
ATA DA 05ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Aos nove dias do mês de outubro 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 5ª Reunião Ordinária, tendo como pauta:

1. Leitura e aprovação da ata anterior;
2. Apresentação Formativa: Plano de Segurança Viária;
3. Constituição da Comissão de Revisão do Regimento do CMMU, das Comissões Regionais e outros;
4. Informes sobre Visita Técnica à Garagem da empresa concessionária do transporte público
5. Informes da participação dos representantes do CMMU em outros conselhos;
6. Assuntos Gerais

A reunião ordinária do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Campinas teve início sob a condução do presidente Alex, que deu as boas-vindas aos presentes e anunciou o primeiro item da pauta: a apreciação e aprovação da ata da sessão anterior. Após confirmar que todos os conselheiros haviam tido acesso ao documento eletrônico, Alex indagou se havia dúvidas ou observações a serem registradas. O conselheiro Irineu solicitou a inclusão do nome do orador em um dos trechos, ajuste que foi prontamente realizado e devidamente registrado. Com a correção efetuada, a ata foi submetida à votação e aprovada por unanimidade.

Em seguida, antes de passar à próxima pauta, o conselheiro Beato solicitou a palavra para prestar um esclarecimento ao colegiado. Informou que a reunião estava inicialmente prevista para ocorrer no dia 2 de outubro, mas que não se atentou ao início do mês a tempo de lembrar o presidente e o secretário, tendo perdido o prazo para a convocação. Ressaltou que a convocação acabou sendo realizada com menor antecedência do que a habitual, e explicou que, embora a legislação municipal exija convocação com antecedência mínima de três dias, o Conselho tem adotado o prazo de sete dias por prática e transparência. Diante da falha, a publicação ocorreu com seis dias de antecedência, o que, segundo ele, não comprometeu a legalidade, mas exigiu o registro de sua justificativa pública perante o Conselho.

Na sequência, o presidente Alex passou a palavra à convidada Mariângela, que deu início à sua apresentação sobre a abordagem de “Visão Zero” e “Sistemas Seguros” aplicada à política de mobilidade urbana e segurança viária de Campinas. Cumprimentando os presentes, ela lembrou que parte dos conselheiros já havia participado de uma reunião anterior sobre o mesmo tema, na qual foram introduzidos os fundamentos do conceito de sistemas seguros.

Mariângela explicou que a “Visão Zero” é um paradigma de segurança viária surgido na Suécia há mais de três décadas, baseado no princípio de que nenhuma morte no trânsito é aceitável. Apresentou dados de Campinas referentes ao ano de 2024, destacando que 156 pessoas perderam a vida em sinistros de trânsito, número que, embora represente uma leve redução em relação a 2023, ainda reflete um cenário preocupante — equivalente a uma morte a cada dois dias. Ressaltou que os seres humanos são falíveis e vulneráveis, motivo

pelo qual o planejamento urbano e o desenho das vias devem considerar o erro humano como inevitável, projetando um sistema que tolere falhas sem resultar em mortes.

A palestrante enfatizou que a responsabilidade pela segurança viária é compartilhada entre o poder público e os usuários das vias, e que a gestão dessa segurança deve ocorrer de forma integrada e proativa, envolvendo as esferas municipal, estadual e federal. Explicou também que um sistema seguro é aquele que, mesmo diante de falhas, se mantém resiliente e evita consequências graves.

Com base em experiências internacionais, especialmente a sueca, Mariângela destacou que a redução das mortes no trânsito depende de metas claras, dados confiáveis, avaliação contínua das políticas públicas e investimentos com base em custo-benefício, demonstrando que cada recurso aplicado em segurança viária representa não apenas vidas salvas, mas também economia em saúde pública e previdência social.

Apresentou ainda os principais fatores de risco identificados em Campinas no âmbito do programa *Vida no Trânsito*: o consumo de álcool e o excesso de velocidade, muitas vezes combinados. Reforçou que a velocidade é o fator mais determinante para a gravidade dos sinistros, pois o corpo humano não é biologicamente preparado para suportar impactos em alta velocidade.

Durante sua explanação, Mariângela trouxe o conceito da “teoria do queijo suíço”, que ilustra como a combinação de pequenas falhas — humanas, estruturais ou de gestão — pode culminar em um sinistro grave. Defendeu que o papel do poder público é justamente fortalecer o sistema, de modo que, mesmo diante de erros individuais, o resultado não seja fatal.

Ao tratar das metas de redução de mortes, explicou que Campinas adota a meta de reduzir em 50% os óbitos no trânsito até 2030, em alinhamento com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e com as metas globais da ONU. Mencionou que o Plano de Segurança Viária de Campinas vem sendo executado em articulação com a Secretaria de Saúde e outras instituições, priorizando os eixos de gestão e coordenação, infraestrutura segura, fiscalização, dados e evidências, comunicação e educação, e atendimento às vítimas.

Após a apresentação, o conselheiro Folgozi fez considerações complementares, ressaltando que mais da metade das mortes registradas em 2024 ocorreram em rodovias que atravessam o território municipal, o que evidencia o impacto do traçado urbano sobre a segurança viária. Destacou que, ao excluir as rodovias, o índice de mortalidade de Campinas cairia de 13,7 para cerca de 6,5 mortes por 100 mil habitantes, patamar próximo ao de cidades europeias.

Folgozi também observou que o município acompanha os casos de vítimas graves por até seis meses após o sinistro, enquanto o sistema estadual Infosiga considera apenas o período de um mês, o que eleva o rigor estatístico de Campinas e explica parte da diferença nos números. Encerrou afirmando que, mesmo diante das limitações, o trabalho desenvolvido pela EMDEC, com apoio da iniciativa Bloomberg, tem elevado a qualidade das análises e permitido ações mais estratégicas na área de segurança viária.

Mariângela concordou com as observações, informando que das 156 mortes registradas, 72 ocorreram em vias urbanas e 84 em rodovias, reiterando que o município entende a segurança viária de forma integrada e que é fundamental manter o diálogo com o Governo do Estado e as concessionárias responsáveis pelas estradas que cortam a cidade.

Concluída a discussão, o presidente Alex deu prosseguimento à pauta, anunciando o próximo item: a constituição de uma comissão para revisão do regimento interno do Conselho, e passou a palavra ao conselheiro João para tratar do encaminhamento da proposta.

O conselheiro João Beato apresentou a proposta, ressaltando a importância de revisar o documento, cuja versão vigente data de 2018, de forma a adequá-lo à legislação atual e às práticas administrativas e deliberativas que o Conselho vem adotando nos últimos anos.

Encerrada a discussão, o colegiado deliberou pela criação de uma Comissão de Revisão do Regimento Interno, composta pelos conselheiros João Beato, Augusto, Irineu e Walther. Ficou acordado que o grupo poderá se reunir de forma presencial ou virtual, conforme conveniência, e deverá apresentar, em reunião futura, uma minuta consolidada das alterações propostas.

Na sequência, o conselheiro Beato retomou o tema das comissões regionais de mobilidade urbana, destacando a relevância dessas instâncias descentralizadas na aproximação entre o Conselho e as comunidades locais, e ressaltou que as comissões agora fazem parte do corpo do conselho, sendo um advento da alteração da legislação. Propôs, portanto, que se avalie a possibilidade de reestruturação dessas comissões, através do novo regimento.

O presidente Alex concordou com a proposta e sugeriu que a Comissão se encarregue de aprofundar a análise e apresentar um modelo atualizado de funcionamento das comissões regionais.

Com a palavra, o Sr. Alex anunciou o quarto item Pauta, informes sobre a visita técnica à garagem da empresa concessionária do transporte público, e passou a palavra para o Sr. Augusto.

O Sr. Augusto, representante da Juventude, tomou a palavra e cumprimentou os presentes. Relatou que participou da visita técnica, que ocorreu inicialmente na VB1, onde o grupo pôde observar a estrutura disponível. Comentou que a VB3 passou a impressão de um ambiente mais organizado e permitiu que os conselheiros tivessem um panorama da realidade do transporte. Explicou que utilizava a VB3 quase diariamente, por residir na região de Barão Geraldo, e mencionou que já havia comentado sobre isso anteriormente. Acrescentou que, naquele mesmo dia, os conselheiros haviam discutido que um veículo da VB3 havia quebrado, o que destoava da impressão obtida durante a visita, gerando a sensação de que o grupo havia visto algo distante da realidade cotidiana.

Ainda assim, avaliou que a visita havia sido muito produtiva, pois permitiu que o grupo conhecesse cada um dos setores, fizesse perguntas aos representantes da empresa e entendesse melhor o suporte prestado aos motoristas e aos veículos, que, segundo a empresa, passavam por revisões periódicas. Encerrando sua fala, lamentou que nem todos os conselheiros tivessem participado e destacou a importância de um envolvimento mais amplo nas próximas visitas. Por fim, comentou de forma descontraída que não havia encontrado o Belarmino durante a visita, o que o deixou decepcionado.

Alex questionou se mais alguém desejava se manifestar. Beato comentou que, para tranquilizar Augusto, havia a intenção de realizar também uma visita a uma das garagens das cooperativas. Paula acrescentou que as garagens possuíam acompanhamento veicular e para manutenção conforme regulamento.

Na sequência, Alex retomou a fala para destacar a importância de os conselheiros compreenderem como os processos de transporte funcionavam na cidade. Enfatizou que, para quem observa apenas o veículo sendo conduzido, não é possível dimensionar a complexidade da estrutura necessária para garantir que o ônibus circule em conformidade com a legislação, com manutenção adequada, limpeza, monitoramento, GPS, escala de trabalho e diversas outras atividades que antecedem a operação. Explicou que aqueles que participaram da visita tiveram a oportunidade de compreender minimamente essa complexidade e observar quantas pessoas estão envolvidas nos bastidores do transporte público, ressaltando o impacto econômico do setor, que gera milhares de empregos diretos e indiretos. Mencionou ainda que, além das empresas de ônibus, existiam fornecedores de peças, pneus, serviços de assistência técnica e diversos prestadores que compunham uma

ampla cadeia dependente do transporte público. Reforçou que quanto mais os conselheiros conhecessem tanto os operadores quanto a estrutura da EMDEC — incluindo controle, fiscalização, monitoramento e qualidade —, mais condições teriam de participar das discussões com propriedade, e não como meros leigos, embora reconhecesse que a visão leiga também tivesse seu valor. Agradeceu aos participantes pela presença na visita.

A Sra. Ana Emília pediu a palavra e sugeriu que a comissão responsável pela revisão do regimento considerasse a criação de uma formação inicial para conselheiros, semelhante ao que ocorre em comissões de segurança do trabalho. Propôs que, ao serem eleitos, os conselheiros recebessem um conjunto de informações, cursos e treinamentos que proporcionassem uma capacitação mínima antes do início das atividades. Comentou que isso poderia constar no regimento, de forma a nivelar o conhecimento dos membros, permitindo que os candidatos já soubessem previamente da existência dessa etapa preparatória. Afirmou acreditar que essa medida fortaleceria a atuação dos conselheiros e declarou estar disposta a passar por esse processo formativo. Concluiu reforçando que essa seria uma responsabilidade importante para todos.

Allex deu sequência à reunião anunciando o próximo item da pauta, referente à participação dos representantes em outros conselhos. Augusto tomou a palavra e comentou que nem lembrava que havia uma pauta específica sobre o tema, mas relatou que naquele mesmo dia participara de uma reunião do Conselho de Juventude. Na ocasião, surgiu uma demanda que considerou bastante preocupante: representantes da Guarda Mirim relataram a dificuldade de alguns jovens em obter passe para se deslocarem a entrevistas de emprego ou até para frequentarem os próprios cursos da Guarda. Explicou que muitos já não tinham mais direito ao passe estudantil e que, em alguns casos, jovens de 16 ou 17 anos sequer conseguiam arcar com o custo da passagem para tentar uma oportunidade de trabalho. Embora reconhecesse que tal questão não fosse de competência direta do conselho, defendeu que o colegiado ao menos registrasse esse indicativo, considerando tratar-se de uma realidade triste e limitadora. Informou que havia se comprometido a trazer o tema para conhecimento do conselho.

Elisabete complementou ressaltando que, quando existe entrevista agendada e se conhece o percurso, seria importante viabilizar algum tipo de apoio para garantir que os jovens pudessem comparecer e concorrer a vagas de emprego.

Com a palavra, o Sr. Juarez iniciou sua manifestação afirmando que, embora houvesse prioridade para idosos, considerava pertinente aprofundar o debate sobre gratuidade no transporte. Explicou que participa também do Conselho do Idoso e que, recentemente, durante audiência pública, discutiu-se a gratuidade do transporte para a população em geral, especialmente a juventude e trabalhadores desempregados. Argumentou que o debate não se limitava à gratuidade do Idoso, mas à reestruturação do sistema de mobilidade urbana como um todo, incluindo a necessidade de acesso ao transporte para quem atua na economia informal e muitas vezes não tem recursos para ir e voltar do trabalho.

Juarez mencionou que a EMDEC havia apresentado estudos sobre o tema anos atrás e que, na época, uma lei municipal aprovada sobre o financiamento das gratuidades fora vetada com base em decisão judicial, que entendeu que não caberia repassar a quem paga na catraca o custo dos usuários isentos. Ressaltou que o cenário atual era diferente e defendia que esse debate fosse retomado. Questionou o valor anual estimado para custeio das gratuidades e sugeriu que dados estatísticos fossem novamente apresentados, garantindo transparência sobre a utilização dos recursos destinados ao passe livre do idoso e da pessoa com deficiência. Juarez recordou ainda que, em 2013, durante a crise da mobilidade urbana, houve redução da tarifa e ampliação da gratuidade para estudantes por decisão política, mas que os avanços necessários estagnaram ao longo do tempo. Encerrou

defendendo que o conselho contribuísse para esse diálogo estruturado com a EMDEC e demais órgãos.

Na sequência, Maria Helena tomou a palavra relatando que participava, junto com Elisabete, do Orçamento Cidadão, cujas primeiras eleições haviam ocorrido recentemente. Explicou que, durante as discussões, especialmente entre participantes idosos, levantou-se a necessidade de melhor regulamentação do uso de patinetes elétricos, devido a casos de atropelamentos de pessoas idosas e ao fato de que esses veículos muitas vezes eram deixados em locais inadequados, como portas de garagem. Comentou que o serviço era útil, mas necessitava de ordenamento mais rigoroso. Acrescentou que também recebeu posteriormente uma demanda referente às rampas de acessibilidade do centro da cidade, consideradas insuficientes ou malconservadas, e questionou se caberia à EMDEC revisar essas condições.

Sandra manifestou-se em seguida, destacando questões relacionadas às políticas para mulheres. Relatou que havia reiterado, em diferentes momentos, sua preocupação com a escassez de ônibus no período noturno, especialmente na saída de shoppings, cujas trabalhadoras enfrentavam longas esperas em locais escuros e considerados perigosos. Nas regiões periféricas, mencionou que, aos finais de semana, as empresas frequentemente disponibilizavam veículos pequenos, insuficientes para atender ao fluxo de passageiros. Defendeu que a EMDEC e a Prefeitura pensassem com mais atenção na segurança feminina, observando que muitas mulheres deixavam de estudar no período noturno por receio do transporte. Comentou que o projeto Abrigo Amigo, embora existente no centro, não contemplava os bairros. Relatou ainda que estudantes, inclusive universitárias, enfrentavam dificuldades devido à retomada das atividades presenciais em diversas instituições. Acrescentou que, recentemente, o prefeito havia assinado o protocolo “Não Se Calem”, voltado à proteção das mulheres em serviços de transporte por aplicativo, e reforçou a necessidade de que o conselho e o município pensassem também na segurança do transporte coletivo.

Rafael Bonardo afirmou que, na composição atual do conselho, estavam representados o poder público, a sociedade civil e os operadores, mas destacou que muitas das cobranças feitas durante a reunião eram direcionadas, na prática, à EMDEC. Observou que a EMDEC não estava presente naquele momento e que o conselho funcionava como instância intermediária. Defendeu que todas as manifestações e demandas apresentadas fossem formalmente registradas e convertidas em documento a ser encaminhado à executiva do conselho, para posterior envio ao órgão competente. Ressaltou que isso garantiria tratamento adequado às reivindicações relativas a estudantes, mulheres, idosos e demais grupos, reforçando a importância do encaminhamento formal para que houvesse respostas institucionais.

Fernando Caires destacou que a fala do conselheiro Juarez havia sido extremamente pertinente, ressaltando que muitas das demandas apresentadas recaíam sobre a Secretaria de Transportes, embora diversos assuntos ultrapassassem sua competência direta. Apontou que temas como o deslocamento de jovens para entrevistas de emprego, embora justos e relevantes, deveriam envolver outras secretarias, como a de Trabalho e Renda — que possui dotação para esse tipo de apoio — e a de Assistência Social, que em alguns casos subsidia passagens de ônibus. Defendeu que, para tratar adequadamente dessas questões, seria necessário articular ações intersetoriais, incluindo ainda Saúde e Assistência, especialmente quando as discussões envolvem expansão de serviços. Comentou que havia outro ponto importante mencionado anteriormente, mas que retornaria a ele posteriormente quando recordasse.

Elisabete concordou com a colocação de Fernando e acrescentou que muitos jovens desconhecem a existência de programas e apoios oferecidos por outras secretarias. Por

utilizarem apenas transporte coletivo, acabam presumindo que todas as soluções dependem exclusivamente da área de mobilidade. Assim, defendeu maior comunicação e divulgação intersecretarial, de modo a orientar o público sobre os caminhos adequados. Relatou, ainda, sua experiência pessoal como cidadã: explicou que solicitou, em junho de 2024, sinalização e instalação de placas na Rua Itu — onde reside e onde há significativo número de idosos —, mas, apesar de ter feito o pedido por todos os canais indicados, não obteve qualquer resposta até o momento. Assim, pediu esclarecimentos sobre os prazos de retorno e a tramitação desses pedidos na EMDEC.

Fernando Caires retomou a palavra explicando que a programação das linhas noturnas leva em consideração a redução de frota e de viagens durante o período, mas que, ainda assim, há planejamento alinhado a polos geradores de demanda, como shoppings, supermercados e instituições de ensino. Reconheceu, entretanto, que podem ocorrer descompassos ou mudanças recentes que justificam revisão da programação. Solicitou que pontos específicos — como determinada escola, shopping ou itinerário — fossem encaminhados para análise, garantindo que ajustes pudessem ser realizados sem dificuldade, pois isso faz parte da rotina operacional. Comentou também sobre o programa Abrigo Amigo, explicando que sua implantação se concentrou em um raio aproximado de 5 km do centro, com a lógica de desonerar o poder público e oferecer maior proteção em áreas com grande circulação e concentração de empregos, especialmente no período noturno. Ressaltou que, nos bairros, a lógica difere, pois o passageiro geralmente desembarca e segue imediatamente para casa, embora reconheça que haja exceções e situações que merecem atenção.

Na sequência, Folgozi complementou as informações, informando que o número de abrigos do programa Abrigo Amigo será ampliado, e que a expansão permitirá avanço dos pontos para regiões um pouco mais afastadas do centro. Esclareceu que a programação dos ônibus busca acompanhar os horários de fechamento dos shoppings, embora isso seja complexo, já que funcionários deixam o trabalho em momentos distintos. Reconheceu que alguns ajustes podem ser necessários e que os casos devem ser analisados individualmente. Acrescentou que muitas linhas que atendem shoppings pertencem ao serviço alternativo, o qual possui limitações contratuais quanto ao tamanho dos veículos, sendo permitido apenas o uso de ônibus convencionais de até 13 metros, o que restringe a utilização de articulados. Ainda assim, informou que ajustes pontuais podem ser estudados.

Augusto fez uma pergunta sobre o funcionamento do Abrigo Amigo, questionando se o serviço se limitava ao atendimento ou se possuía uma estrutura diferenciada. Folgozi respondeu que os abrigos possuem, sim, atendimento específico da empresa concessionária responsável, e não se trata de um serviço diretamente operado pela EMDEC. Comentou que o programa foi concebido em Campinas e replicado em outros locais, mas possui limitações operacionais. Explicou que abrigos sob responsabilidade direta da EMDEC poderiam ser considerados para futuras ampliações, mas que a expansão atual — já em planejamento — prevê a distribuição do serviço ao longo de corredores mais distantes do centro, permitindo maior cobertura territorial ao longo do tempo.

Na sequência dos trabalhos, o conselheiro Beato retornou ao item referente ao informe sobre a participação do CMMU nos conselhos municipais. Relatou que, embora o informe apresentado não se tratasse propriamente da participação formal do CMMU, considerava muito válida a iniciativa de que os membros que atuam ou acompanham outros conselhos compartilhassem suas experiências, dada a relevância e riqueza das informações trazidas.

Informou que ele e a conselheira Kézia participaram, no dia anterior, de reunião do Conselho da Pessoa com Deficiência, a qual tratou da organização da conferência prevista para os dias 22 e 23. Ressaltou que ainda há necessidade de colaboradores para apoiar o evento e que o grupo do conselho encaminhará a programação completa aos membros interessados.

Na continuidade, o conselheiro destacou que duas pautas haviam sido sugeridas anteriormente — patinetes e mototáxi/motofrete — mas não foram incluídas na pauta do dia. Informou que essas questões já vinham sendo tratadas internamente com o secretário desde agosto, mas, em razão da licitação do transporte público, sua discussão acabou sendo postergada.

Beato explicou que a proposta discutida na reunião era que tais temas fossem tratados em reuniões extraordinárias, de forma a permitir dedicação exclusiva ao assunto, evitando sobreposição com a pauta das reuniões ordinárias. Apresentou, assim, a sugestão de realização da reunião extraordinária sobre patinetes no dia 20/10, no formato online.

Houve debate entre os conselheiros sobre a realização de reuniões extraordinárias online. Alguns membros argumentaram que não havia impedimento regimental, enquanto outros levantaram preocupações sobre a participação de pessoas com dificuldade de acesso digital. Beato reiterou que a discussão sobre o formato das reuniões seria objeto do grupo de trabalho do regimento, e que nada impediria a construção de um consenso futuro.

O conselheiro Irineu manifestou discordância quanto ao procedimento e questionou a participação do conselho em grupos de estudo, mencionando discussões anteriores relacionadas ao Plano de Segurança Viária e ao Observatório Municipal de Trânsito. Beato respondeu que tais temas poderiam ser melhor organizados mediante pedidos formais de inversão de pauta, preservando a ordem dos trabalhos.

Após debate mais acalorado entre alguns conselheiros, o presidente Alex interveio para restabelecer a ordem e solicitou que Beato concluísse sua fala.

Beato então retomou a apresentação, esclarecendo que a reunião extraordinária sobre patinetes seria priorizada porque o governo já trabalha em um decreto de regulamentação do tema. Sobre mototáxi/motofrete, informou que a discussão se encontra em estágio mais avançado, inclusive com tratativas na Câmara Municipal, sendo avaliado a possibilidade de realizar uma reunião extraordinária específica para novembro.

Em seguida, Beato mencionou que, durante os informes dos conselheiros, surgiram outros temas que poderiam igualmente ser debatidos em reunião extraordinária, especialmente a questão das gratuidades. Citou as manifestações apresentadas pelo conselheiro Juarez e pelo conselheiro Augusto, envolvendo pauta de gratuidade para jovens em cursos de emprego, meia-tarifa para pós-graduandos, demandas do corpo discente da Unicamp e questões relacionadas à gratuidade para idosos entre 60 e 65 anos. Também mencionou propostas em debate sobre modelos de tarifa zero, em fases ou dias específicos. Beato sugeriu que esses temas fossem igualmente objeto de reunião extraordinária. Solicitou, então, que a Ana Emília organizasse material consolidado sobre para apresentação.

Encerrada essa parte, o presidente Alex abriu o último item da pauta, referente aos informes gerais.

Em seguida, o conselheiro Walther solicitou a palavra e apresentou um informe de caráter administrativo e operacional, relacionado ao transporte público municipal. Relatou que tem utilizado diariamente o serviço de ônibus ao longo da semana, com o objetivo de observar a operação sob a perspectiva dos usuários e dos operadores, e que tem compartilhado essas percepções com o secretário. Destacou que a rotina tem sido estressante para os motoristas, agravada pelas condições dos veículos, que, segundo relatou, não se encontram em situação ideal, ainda que algumas empresas apresentem maior qualidade estrutural do que outras.

Walther apontou também a influência das condições da infraestrutura viária sobre a deterioração da frota. Mencionou, como exemplo, vias com desenho inadequado e lombadas que comprometem componentes da suspensão, especialmente no caso de ônibus articulados ou veículos com avanço de eixo. Segundo relatou, isso gera ruído excessivo, desgaste prematuro dos equipamentos e desconforto aos passageiros, além de elevar custos

de manutenção. Destacou que algumas intervenções recentes, como trechos concretados ou asfaltados, trouxeram melhora perceptível, mas ainda são insuficientes diante da demanda. Prosseguindo, o conselheiro informou que sua principal preocupação naquele momento era a situação do subsídio municipal destinado ao sistema de transporte público. Afirmou que, embora o repasse habitualmente não sofra atrasos, atualmente há dificuldades decorrentes de limitações financeiras da Prefeitura. Explicou que, em momentos de restrição orçamentária, a administração prioriza o pagamento da folha do funcionalismo e outras obrigações legais, o que tem levado ao atraso temporário dos repasses às empresas operadoras.

Walther esclareceu que não se tratava de crítica à Prefeitura, reconhecendo o esforço da administração, da Secretaria de Finanças, da EMDEC e da Secretaria de Transportes em manter o equilíbrio do sistema. Informou que, diante das tratativas realizadas, a previsão apresentada pelo Executivo é a de que, a partir do dia 9, iniciem-se os pagamentos às empresas, com perspectiva de regularização total até o dia 20.

Ressaltou, contudo, que a indefinição quanto aos repasses afeta diretamente a operação, a motivação dos motoristas e a capacidade das empresas de manterem suas obrigações financeiras, especialmente considerando custos elevados como aquisição de combustível — citando, como exemplo, garagens que consomem cerca de 30 mil litros de diesel por dia. Relatou preocupação com o risco de paralisações ou agravamento da tensão entre operadores, usuários e empresas, caso a situação se prolongue.

Diante desse cenário, o conselheiro fez um apelo ao Conselho, sugerindo que o colegiado pudesse discutir, recomendar ou apoiar a criação de mecanismos no orçamento municipal que funcionassem como fundo de equilíbrio ou algum tipo de reserva técnica para minimizar impactos em períodos do ano em que há recorrência de dificuldades financeiras, especialmente entre outubro e março. Mencionou, ainda, que o debate sobre modelos futuros do sistema — incluindo referências à SPA e a eventuais mudanças na forma de gestão — deve considerar que qualquer expansão de gratuidades ou implantação de tarifa zero exigirá aporte público estável.

Concluiu afirmando que seu objetivo era informar o Conselho sobre a situação e sensibilizar os membros para a necessidade de reflexão conjunta sobre medidas que possam contribuir para a estabilidade do sistema, evitando prejuízos aos operadores, às empresas e à população usuária.

Em seguida, o Sr. Rafael Senna tomou a palavra para esclarecer uma dúvida trazida por um colega, André Guedes, a respeito das mudanças que ocorreriam na linha 189. Ele questionou se, no primeiro dia de implantação das alterações, haveria agentes da EMDEC orientando os motoristas e os usuários nos pontos e trajetos das linhas. A questão foi acolhida por Beato, que explicou que, geralmente, em situações como essa, são realizados trabalhos de comunicação e orientação nos pontos de ônibus. Em seguida, Rafael também mencionou o pedido de que o primeiro horário da linha 191 passasse a sair às 4h25 da manhã, e, um pouco nervoso, pediu desculpas por não estar acostumado a falar em público. Aproveitou o momento para entregar uma lista de sugestões sobre o transporte em sua região, o que gerou um clima leve, com comentários descontraídos de Beato sobre a letra e o capricho do documento.

Com a palavra, o conselheiro Irineu iniciou sua manifestação reconhecendo equívoco anterior e afirmando não ter dificuldade em admitir erros, ressaltando que considera o aprendizado decorrente deles como um avanço pessoal. Informou que havia sido alertado pelo Secretário Fernando, na reunião anterior, sobre o uso de perfis anônimos em redes sociais para críticas, o que considerou inadequado.

Irineu relatou que desde 2014 utilizava o perfil satírico denominado “João Boyd Dunlop”, criado originalmente no âmbito da Comissão Regional do Campo Grande, com o objetivo

de promover interlocução entre demandas comunitárias e o Conselho. Reconheceu, porém, que o uso de um perfil não identificado dificultava o diálogo. Informou que, a partir da orientação de Fernando, foi criado o “Coletivo Campo Grande”, composto por ele e outros integrantes ligados à região. Segundo relatou, o novo perfil é identificado, o que, em sua visão, permitiu maior transparência e ampliou significativamente o alcance de publicações nas redes sociais, que passaram a atingir cerca de 70 mil pessoas ao mês.

Irineu relatou que as publicações críticas à Prefeitura, ao prefeito e à EMDEC têm grande alcance e afirmou que a visibilidade obtida na rede social tem sido maior que a de canais institucionais. Em seguida, comentou sobre problemas recorrentes envolvendo animais soltos em vias públicas, citando acidentes envolvendo cavalos na Avenida João Boyd Dunlop, e criticou a vaga de ciclista no conselho, dizendo que a única associação de ciclistas da cidade não está se rebelando contra isto, e que um dia o Conselheiro Ribas será cobrado pelo grupo Ciclo Ativo. Criticou a atuação da EMDEC e defendeu soluções definitivas para a remoção de animais e para a segurança viária.

Na sequência, Irineu mencionou protestos recentes no Terminal do Campo Grande, especialmente após falhas na operação da linha 200. Criticou a redução da frota e a orientação dada a passageiros para utilizarem transporte por aplicativo em situações de falta de ônibus.

O conselheiro também apontou problemas na Avenida Antônio Arden, alegando falta de calçadas e ciclovias em áreas com empreendimentos aprovados. Defendeu que essas demandas deveriam ter sido incluídas como condicionantes urbanísticas. Informou que, após publicação em rede social, houve protocolo de indicação por parte de vereador. Reforçou que tem utilizado as redes sociais para abordar questões de mobilidade, relatando que o alcance dessas publicações tem gerado resposta mais rápida do que os encaminhamentos internos do Conselho.

Irineu passou então a tratar das atividades do Grupo de Trabalho (GT), afirmando que a resposta da EMDEC ao relatório do GT não estaria devidamente assinada ou fundamentada. Propôs que o Conselho solicitasse apoio jurídico da EMDEC ou que deliberasse sobre as respostas apresentadas. Criticou divergências entre disposições legais e o conteúdo do edital analisado, citando a Lei Municipal nº 11.883, a Lei Federal nº 7.418 (vale-transporte) e a Lei Municipal nº 3.288 (sistema cicloviário), questionando se tais normativas estariam sendo integralmente consideradas.

O conselheiro mencionou ainda que existe procedimento administrativo no Ministério Público referente à suposta intervenção da EMDEC no Conselho, e destacou a ausência de respostas a propostas de pauta enviadas por e-mail, classificando essa falta de retorno como desrespeito à sociedade civil.

Em sua fala, Irineu questionou a definição das pautas e afirmou que, em sua percepção, haveria predominância de assuntos propostos pela EMDEC, sem participação efetiva da sociedade civil. Solicitou esclarecimentos sobre o fluxo de recebimento e encaminhamento de e-mails endereçados ao Conselho, questionando se todos o presidente Alex estaria tendo acesso às mensagens.

Dirigindo-se a outro participante, afirmou não conhecer seu nome, e observou ser a segunda vez que ouvia a sugestão de que os conselheiros deveriam passar por treinamento. Declarou que, em sua visão, quem necessitaria de capacitação seria a própria EMDEC, e não os representantes da sociedade civil.

Relatou que, em outros conselhos municipais, os procedimentos administrativos costumam ocorrer de forma mais adequada, citando como exemplo uma reunião que foi suspensa por falta de documentação prévia e posteriormente remarcada para deliberação na semana seguinte. Destacou que esse tipo de organização demonstra um funcionamento burocrático minimamente eficiente, ainda que, segundo ele, existam eventuais problemas ou decisões

controversas. Ressaltou que sua cobrança não diz respeito ao conteúdo ou mérito de decisões, mas à necessidade de que o Conselho opere com regularidade administrativa — respondendo e-mails, organizando processos e assegurando fluxo adequado de informação. Irineu reiterou que o conselheiro que vem do bairro deposita confiança no espaço, acreditando que sua opinião terá relevância, e que, por isso, é essencial que a estrutura administrativa funcione. Em sua avaliação, o treinamento deveria ser destinado à equipe da EMDEC, que, segundo ele, deveria observar e aprender com o funcionamento de outros conselhos municipais.

Prosseguindo, questionou quem seria o responsável por fornecer informações aos conselheiros, relatando que já solicitou dados sobre a evolução tarifária dos últimos cinco anos e não obteve retorno. Argumentou que, independentemente da posição ou conhecimento dos membros do Conselho, deveria haver suporte técnico mínimo para o desempenho de suas funções.

Em seguida, dirigiu questionamentos ao conselheiro Ribas, representante da sociedade civil, indagando como são definidas as pautas das reuniões e de que forma ocorre a participação da sociedade nesse processo. Afirmou que, em sua percepção, as pautas têm sido conduzidas pela EMDEC, com pouca abertura para contribuições externas, e que isso tornaria as discussões descoladas das necessidades reais da população. Mencionou ainda que, uma funcionária da EMDEC teria sido indicada para concorrer como representante da sociedade civil, o que, em sua opinião, caracterizaria interferência indevida na composição do Conselho.

Irineu declarou considerar inadequado que a presidência do Conselho, definisse pautas em conjunto com a EMDEC sem participação do representante da sociedade civil e dos demais membros. Afirmou que tal prática seria prejudicial à independência do colegiado e que resultaria em pautas pouco úteis à sociedade civil, tornando a participação de conselheiros externos esvaziada. Em tom indignado, concluiu que as reuniões serviam apenas para cumprir formalidades e não resultavam em ações concretas.

Beato, tentando manter a ordem, pediu que Irineu moderasse o tom e evitasse expressões ofensivas, ressaltando a importância do respeito mútuo.

Irineu prosseguiu mencionando a existência do movimento denominado “Moraliza EMDEC”, que, segundo relatou, teria sido criado por iniciativa própria e reuniria membros da sociedade civil, conselheiros e servidores públicos. Em seguida, apresentou denúncia relativa ao pagamento de remunerações supostamente acima do teto constitucional a servidores da EMDEC. Informou que o Tribunal de Contas do Estado teria realizado apontamento e parcialmente desaprovado as contas da empresa devido ao que descreveu como “super salário” do presidente e de outros funcionários cujos nomes afirma desconhecer, determinando a necessidade de readequação dos vencimentos.

Sugeriu que o Conselho solicitasse formalmente informações detalhadas sobre os valores pagos, períodos envolvidos, servidores eventualmente atingidos e sobre a existência ou não de determinação de devolução de recursos. Disse ainda que, caso o Conselho não se manifestasse até o meio-dia do dia seguinte, tomaria providências por conta própria para acionar os órgãos competentes, defendendo o que chamou de moralidade e eficiência no uso do dinheiro público.

Após essa fala, Ribas pediu a palavra para responder, especialmente por ter sido citado por Irineu. Ele explicou que não havia sido indicado pela EMDEC para o Conselho, como o colega afirmara, mas que, na verdade, aceitou o convite a contragosto, por insistência do próprio Irineu, durante uma reunião na universidade. Disse que o conhecia há anos e o respeitava, mas discordava profundamente da forma como ele conduzia suas críticas, que considerava agressivas e improdutivas. Contou que o grupo Cicloativo, que Irineu ajudou a fundar, acabou se afastando justamente por não concordar com seu estilo combativo.

Relembrou que a associação não prosperou por falta de adesão e pela desunião do movimento de ciclistas na cidade, marcado por vaidades e divisões regionais. Ainda assim, garantiu que continuava disposto a colaborar, mas lamentou o rumo que as discussões vinham tomando no Conselho.

Em seguida, Alex interveio para esclarecer que o Conselho não tinha competência para auditar contas públicas e, portanto, não poderia deliberar sobre os salários da EMDEC. Explicou que as respostas da Secretaria às propostas do grupo de trabalho representavam posicionamentos técnicos, e que eventuais discordâncias eram naturais no processo. Ressaltou que não havia obrigação de que todas as sugestões fossem acatadas, e que as divergências deveriam ser tratadas como parte do diálogo institucional.

Ana Emília solicitou a palavra para realizar um esclarecimento. Iniciou dirigindo-se a Irineu, apresentando-se formalmente e destacando que seu nome é Ana Emília Fiorezzi, servidora concursada da EMDEC há mais de 30 anos, tendo ingressado como assistente administrativa e atualmente exercendo o cargo de analista.

Esclareceu que sua fala anterior sobre “treinamentos” não teve a intenção de sugerir que os conselheiros precisassem aprender a exercer suas funções. Explicou que sua proposta referia-se exclusivamente à possibilidade de os conselheiros conhecerem melhor o trabalho realizado pela EMDEC e pela SETRANSP, colocando-se integralmente à disposição para apresentar processos, rotinas e atividades das áreas em que atua. Reiterou que sua intenção sempre foi colaborar e que permanece disponível, como já ocorreu em outras oportunidades em que apoiou atividades do Conselho.

Na sequência, afirmou concordar com a observação de que o Conselho possui carência de regimentos e de procedimentos padronizados. Sugeriu que experiências de outros conselhos municipais possam ser trazidas para enriquecer as práticas do CMMU, observando que tais contribuições seriam bem-vindas, especialmente diante da criação da nova comissão mencionada durante a reunião.

Por fim, informou que também está à disposição para esclarecer temas pouco debatidos no Conselho, como transporte escolar, táxi, transporte de cargas com ponto fixo e demais modalidades reguladas, destacando que acompanha grupos de trabalho relacionados a esses assuntos e pode oferecer explicações introdutórias sobre autorizações, permissões e demais conceitos básicos. Agradeceu a atenção de todos.

Na sequência dos debates, o conselheiro Beato pediu a palavra para manifestar-se sobre o clima das discussões e o modo como os conselheiros vinham se relacionando ao longo das últimas reuniões. Em tom firme, afirmou que há limites para os embates e ressaltou que, assim como no cenário político nacional, um ambiente em que se ignora o passado e os conflitos não se pacifica — apenas se prolonga o mal-estar. Defendeu que, no âmbito do Conselho, o diálogo deveria prevalecer sobre as ofensas.

Beato destacou que críticas são legítimas, mas que o problema surge quando o debate se transforma em ofensas e ataques pessoais. Dirigindo-se ao conselheiro Irineu, disse que reconhecia sua atuação e parabenizou a projeção conquistada nas redes sociais. Disse lamentava o uso reiterado de falas ofensivas, as quais desviam o foco da construção coletiva. Observou que, muitas vezes, a polêmica gera mais visibilidade do que o trabalho construtivo, e ressaltou que também é possível “ganhar seguidores fazendo dancinha na internet”.

Em seguida, o conselheiro reconheceu que o Conselho, por ser recente em sua nova configuração, ainda passa por um processo de amadurecimento institucional. Admitiu que falhas ocorreram — como respostas que poderiam ter sido dadas de forma mais ágil —, mas ponderou que tais equívocos fazem parte do aprendizado. Destacou que é uma falha, porém que não há má-fé, que é um processo de reconstrução para reorganizar o Conselho conforme a nova legislação e o novo formato de atuação, mais participativo e previsível.

Beato enfatizou que o Conselho precisa olhar para o futuro, evitando que desavenças passadas impeçam a evolução dos trabalhos. Argumentou que ficar preso a antigas disputas apenas desgasta o grupo e impede avanços concretos. Lembrou que outros conselhos municipais possuem outros perfis, e citou que demais conselhos enfrentam dificuldades semelhantes, como o Conselho do Idoso e o Conselho da Pessoa com Deficiência.

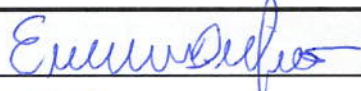




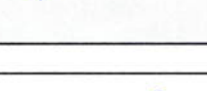

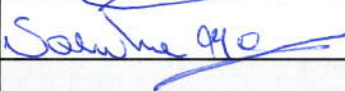
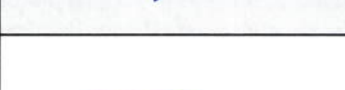


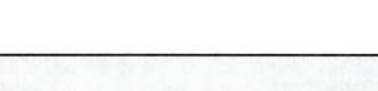
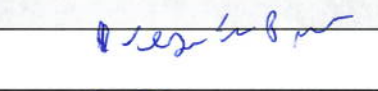

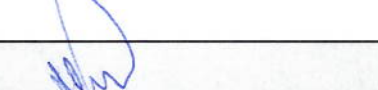



Ressaltou ainda que o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana tem avançado na regularidade das reuniões, na definição de pautas e na transparência dos encaminhamentos, o que representa um avanço institucional. Destacou que a previsibilidade de temas e a organização dos trabalhos são conquistas relevantes e que esse modelo, mesmo com imperfeições, deve ser valorizado. Encerrou afirmando que divergências são naturais, mas que é preciso evitar que opiniões pessoais sejam apresentadas como verdades absolutas sobre o funcionamento do Conselho.

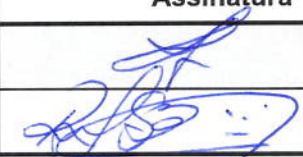
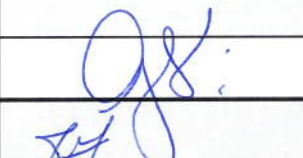
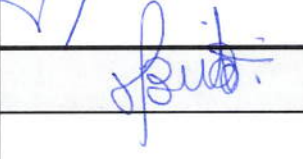
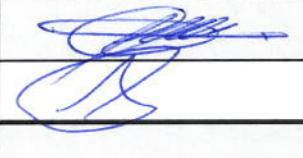
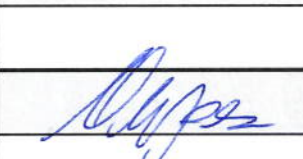
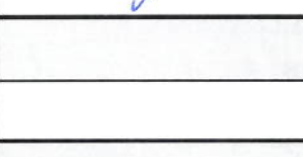
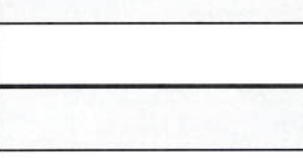
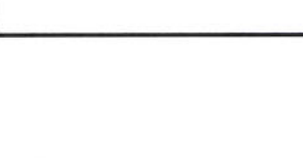

Na sequência, o conselheiro Juarez pediu a palavra e, de forma ponderada, reforçou a importância de o colegiado assumir um compromisso coletivo quanto à sua atuação daqui para frente. Destacou que o Conselho tem um mandato em curso, com mais de uma dezena de reuniões pela frente, e que é essencial definir como conduzir os trabalhos de maneira mais produtiva e participativa.

Juarez defendeu que o Conselho não deve se limitar a ser um espaço de escuta, mas sim de proposição e deliberação, no qual a sociedade civil participe ativamente da formulação e do acompanhamento das políticas públicas de mobilidade. Propôs que a executiva do Conselho organize as pautas de forma a incluir, nas próximas reuniões, tanto temas de fórum e políticas estruturantes quanto demandas e sugestões trazidas pelos conselheiros e pela população.

Destacou a importância de manter a regularidade das reuniões e de garantir o quórum necessário para as deliberações, reconhecendo os avanços obtidos nesse aspecto. Reforçou que as pautas devem refletir os anseios da sociedade civil e permitir debates efetivos, com resultados concretos para a cidade.

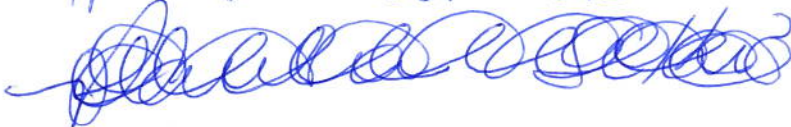
O presidente Alex encerrou a reunião, agradecendo a presença e a colaboração de todos.

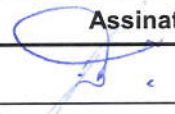
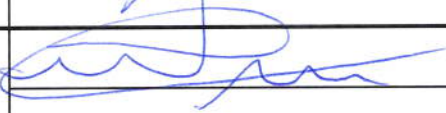
		Nome	Região	Assinatura
1	T	Elizabete Moraes Delfino	CENTRAL	
2	S	Maria Helena Nogueira	CENTRAL	
3	T	Joselito Nascimento	NORTE	
4	S	Andreia C. Marques Postal	NORTE	
5	T	Rosa Paula Selhi	LESTE	
6	S	_____	LESTE	_____
7	T	Fabício Santana Gonçalves	SUL	
8	S	_____	SUL	_____
9	T	Irineu Gonçalves Ramos Júnior	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	POPULAÇÃO JOVEM	
18	S	Lara Barbosa	POPULAÇÃO JOVEM	
19	T	José Antonio de Araujo Ribas	GRUPOS DE CICLISTAS	
20	S	Glauco Azevedo	GRUPOS DE CICLISTAS	

		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		
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		
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	
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		

Mariana M. Leite EMDEC/DP

Aparecido Solon Im. Li Sete



		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 HOUVE CANDIDATURAS	PERMISSIONÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TÁXI):	_____
6	S	NÃO HOUVE CANDIDATURAS		_____
7	T	Marcelo Jacober de Moraes - Sest/Senat	EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS	
8	S	Eliane Antonia Mautone - Sest/Senat		
9	T	NÃO HOUVE CANDIDATURAS	TRANSPORTE DE ESCOLARES	_____
10	S	NÃO HOUVE CANDIDATURAS		_____
11	T	Milton Zanca - Sinfrecar	EMPRESAS DE FRETAMENTO	
12	S	Regina Rocha de Souza Pinto - Sinfrecar		
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	B - Justificado
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	_____		_____



54ª REUNIÃO ORDINÁRIA CMMU - 09/10/2025 - CONVIDADOS

	Nome	Assinatura
1	Rafael M. D. Senna	Rafael Mateus dos Santos Senna
2	PAULO HUMBERTO SOUZA LIMA	Paulo Humberto Souza Lima
3	Fernando Luiz Luz	Fernando Luiz Luz
4	Ana Emilia Pereszi	Ana Emilia Pereszi
5	OSCAR JOSÉ DA SILVA	Oscar José da Silva
6	Thiago Mascarenhas	Thiago Mascarenhas
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		