante da Câmara Municipal do Recife, Vereador CARLOS ALBERTO GUEIROS,** eu vejo, eu fiz a colocação porque eu fiz primeiro o fundamento. O **Diretor de Operações do CTM, SR. ANDRÉ MELEBEU,** se desculpou, desculpe Conselheiro eu realmente não percebi, eu não estava atento. Dada a palavra ao **Representante da Câmara Municipal do Recife, Vereador CARLOS ALBERTO GUEIROS,** O meu fundamento é que a linha foi criada e contestada porque ela não obedeceu aos parâmetros normais, outra operadora do sistema, foi a globo sim, foi a Globo que contestou, e mostrando que ela era inviável economicamente e a prova maior tá aqui que ela foi tornado inviável, que foi suspensa. Aí vem suspensa por tempo indeterminado, hora, se ela se mostrou inviável porque amanhã ela volta? é uma reserva de mercado? Eu acho que não tem nada. O **SR. JOSÉ CARLOS DE MORAIS GUERRA- Secretário Executivo do CSTM,** fala para colocar em votação. O **PRESIDENTE do CSTM, SR. FRANCISCO ANTONIO SOUZA PAPALÉO,** sobre esse assunto o Conselheiro Cleiton pediu a palavra e depois Conselheiro Nael, depois colocamos em votação. Dada a palavra ao **Conselheiro, SR. CLAYTON DA SILVA LEAL- Representante dos Usuários do STPP/RMR,** Bom dia mais uma vez, Clayton Leal Representante dos Usuários, eu sou um defensor da linhas opcionais na cidade do Recife e região metropolitana, haja vista que existe usuários em determinados cantos da cidade que brigam por essa linha, todo sistema de transporte se você vai no aeroporto e para determinada cidade tem linha promocional, tem executivo, tem jatinho, tem táxi aéreo. Se você vai para uma rodoviária, se você vai para Natal, um exemplo, tem um convencional e tem um executivo, então tem aquele usuário que ele quer sim um atendimento de qualidade, é um atendimento diferenciado, a prova disso é que tá aí o aplicativo Uber, que hoje é o aplicativo digo isso sem cansar, que não é mais concorrente, mas do táxi, o aplicativo Uber é concorrente do transporte coletivo, porque as pessoas se unem, vai três pessoas dentro de um carro daquele do Uber e chega no seu destino, e aí muitas vezes até mais barato que o transporte até convencional, imagina o opcional. O que eu vejo aqui nessa resolução suspender, extinguir, eu concordo com o companheiro Carlos Gueiros em parte, na hora que ele fala que foi uma linha que foi criada de uma hora para outra e principalmente Carlos Gueiros, sem discursão popular, sem discussão da população, quando a gente tem o trabalho de discussão com a comunidade, com a população e aí tem vários cantos da cidade que uma linha dessa seria totalmente viável. No meu entender aqui, faltou nessa resolução para a gente dar uma olhadinha e tem mais