
ATA DA 04ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Aos sete dias do mês de agosto de 2025, às dezenove horas, na sede da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – Emdec, localizada na Rua Dr. Salles de Oliveira, nº 1028, Vila Industrial, Campinas, Estado de São Paulo, reuniram-se os Conselheiros do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMMU) para a 4ª Reunião Ordinária, tendo como pauta:

1. Leitura e aprovação da ata anterior;
2. Apresentação Formativa – Segurança Viária;
3. Apresentação do Relatório Final do Grupo Técnico para estudo do edital da nova concessão do transporte público coletivo;
4. Informes da participação dos representantes do CMMU em outros conselhos;
5. Assuntos Gerais.

O Sr. Alex iniciou a reunião cumprimentando a todos e informou que o primeiro item da pauta seria a leitura e aprovação da ata anterior. Comunicou que a ata da última reunião foi previamente encaminhada por e-mail e indagou se haveria alguma correção a ser feita ou se poderia ser aprovada conforme enviada.

Não havendo observações, a ata foi aprovada.

Com a palavra, o Sr. João informou que o segundo item da pauta seria a apresentação formativa “*Segurança Viária*”, e que a Sra. Mariângela seria a responsável pela condução da apresentação.

A Sra. Mariângela explicou que o objetivo era apresentar de forma breve o conceito de mobilidade urbana e o Plano de Segurança Viária, questionou o que o grupo entente como mobilidade urbana, e o Sr. Walther respondeu que se trata sobre o direito constitucional de ir e vir e ao acesso a outros direitos sociais, lembrando que mobilidade não se limita ao transporte público, mas abrange calçadas, infraestrutura e todas as formas de deslocamento. Com a palavra, a Sra. Mariângela destacou que a mobilidade está ligada ao deslocamento e pelos vários modos de deslocamento, também ao uso que é feito dos espaços da cidade, estando muito ligada ao direito à cidade.

Ressaltou que é uma pauta muito importante, e que deve ser segura, sustentável e inclusiva, garantindo acesso a todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, econômicas, de raça ou de gênero, e observou que, embora ainda não exista acesso universal a uma mobilidade segura no Brasil, esforços vêm sendo realizados nesse sentido.

Para exemplificar, fez referência ao filme *O Curioso Caso de Benjamin Button*, onde a esposa sofre um sinistro de trânsito e ele começa a explicar tudo que poderia ter acontecido para que não houvesse o sinistro, ilustrando como aleatoriedades - fatos corriqueiros e individuais- podem culminar em um sinistro de trânsito; ressaltando que um sistema de mobilidade segura não pode depender de aleatoriedade. Destacou a importância da teoria do queijo suíço, segundo a qual erros individuais e organizacionais podem se acumular gerando erros, motivo pelo qual é essencial a construção de camadas de proteção, pois quanto mais camadas maiores as chances de evitar o sinistro.

Ressaltou a opção pelo uso do termo sinistro em lugar de acidente, por este último remeter ao acaso, enquanto o primeiro evidencia que, na maioria das vezes, tais ocorrências poderiam ser evitadas. Abordou a mudança de paradigma trazida pela Visão Zero, que parte do princípio de que os erros humanos são inevitáveis, mas não devem resultar em mortes ou lesões graves, defendendo a responsabilidade compartilhada entre cidadãos,

poder público, sociedade civil e empresas. Mencionou que o Brasil registra cerca de 30 mil mortes anuais no trânsito, o que demonstra a ineficácia da responsabilização apenas individual, e destacou que investir em segurança viária é sempre vantajoso, não apenas pela preservação da vida, mas também pela redução dos impactos econômicos.

Na sequência, apresentou os princípios que fundamentam o Plano de Segurança Viária de Campinas, iniciado em 2023 e com horizonte até 2032, cujo objetivo é reduzir a taxa de mortes no trânsito para 3,38 por 100 mil habitantes, o que representaria salvar 903 vidas no período. Explicou que o plano se baseia em gestão integrada, vias seguras, fiscalização, dados e evidências, comunicação e educação, e atendimento às vítimas, destacando que a mobilidade deve ser centrada nas pessoas, priorizando pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo.

Relatou ainda ações já realizadas, como a implantação do Observatório Municipal de Trânsito, a elaboração de cartilhas de desenho seguro para pedestres, intervenções de urbanismo tático, operações de fiscalização baseadas em dados de sinistralidade, capacitações, média training, inclusão do tema da mobilidade nas escolas e protocolos revisados em parceria com o SAMU para atendimento às vítimas. Assinalou que já houve redução parcial no número de mortes no trânsito, embora ainda aquém do esperado, e reiterou a importância da gestão integrada e contínua.

Por fim, a Sra. Mariângela agradeceu a atenção e colocou-se à disposição para esclarecimentos.

Na sequência da reunião, foi levantada a questão da visibilidade das informações sobre mortes no trânsito. Foi mencionado que na Avenida Andrade Neves há um painel eletrônico que divulga dados de vítimas fatais, mas que o alcance desse equipamento é restrito a quem passa por aquele ponto. A sugestão apresentada foi ampliar a divulgação para outros painéis digitais espalhados pela cidade, aproveitando a base de dados já consolidada. Em resposta, foi informado que, além do painel, a administração publica mensalmente boletins com os números de vítimas e anualmente um anuário de sinistralidade. Destacou-se, porém, que o uso dos equipamentos de rua pode ter um impacto mais direto na sensibilização da população, reforçando a proposta de replicar a divulgação nesses canais.

No decorrer das falas, foi ressaltado que o boletim mais recente, de junho, registrou uma queda de 30% nas mortes em comparação ao mesmo mês do ano anterior. Esse resultado foi considerado significativo, fruto do trabalho integrado da sociedade, do conselho, da equipe técnica da EMDEC, do SAMU, da Guarda Municipal e de outros órgãos envolvidos. Salientou-se a importância de manter os esforços e não relaxar nas ações, mesmo diante de números positivos, celebrando as conquistas sem perder a vigilância.

A discussão avançou para propostas de campanhas educativas de impacto, como expor motocicletas sinistradas em locais públicos, com mensagens que evidenciem as causas dos acidentes, a fim de sensibilizar especialmente os motociclistas. Relatou-se que ações semelhantes já haviam sido realizadas em anos anteriores, com veículos acidentados expostos em pontos estratégicos da cidade. Foi lembrado ainda que muitas infrações também são cometidas por motoristas de automóveis, e que, em Campinas, diferentemente de São Paulo, o número de mortes entre motociclistas apresentou redução.

Também foi destacada a eficácia de ações educativas baseadas em vivências, como a troca de papéis entre motoristas de ônibus e motociclistas, para demonstrar os pontos cegos e as limitações de visão dos condutores de veículos pesados. Essas experiências foram consideradas mais efetivas do que palestras tradicionais.

Foi sugerido ainda a possibilidade de envolver mais as empresas de entrega, como aplicativos e pizzarias, nas campanhas, uma vez que seus trabalhadores representam grande parte dos motociclistas expostos a riscos. Foi ponderado que esses profissionais

frequentemente atribuem a pressão de prazos e produtividade às empresas contratantes, o que reforça a necessidade de inclusão dos empregadores nas iniciativas educativas.

Outro ponto abordado pelos presentes foi o crescimento do serviço de mototáxi em Campinas, comparado ao aumento do motofrete. Relatou-se a preocupação com a segurança diante da expansão dessa atividade, considerada de alto risco, e discutiu-se a limitação de atuação do município em razão de decisões judiciais e normativas superiores. Informou-se que há um grupo de trabalho estudando a regulamentação do mototáxi, inclusive diante de decreto estadual recente que atribui aos municípios a responsabilidade pela regulamentação.

Em seguida, foram apresentados dados relativos à fiscalização. Destacou-se que, até 2023, a Polícia Militar era responsável pelas ações voltadas à circulação de veículos, mas, com a Lei Federal nº 14.599/2023, essa competência passou a ser compartilhada com a EMDEC e a Guarda Municipal. Desde então, intensificaram-se as operações conjuntas, que revelaram altos índices de motociclistas não habilitados. Essa mudança de enfoque possibilitou maior efetividade na redução de acidentes, com aumento das autuações e da retirada de veículos irregulares de circulação, privilegiando a permanência daqueles que utilizam a motocicleta como meio de trabalho regular.

Foi lembrado que, além da fiscalização, houve aumento expressivo no número de sinalizações, semáforos e campanhas educativas, todas direcionadas de forma mais estratégica e baseada em dados, o que potencializou os resultados positivos. Ressaltou-se também a integração entre órgãos como saúde, SAMU, polícia e guarda, que fortalece as ações de prevenção.

Em relação ao serviço de mototáxi, o Sr. Fernando informou que a EMDEC, em conjunto com a Secretaria de Transportes, instituiu um grupo de trabalho para analisar as possibilidades de regulamentação, considerando a legislação nacional e estadual, bem como as práticas adotadas em outras cidades. Acrescentou que, tão logo seja elaborada uma minuta, solicitará espaço para apresentá-la e discuti-la com os membros do Conselho, em reunião extraordinária, caso necessário.

Em seguida foi levantado o questionamento sobre a continuidade das políticas públicas de segurança viária diante de mudanças de governo, sendo questionado se há instrumentos que garantam a perenidade do plano em caso de alternância política. Foi esclarecido que o plano é um decreto e, portanto, passível de alteração, mas que a intenção é consolidá-lo como política de Estado, e não apenas de governo, garantindo sua sustentabilidade por meio do engajamento social e da atuação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana. Concluiu-se que a melhor forma de assegurar a continuidade é a manutenção do trabalho constante e da participação ativa da sociedade.

Em seguida, o Sr. João deu início ao próximo item da pauta: apresentação da análise preliminar do grupo técnico para o Estudo do Edital da Nova Concessão do Transporte Público Coletivo. Antes da exposição, foram nominados os integrantes do grupo: Elisabete, Sandra, Walter, Andréia, Augusto, Marco e Irineu. Informou-se que a conselheira Andréia não pôde comparecer em razão de um falecimento na família. Coube ao conselheiro Irineu a condução da apresentação, utilizando o relatório feito pelo GT. Foi esclarecido que o documento completo ficaria disponível para consulta, sendo a exposição apenas uma visão geral dos princípios que nortearam sua construção e para abertura do debate.

O Sr. Irineu destacou que o GT realizou diversas reuniões, ainda que tenha sentido a ausência de um suporte técnico mais didático por parte do poder público, o que levou o grupo a buscar apoio externo, inclusive contando com a colaboração técnica do Sr. Galdino, que contribuiu com a revisão do documento. A consolidação do relatório foi estruturada em torno de parâmetros gerais, reunidos em sumário, seguido do detalhamento de cada item.

No sumário, foram apresentadas as principais propostas: participação majoritária do poder público na SPE de bilhetagem e monitoramento, considerando que a posição minoritária da EMDEC fere a soberania do interesse público; reformulação dos critérios de julgamento das propostas, com inclusão da UTEX, para evitar que a escolha se limite apenas à menor tarifa; correção de contradições no edital referentes aos conceitos de passageiro pagante e passageiro transportado; alteração dos prazos de medição e aplicação do IQS, considerados muito permissivos; e mudança na ponderação de indicadores de qualidade, ampliando o peso da idade da frota de 30 para 50, e da qualidade do serviço de 10 para 20.

Outros pontos relevantes incluíram: substituição do índice de reajuste anual da remuneração de demanda por IPCA/IBGE; necessidade de maior detalhamento e transparência das metas e indicadores de qualidade, com informações acessíveis em tempo real; fortalecimento do papel fiscalizador e deliberativo do Conselho, inclusive com a possibilidade de atribuição de notas periódicas à qualidade do serviço; revisão da política tarifária, criticou a falta de clareza em planilhas de subsídio, acusando a EMDEC de divulgar planilhas fraudulentas, onde apontava o valor do subsídio necessário para não aumentar o valor da passagem, e posteriormente a passagem era aumentada, alegando também que a EMDEC retirou tal matéria do site; defendeu estudos sobre a tarifa zero, ao menos em finais de semana; garantia da gratuidade para idosos a partir dos 60 anos; maior publicidade e transparência dos dados, com divulgação mensal de planilhas e indicadores; restrição do uso de ônibus sem ar-condicionado após quatro anos da concessão; e redução do prazo de utilização de veículos antigos, de modo a evitar que ônibus sucateados continuem em operação sob a justificativa de média da frota.

Também foi ressaltada a importância da renovação tecnológica e da eletrificação da frota, prevista no plano de emergência climática de Campinas, mas que vem sendo flexibilizada pela atual gestão sem apreciação do Conselho, e que estabelecer metas claras é fundamental para que a transição ocorra de forma efetiva.

O relatório foi elaborado com as contribuições dos conselheiros ao longo de reuniões anteriores, incluindo proposta apresentada em fevereiro de 2025, antes mesmo do edital ser conhecido, e que, segundo o Sr. Irineu, foram ignoradas pelo poder público. Houve menção específica às deliberações da Conferência Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa, publicadas em Diário Oficial, que reforçam a necessidade de reduzir a gratuidade para 60 anos e de avançar na acessibilidade dos ônibus, destacando-se falhas técnicas na solução proposta de rampas nos veículos do BRT.

O documento foi elaborado com detalhamento minucioso, indicando trechos específicos do edital e apontando eventuais contradições, com base em referências técnicas e legais. Ao final da exposição, reforçou-se que o relatório representa a sistematização de todas as contribuições dos conselheiros e deve ser considerado como documento oficial de encaminhamento do Conselho, aguardando a manifestação da EMDEC/SETRANSP por escrito.

Encerrada a apresentação, o relator agradeceu a atenção e devolveu a condução da pauta, abrindo espaço para manifestações dos demais integrantes do GT.

Após a apresentação do relatório do Grupo Técnico, abriu-se espaço para manifestações adicionais.

Com a palavra o Sr. João destacou a importância de inserir no debate as condições de trabalho dos motoristas e cobradores, uma vez que a concessão também tem impactos sociais. Ressaltou-se a ausência de infraestrutura básica, como banheiros e áreas de alimentação, o que compromete a saúde e o descanso dos trabalhadores. Houve menção a situações de jornada dupla e de dificuldades logísticas não resolvidas pelas empresas, que resultam em prejuízos à categoria.

Recordou-se experiência anterior, quando, durante gestão passada no Conselho, foi possível viabilizar, com apoio da EMDEC e decisão judicial, a instalação de banheiros e espaço de alimentação em área da cidade judiciária, iniciativa que contou inclusive com manifestações da comunidade local. Lembrou-se também que, em diligências feitas à época, discutiu-se a possibilidade de destinar espaços compartilhados entre motoristas, agentes de trânsito e usuários, mas o projeto não teve continuidade. Reforçou-se, assim, a necessidade de retomar esse tema com o devido planejamento, contando com o apoio do Ministério Público e a previsão de lei municipal.

Em seguida, registrou-se que o texto elaborado pelo GT tinha caráter de sistematização e não de deliberação final do Conselho. Relembrou-se que estava previsto encontro entre o GT e os técnicos da EMDEC antes da realização de uma reunião extraordinária para deliberação, o que não ocorreu. O prazo de consulta pública também impediu a formalização completa desse processo. Assim, optou-se por encaminhar o relatório diretamente ao poder público, para evitar perda de tempo e garantir que as contribuições chegassem ao seu destino de forma mais ágil. Foi ressaltado, contudo, que as propostas apresentadas anteriormente, em fevereiro, não configuram documento deliberado pelo Conselho, mas apenas material recebido para conhecimento.

Na sequência, o Secretário de Transportes fez uso da palavra. Destacou a necessidade de fortalecimento da dinâmica de funcionamento do Conselho, salientando que solicitações como a realização de reuniões sobre vistorias ou o acesso a documentos devem ser formalizadas. Rejeitou as afirmações de existência de fraude em planilhas de subsídio, reafirmando a credibilidade e a atuação dos técnicos de carreira da EMDEC. Ressaltou que a Secretaria está aberta ao diálogo, mas enfatizou a importância de superar disputas internas e evitar acusações infundadas, para que o Conselho possa cumprir seu papel de forma efetiva e produtiva.

O presidente da EMDEC também se manifestou, registrando agradecimento ao trabalho desenvolvido pelo Grupo de Trabalho (GT). Ressaltou que o documento apresenta contribuições relevantes, ainda que o edital seja extenso e aborde múltiplas dimensões, tanto técnicas quanto de política pública. Reafirmou o compromisso da EMDEC com as metas do Plano de Ação Climática, que prevê percentuais progressivos de eletrificação da frota até 2050, e esclareceu que a gratuidade no transporte de idosos segue as diretrizes do Estatuto do Idoso, cabendo ao município deliberar sobre eventuais ampliações.

Sobre a inspeção veicular, sugeriu que o conselheiro Walther compartilhasse sua experiência como permissionário, considerando sua vivência com os desafios da operação e sua legitimidade para tratar tanto da inspeção quanto dos aspectos relacionados à arrecadação e ao subsídio.

No tocante ao subsídio, destacou que o tema está permanentemente sujeito a questionamentos, reforçando sua disposição em prestar esclarecimentos aos órgãos de controle sempre que formalizadas denúncias junto ao Ministério Público ou ao Tribunal de Contas. Defendeu a lisura dos processos e a responsabilidade dos servidores da autarquia.

Recordou que o edital possui cerca de 5 mil páginas e que todas as mais de mil contribuições recebidas durante a consulta pública serão analisadas e respondidas formalmente, ainda que nem todas possam ser atendidas. Por fim, enfatizou a importância do diálogo e do respeito mútuo, salientando que críticas e divergências são legítimas, mas não devem comprometer o andamento do processo.

Com a palavra, o Sr. Marco relatou que, em sua experiência de 10 anos como funcionário da fiscalização, observa que a atuação é efetiva em relação aos veículos alternativos, mas que há tolerância em relação aos veículos das concessionárias. Acrescentou que, em determinadas situações, já sofreu pressão para não realizar fiscalizações ou vistorias nesses veículos.

Quanto a fraudes, esclareceu que não entraria no mérito das planilhas, mas destacou que qualquer empresa, pública ou privada, está suscetível a esse tipo de ocorrência. Ressaltou que já houve casos de fraudes na EMDEC, com processos transitados em julgado. Assim, não afirmou a existência de fraudes no momento, uma vez que não dispõe de instrumentos nem atua junto ao Tribunal de Contas ou ao Ministério Público, mas reforçou que há registros de fraudes no passado.

O conselheiro Juarez afirmou que os dados oficiais comprovam a gravidade do transporte público em Campinas: entre janeiro e maio foram registradas 2.864 reclamações, das quais 70% foram reconhecidas como procedentes. Ressaltou que a frota atual é precária e que este será um dos principais desafios atuais, e defendeu que o Conselho deve atuar de forma colaborativa, indo além da escuta das apresentações da EMDEC, participando do debate e da construção de soluções. Relembrou encaminhamentos da Conferência Municipal que ainda não foram implementados, e apontou a necessidade de maior transparência e participação do conselho.

Enfatizou, ainda, a importância de debater a gratuidade no transporte para idosos, já assegurada em outros municípios, lembrando que mais de mil assinaturas foram protocoladas nesse sentido. Criticou o aumento do subsídio, que passou de R\$ 15 milhões para R\$ 160 milhões em dez anos, sem que o debate sobre a gratuidade tenha avançado.

Concluiu defendendo a construção de uma agenda coletiva com a Prefeitura e a Câmara Municipal, ressaltando a disposição do Conselho em contribuir.

Na continuidade, o Sr. André, técnico da EMDEC, informou que o relatório elaborado pelo GT está em análise e será respondido formalmente pela Secretaria de Transportes, e aproveitou para apresentar alguns esclarecimentos adicionais. Reconheceu a existência de erros materiais e contradições no edital, em especial quanto à distinção entre passageiro pagante e passageiro transportado, os quais estão sendo corrigidos. Explicou que o Índice de Qualidade do Serviço (IQS) é um dos parâmetros de remuneração, mas que o contrato prevê também outras penalidades pelo descumprimento de obrigações, como atrasos de viagens ou metas de frota. Informou que o IQS está em reavaliação, considerando as manifestações recebidas. Destacou, ainda, que a separação entre tarifa de remuneração e tarifa pública segue a legislação federal, já incorporada à nova licitação. Assim, quando o contrato se refere à tarifa, trata-se da tarifa de remuneração, que é critério de julgamento da melhor proposta, enquanto a tarifa pública permanece como política pública, dissociada das relações contratuais e passível de alteração a qualquer tempo.

Sobre a renovação da frota, esclareceu que a substituição integral no primeiro ano é inviável, tanto pelo custo quanto pela capacidade de fornecimento da indústria. Está prevista, portanto, a entrada gradual de novos veículos ao longo do contrato, assegurando equilíbrio econômico e manutenção da idade média. Informou que, durante a fase de transição, poderão ser utilizados ônibus seminovos, mas que posteriormente apenas veículos novos serão aceitos. Ressaltou que os novos ônibus deverão oferecer maior conforto e tecnologia, como piso baixo, suspensão pneumática, ar-condicionado e portas mais largas, conforme previsto no edital.

Destacou, ainda, a preocupação da EMDEC com a infraestrutura dos terminais e pontos finais, com previsão de banheiros e áreas de descanso para operadores. Embora a responsabilidade direta seja das concessionárias, o município busca recursos para qualificação dos terminais, medida que impacta positivamente a qualidade do serviço.

O conselheiro Walter reforçou a importância de valorizar o papel dos motoristas, frequentemente esquecido nos debates. Destacou que, embora a infraestrutura não esteja diretamente vinculada à licitação, a EMDEC tem realizado levantamentos nos pontos finais e terminais. Citou, como exemplos, investimentos já assegurados para os terminais dos Amarais e Campo Belo, além de novos terminais previstos para o Shopping Galeria e o

Parque das Bandeiras. Ressaltou que garantir condições adequadas de trabalho — banheiros, refeitórios e espaços de descanso — é fundamental para a qualidade do serviço, e que a Prefeitura busca assegurar terminais estruturados em diversas regiões, inclusive nos corredores do BRT. Informou, ainda, que os investimentos em infraestrutura permanecerão sob responsabilidade do poder público, o que permitirá reorganizar linhas e qualificar o sistema.

Foi também abordada a criação da Sociedade de Propósito Específico (SPE) para gestão da bilhetagem e arrecadação, em modelo híbrido que assegura a participação da EMDEC, com poder de veto por meio da *golden share*, além de mecanismos de transparência e fiscalização por verificador independente. Reforçou-se que os agentes públicos da EMDEC respondem legalmente por seus atos, o que exige respeito e responsabilidade no debate. Informou-se, ainda, que está prevista a contratação de verificador independente para avaliação das decisões e custos, garantindo maior transparência.





O Sr. Walther registrou que qualquer agente público coagido que deixe de agir incorre em prevaricação, sujeitando-se às sanções penais e administrativas correspondentes, reforçando a importância do respeito e da responsabilidade no exercício da função pública. Na sequência, o Sr. Beato destacou o engajamento da SETRANSP, evidenciado pela presença integral de sua diretoria e coordenações, sublinhando a relevância do diálogo e do processo de construção coletiva no Conselho.

A servidora Ana Emília Fiorezzi, com mais de 30 anos de atuação na EMDEC, compartilhou sua trajetória, expressando orgulho da empresa e de seus técnicos. Propôs que os conselheiros realizem visitas às áreas técnicas para conhecer projetos, fiscalizações e rotinas da companhia, ampliando o entendimento sobre os desafios e responsabilidades. Colocou-se à disposição, juntamente com outras equipes, para organizar atividades de integração.




Devido ao adiantado da hora, não foram tratados os informes sobre a participação do CMMU em outros conselhos nem os assuntos gerais.

Por fim, o presidente encaminhou o encerramento da reunião, agradecendo a presença de todos e registrando que os encaminhamentos e propostas apresentadas serão avaliados em encontros futuros.

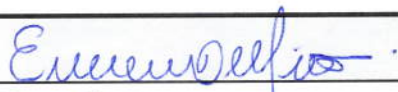
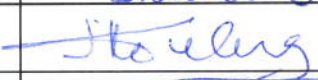

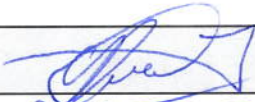
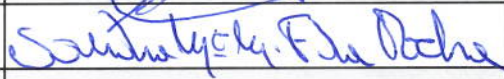
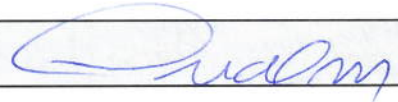


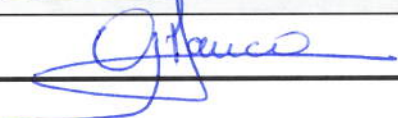
**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA CMMU - 07/08/2025
PODER PÚBLICO**

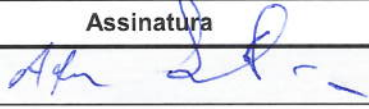


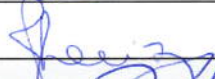
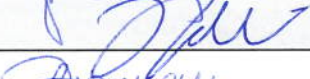
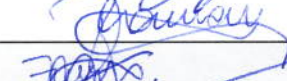

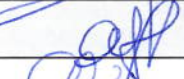
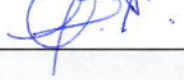
		Nome	Região	Assinatura
1	T	Fernando de Caires Barbosa	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES	
2	S	Rafael da Silva Bonardo		
3	T	Vinicius Issa Lima Riverete	EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS S/A - EMDEC	
4	S	Giselle Normanha Biagi de Godoi		
5	T	Joao Maria Beato Andrade	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES	
6	S	Henri Maeda		<i>Justificado</i>
7	T	Wilson Folgozi de Brito	EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS S/A - EMDEC	
8	S	Pedro Meloni de Oliveira		
9	T	Claudionir Thomas de Sá		<i>Justificado</i>
10	S	Marcelo Madi Carpenter Ferreira		
11	T	Matheus Jose Vegetti Meneguetti	SECRETARIA MUNICIPAL DE SERVIÇOS PÚBLICOS	
12	S	Osmar Torres de Santana Filho		
13	T	Dennys Fellipe Romero Lopes	SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA	
14	S	Deny Maria Simonaggio		
15	T	Regina Danielli Araujo Guimarães	SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO E ASSISTÊNCIA SOCIAL	
16	S	Patricia Ferreira dos Santos		
17	T	Mariana Cristina Adão	SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO URBANO	<i>Justificado</i>
18	S	Rafaella Ribeiro Violato		
19	T	Willer Pereira da Silva	SECRETARIA MUNICIPAL DE COOPERAÇÃO NOS ASSUNTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA	
20	S	Alexsander Nunes de Barros		

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA CMMU - 07/08/2025
OPERADORES**

		Nome	EMPRESA	Assinatura
1	T	Allex Villaça Maia - Transurc	EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	
2	S	Samuel Fernandes Rosa - Transurc		
3	T	Walter Rocha de Oliveira - Cooperatas	PERMISSIONÁRIOS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO MUNICIPAL	
4	S	Carlos Alberto do Lago - Cooperatas		
5	T	NÃO HOUE CANDIDATURAS	PERMISSIONÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TÁXI):	_____
6	S	NÃO HOUE CANDIDATURAS		_____
7	T	Marcelo Jacober de Moraes - Sest/Senat	EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS	
8	S	Eliane Antonia Mautone - Sest/Senat		
9	T	NÃO HOUE CANDIDATURAS	TRANSPORTE DE ESCOLARES	_____
10	S	NÃO HOUE CANDIDATURAS		_____
11	T	Milton Zanca - Sinfreocar	EMPRESAS DE FRETAMENTO	
12	S	Regina Rocha de Souza Pinto - Sinfreocar		
13	T	Sanae Murayama Saito - Sindivarejista de Campinas e Região	ENTIDADES DO COMÉRCIO, INDÚSTRIA E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	
14	S	Aparecido Nunes da Silva - Sindicato dos Empregados no Comércio de Campinas		
15	T	Marco Antonio Alves Pereira - Sindviários	SINDICATOS DE TRABALHADORES NOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO E NA OPERAÇÃO DE TRÂNSITO	
16	S	Miguel Lorenzon - Sindviários		
17	T	Joaquim Simões Neto - PUC Campinas	INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR DO MUNICÍPIO	
18	S	Geraldo Gonçalves Delgado Neto - Mackenzie		
19	T	Márcia Eduarda Carvalho - Grêmio Estudantil da Escola Estadual Prof.ª Celeste Palandi de Mello	ENTIDADES ESTUDANTIS	
20	S	_____		_____

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA CMMU - 07/08/2025
SOCIEDADE CIVIL**

		Nome	Região	Assinatura
1	T	Elizabete Morais Delfino	CENTRAL	
2	S	Maria Helena Nogueira	CENTRAL	
3	T	Joselito Nascimento	NORTE	
4	S	Andreia C. Marques Postal	NORTE	
5	T	Rosa Paula Selhi	LESTE	
6	S	_____	LESTE	_____
7	T	Fabrcio Santana Gonçalves	SUL	
8	S	_____	SUL	_____
9	T	Irineu Gonçalves Ramos Júnior	NOROESTE	
10	S	Sandra Maria Menezes Ferreira da Rocha	NOROESTE	
11	T	Hélio Villa da Silva	SUDOESTE	
12	S	Sandra A. Laura	SUDOESTE	
13	T	Juarez B. Mateus	PESSOAS IDOSAS	
14	S	Sonia M. J. Poppi	PESSOAS IDOSAS	
15	T	Gilberto Topinel	PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	
16	S	Kezia T. Pinho	PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	
17	T	Augusto Cesar S. Cruz	POPULAAO JOVEM	
18	S	Lara Barbosa	POPULAAO JOVEM	
19	T	José Antonio de Araujo Ribas	GRUPOS DE CICLISTAS	
20	S	Glauco Azevedo	GRUPOS DE CICLISTAS	

	Nome	Assinatura
1	Alfredo S. Santos Sotomayor	
2	Júlia Simoni Natolo	
3	Diego Mascarenhas	
4	Luiz Carlos Galvão	
5	Débora C. Damasceno	
6	Manuella M.S. Pereira	
7	Caio Moncke	
8	Ana Emilia Ferezi	
9	Paulo F. R. da Costa	
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		