

1ª REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Data: 17/06/2026

Horário: on-line

Participantes

Amanda- SPtrans - Governo
Arthur Ferrari - Diário do Transporte - Ouvinte
Clareana/ Instituto Pólis - Ouvinte
Clayton lima da silva – Conselheiro CMTT
Cristiane SPTrans - Governo
Diário do Transporte - Ouvinte
Eduardo PEREIRA GPL CET
Élio Camargo
Gilberto de Carvalho
Hanna Silveira
Hidely Codignoli
Isabella Maciel Balbino
João Moreirão
Juliana Di Grassi
lea smt
Leandro Frenham Chemalle
Levi Araujo
Lucas Landin - Reg. Leste
Lucca León Franco
Maria Helena Pereira Scaife
Mateus Humberto
Matheus Rocha
Mauro Ramon
Michele Perea Cavinato
Nicolas Xavier de Carvalho
Oliver Cauã Cauê
Priscila (SPTrans)
Rafael Drummond - Vereadora Renata Falzoni
Rafael Mielnik
read.ai meeting notes
Rodrigo Candido
Rodrigo Iacovini - Pólis Inst.
Ronaldo Aparecido Bueno
Rosemeiry - Siente zona Sul
Sabryna Silva

Sabryna ZL (Não verificado)
Sandra Ramalhoso
SMT - Imprensa
SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento
Suely Ramos
Susy Kis Curzio Campos
Thiago Silva (zona norte)
Vicente Juliano Minguili Canelada
Viviane Cristina da Silva

Pautas

1. Idade média da frota em operação
2. Renovação da Frota: Entrega de Novos Elétricos

00:00:04 Michele Perea Cavinato: Gravação iniciada. Então, bom dia a todos. Sejam muito bem-vindos à primeira reunião da Câmara Temática de Transporte Público, uma Câmara Temática que atende a uma demanda que vem sendo solicitada há muito tempo pelos conselheiros, um espaço específico para discussões relacionadas ao transporte público por ônibus na cidade. Agradeço as sugestões que recebemos. Recebemos 15 contribuições de pautas, que foram dimensionadas para um tempo mais limitado, então acabamos enxugando e ficaram em três pautas, mas as demais serão trazidas nas próximas reuniões. Queria agradecer aos secretários, Celso Jorge Caldeira e doutor Rafael Toniato, por acolherem a proposta da criação desta Câmara Temática. Ela só pôde se concretizar com o apoio e a aprovação desta gestão, e eu espero que esta seja uma Câmara Temática, um espaço produtivo e colaborativo, que contribua muito para o transporte público na cidade. Muito obrigada. Conforme solicitado pelos conselheiros, vamos fazer uma primeira rodada de apresentações, para que as pessoas que queiram possam falar sobre o que esperam desta nova Câmara. Então, quem quiser, vamos limitar a 10 pessoas, com dois minutos para cada uma. Pode ser?

00:01:35 Leandro Frenham Chemalle: Bom dia a todos. Eu sou o Leandro Chemalle, estou como representante dos estudantes universitários no Pleno do CMTT. Nós já pedimos a criação desta Câmara há bastante tempo e estou muito feliz de finalmente estarmos iniciando. Tivemos esse processo de criação da Câmara e de discussão nos últimos meses e, realmente, eu acho que agora temos um espaço no qual poderemos desaguar muitas demandas que ficavam represadas na dinâmica do CMTT e que, às vezes, não conseguíamos efetivamente tratar com a tecnicidade, vamos usar esse termo, que deveria e precisaria haver para tratar dessas pautas. Então, esse é um ponto que eu queria colocar. Outro ponto também, apenas um rápido relato: eu já fui membro da instalação do Conselho de Usuários das Operadoras de Telecom, quando a Anatel criou isso, há aproximadamente 12 anos. Naquela época, também havia uma

demanda de milhões de usuários de operadoras, de internet e de celular, e a pergunta era: como 12 conselheiros vão atender a todas essas demandas? E, realmente, vinham demandas de todos os cantos, e nós demoramos essa primeira gestão, que foi inclusive de dois anos, para entender como aquele conselho iria funcionar e responder às demandas. E aqui eu vejo um pouco disso. Já temos uma experiência do CMTT, no qual tratamos várias pautas, que são as pautas macro, vamos dizer assim, da mobilidade de São Paulo, mas agora precisamos de uma Câmara para tratar também das pautas micro. E como atender à demanda quando efetivamente nos tornarmos públicos? Quando o usuário comum souber que existe uma Câmara de Transporte Público? Então, essa é uma preocupação que eu tenho, apenas para deixar no ar, sem trazer nenhuma solução ainda, mas que precisaremos enfrentar ao longo desta gestão, pensando em como organizar melhor esta Câmara, para que o usuário comum não ache que ela não serve para nada e para que o Poder Público, a SPTrans etc., entenda este espaço como um espaço real de consulta à sociedade e aos membros, para poder tomar suas decisões. Uma coisa que esperamos agora é que algumas decisões que vêm sendo tomadas, como mudança de operação, seccionamento de linhas, reforma de pontos de ônibus etc., também passem por aqui um pouco antes da tomada final de decisão. Afinal, agora temos a Câmara Temática para tratar das tecnicidades do transporte público. Então, pautas que antes eram um detalhe muito grande para chegar ao Pleno do CMTT agora têm um espaço para o tratamento desses detalhes. Era mais esse pedido que eu queria fazer.

00:04:35 Rodrigo Iacovini - Pólis Inst.: Oi, gente. Bom dia. Desculpem pela voz, estou meio gripado. Quero agradecer a possibilidade de estar aqui nesta Câmara e agradecer, finalmente, a mobilização de todo o conselho em torno da construção deste espaço. A gente sabe que essa é uma reivindicação histórica que finalmente está se concretizando. Então, isso já mostra que as coisas estão mudando, e é sempre bom comemorarmos as mudanças. Aqui no Polís, há quase 40 anos trabalhamos em torno do direito à cidade. E a gente entende que a mobilidade, principalmente a partir dos modos coletivos de transporte público, está no centro da garantia de que as pessoas possam acessar a cidade como um todo. Acho que a Câmara surge em um momento muito oportuno para conseguirmos entender melhor como as coisas estão estruturadas hoje. Os pontos que vocês trouxeram para esta primeira reunião eu achei sensacionais. Então, estou muito animado para acompanhar essas apresentações, e acho que elas são importantíssimas, mas também para contribuir. Desenvolvemos estudos, produzimos dados, propostas e iniciativas que podem ajudar a melhorar as políticas e as decisões. Então, como o Leandro expressou, eu acho que essa é a nossa intenção aqui: que as decisões sejam trazidas para cá, debatidas com a gente na Câmara de Transporte, para que possamos contribuir para aprimorá-las sob uma perspectiva interseccional e de sustentabilidade. Porque sabemos que quem mais sofre com o transporte hoje são as pessoas pobres, as mulheres, as pessoas negras e os moradores de territórios periféricos. E isso precisa estar incluído no debate. Então,

é algo que queremos trazer e com o qual queremos colaborar. Acho que vai ser muito bom ter este espaço.

00:06:22 Michele Perea Cavinato: Rodrigo, obrigada. Obrigada pelas palavras. Também agradeço o empenho tanto do grupo e dos conselheiros, que fizeram isso se tornar realidade, quanto da SPTrans, que nos apoiou muito nessa criação. Sem a SPTrans aqui, a Câmara não existiria. Agradeço especialmente à Pri, ao Edu e a todo o grupo.

00:06:56 Gilberto de Carvalho: Eu queria fazer uma fala bem rápida sobre organização. Então, pelo menos como eu vejo, não sei se é como todo mundo vê, eu acredito que a dinâmica de apresentação acaba contemplando aquilo que está sendo feito. Então, o que eu sinto falta, na realidade, é de uma participação maior do Conselho, que é falar justamente sobre aquilo que a gente sente que não está sendo feito, mas num sentido cooperativo mesmo. Quer dizer, chamar atenção para alguns pontos que a gente vai percebendo e com os quais se preocupa. Eu vou dar um exemplo: a questão da queda de usuários no transporte público, que vem se acentuando. E a gente precisa tomar alguma medida nessa direção, só como exemplo. Então, eu sinto um pouco isso. Por isso, eu já havia proposto, em uma reunião da Executiva, que as apresentações também passassem por um questionário prévio com os pontos mais importantes, que deveriam ser pelo menos abordados na apresentação, ao invés de a gente precisar ficar esperando devolutivas, que às vezes não acontecem, das perguntas que são feitas após a apresentação. Então, tentar, na reunião, já partir para respostas específicas para determinadas questões.

00:08:50 Michele Perea Cavinato: Foi até um ponto que você trouxe na última Executiva. Exato. Que os conselheiros trouxessem perguntas e fizesse uma inversão. Trouxessem perguntas e o Poder Público as respostas, as apresentações em cima.

00:08:51 Gilberto de Carvalho: Que pode ser em cima de temas específicos, mas respostas específicas que teriam que ser dadas na própria apresentação.

00:09:12 Michele Perea Cavinato: Sim, perfeito. Obrigada, Gilberto.

00:09:22 João Moreirão: Oi, bom dia. Bom dia. O meu nome é João Moreirão. Eu sou representante no Conselho e queria levantar uma questão, que é a seguinte. Eu acho que nós temos muitos problemas concretos e objetivos que precisam ser respondidos e, principalmente, resolvidos. Mais importante do que a resposta é a resolução. Mas eu também acho que nós precisamos, nesta Câmara, aprofundar uma visão macro do problema do transporte público. A questão, por exemplo, da diminuição do número de passageiros não ocorre porque as pessoas deixaram de gostar de andar de ônibus e passaram a preferir outros meios, nem porque o poder econômico aumentou

espetacularmente. Então, eu acho que a gente deve se debruçar também sobre a questão macro e sobre os problemas que precisam ser resolvidos no âmbito micro. Se a gente for olhar, eu tenho acompanhado, e, se a gente for analisar uma série desses problemas, eles são bons exemplos de como a questão macro precisa ser enfrentada. E, ao ser enfrentada, vai resolver um monte de problemas micro que são similares, certo? Então, eu penso isso. Já vou adiantar que tenho uma proposta: que seja feita, talvez até de maneira extraordinária, uma apresentação de todo o planejamento das alterações que têm sido feitas em linhas, divisão de percursos em mais de uma linha de ônibus etc., inclusive à luz do marco regulatório que acabou de ser sancionado e publicado agora, no dia 13, e que eu acredito que traga alterações ao sistema. Eu acho que isso deve ser discutido nesta Câmara, para que ela possa ir ao Pleno do Conselho e apresentar a sua visão de uma forma bastante acabada, consistente, e levar propostas, inclusive, além de ouvir o que o Conselho tem a dizer. É isso.

00:11:50 Michele Perea Cavinato: Perfeito, Moreirão. Obrigada. E, por fim, Rafael Drummond. Rafa, que foi um dos maiores defensores dessa Câmara há muitos anos, já desde 2018, por aí.

00:11:58 Rafael Drummond - Vereadora Renata Falzoni: Bom dia a todas e todos. Obrigado, Michele. De fato, abro esta fala com muita alegria por estar vendo esta Câmara Temática sendo criada, começando e tendo a sua primeira reunião. Eu, como ex-conselheiro, pleiteei isso muitas vezes, de fato, e realmente tínhamos uma expectativa muito grande para que isso acontecesse. E a Michele, que acompanha o Conselho há muito tempo, sabe que tivemos bastante paciência em todos os processos. Agradeço muito, aliás, Michele, particularmente a você, por ter defendido essa pauta já há algum tempo. Bom, eu acredito que, neste primeiro momento, a gente precisa ter muita paciência. Claro que eu, como representante aqui do mandato da Renata Falzoni pela Câmara Municipal, não vou participar da Câmara Temática como conselheiro do CMTT. Mas, como observador, eu sei que haverá muitas demandas. Até mesmo essa lista de 15 pautas iniciais já mostra o quanto existe de demanda retida. Então, eu acredito que haverá um período de ajuste entre as dinâmicas. Mas eu tenho muita esperança e acho que, como já colocaram o Moreirão, o Leandro e o Gilberto, há uma oportunidade muito grande de tratar temas estruturais. Então, eu sei que muitas vezes acabamos caindo no varejo em algumas questões, mas acredito que, pelo menos neste primeiro momento, teremos que atacar muitas questões estruturais que precisam ser discutidas entre aquilo que está sendo colocado em prática e o que a sociedade entende como prioridade para o transporte público. Então, agradeço muito essa oportunidade. Obrigado.

00:14:20 Michele Perea Cavinato: Rafa, muito obrigada. Obrigada pelas palavras. E agora, seguindo as pautas, mais alguém quer fazer alguma colocação? Falar sobre suas

expectativas? Então, seguimos as pautas. Pri, quer puxar uma por uma? Time completo aí.

00:14:40 Priscila (SPTrans): Vamos lá. Deixa eu só abrir aqui. Na verdade, a gente vai começar com uma apresentação institucional e vai falar também sobre a Idade Média da Frota em Operação. Vocês compartilham por aí? Edu, você que vai começar?

00:14:59 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Eu faço, eu faço. Está aqui todo mundo junto, então fiquem à vontade também para falar e contribuir. Mas já vou deixando registrado aqui. A Priscila, como me falou, é representante da Diretoria da Presidência. A gente colocou aqui no chat também, para deixar registrado para todo mundo. Aqui na mesa, estamos presentes eu, Eduardo Reis. Estou como representante da Diretoria de Transporte no CMTT e também na Comissão Executiva do CMTT. Estou no CMTT desde 2018. Passei pela Câmara de Mobilidade a Pé, pela mobilidade a pé e bike. Depois fiquei como executivo e representante, primeiro como suplente e depois como titular. Hoje estou como gerente de Avaliação da Mobilidade e Experiência do Usuário aqui da Diretoria de Planejamento da SPTrans. A gente é responsável por algumas atividades, sobre as quais vamos falar mais para frente. E aqui na mesa da Diretoria de Planejamento também está o Rafael Camargo, responsável pela Assessoria Técnica da Diretoria de Planejamento, a equipe dele, a Bia, que está aqui também, o Vitor, responsável pela Assessoria de Planejamento e Tecnologia de Transporte, também aqui com a gente, da Diretoria de Planejamento, e o Ângelo Ferdi, do expediente da Diretoria de Operações, ligado à Assessoria de Apoio Institucional. Nós, na realidade, eu, a Michele, a Priscila e todo mundo aqui da SMT, primeiro queremos agradecer a presença. Realmente, como a Mi falou, foi um marco para a gente também. É uma luta em que também estávamos junto com vocês. A gente julgava importante conseguir isso. E o mérito é de todos, não só de nós que tentamos e batalhamos por isso, mas também da gestão, por reconhecer a importância da Câmara Temática de Transporte Público, como a Michele pontuou no começo. A gente quis fazer uma apresentação institucional primeiro até porque, pela lista de 15 pautas que vieram, como a Mi falou, há algumas pautas que fazem parte do contexto da mobilidade urbana, como o Moreirão citou de maneira mais macro, mas que, institucionalmente, não estão sob a responsabilidade da SPTrans diretamente. Essa discussão a gente já teve um pouco também quando discutimos o regimento da Câmara Temática, tentando trazer algumas outras instituições ou outros parceiros, tanto da Prefeitura quanto do Governo do Estado, para temas que tenham relação com o transporte público da cidade de São Paulo. Então, o ponto de ônibus, por exemplo, manutenção e alguns exemplos de novos projetos não estão sob a responsabilidade da SPTrans diretamente, mas sob a responsabilidade da Secretaria de Infraestrutura Urbana, especificamente da SPObras, no contrato de concessão. Há algumas discussões sobre metrô e estações que, obviamente, também não são atribuição nossa, mas do Governo do Estado, por meio da Secretaria dos Transportes

Metropolitanos. Então, temos várias pautas que, de alguma maneira, estão próximas de nós, mas que, institucionalmente, não estão diretamente sob a nossa responsabilidade. Então, quisemos primeiro fazer uma apresentação institucional. Não vamos perder muito tempo com ela, mas é para deixar bem alinhado entre todos aqui quais são os papéis, um pouco da base legal e tudo mais da SPTrans, e aí entrar especificamente na apresentação dos números que estamos trazendo das três pautas propostas para hoje. Pode passar, por favor. De maneira muito rápida, olhando para a história, a SPTrans, apesar de ser uma empresa relativamente recente, com 31 anos, tem uma história de praticamente 100 anos, se considerarmos a primeira fase, que foi a Light, responsável por implantar os bondes elétricos aqui em São Paulo, e depois, em 1946, com a criação da CMTC, a companhia pública da cidade de São Paulo, que operava e também fazia a gestão da frota, primeiro dos bondes e depois dos ônibus, quando eles foram substituídos nas décadas de 1940 e 1950. Ela realizou essa operação até 1995, quando foi criada a SPTrans, e a operação em si foi totalmente privatizada e posteriormente concessionada. Então, é sempre importante considerar isso, porque gostamos de mostrar que a SPTrans é uma empresa nova, claro, com pouco mais de 30 anos, tem uma visão de futuro bastante clara, mas também possui uma base técnica muito consolidada, com uma história significativa. É o mesmo CNPJ da CMTC, a gente sempre fala isso. Mudou o nome, mas o CNPJ é o mesmo. E temos muitos funcionários que ainda estão conosco desde a época da CMTC, e isso, para nós, é motivo de orgulho, justamente porque constrói a nossa referência técnica frente a outras cidades, não só do Brasil, mas também do mundo. Então, justamente por essa visão histórica e macro, é importante lembrarmos de alguns marcos do transporte público na cidade e da participação da SPTrans nesse processo.

Em 1900 foi implantada a primeira linha de bonde eletrificado em São Paulo, justamente como falei, com a Light introduzindo esse serviço importante para a cidade, em uma era ainda de mobilidade elétrica e ferroviária. Esse modelo vai tendo algumas limitações, principalmente pelo custo de implantação dos bondes elétricos. A cidade vai se expandindo nas décadas de 1940 e 1950 de maneira muito forte, com o processo de migração nacional e também de populações vindas de fora. Então, acaba surgindo uma necessidade muito grande de atender os trabalhadores que já não conseguiam morar no centro da cidade. Por isso, os ônibus, nesse período rodoviarista no Brasil e em São Paulo, vêm com mais força, junto com o Plano de Avenidas e tudo mais, trazendo justamente essa capilaridade do transporte, isso já nas décadas de 1950 e 1960. Em 1968 ocorre a última viagem de bonde no município e a gente começa uma era de predominância dos combustíveis fósseis, como estamos marcando aí, de 1940 mais ou menos até 2018. Em 1995, a SPTrans é criada, com a transição da CMTC para a SPTrans. A gente opera ainda nos novos contratos. Em 2002, houve uma primeira reorganização forte das linhas na cidade, importante para a regularização do sistema de transporte, com a introdução da lógica das concessionárias e das permissões, ainda naquela época. E a gente tem um novo contrato de concessão sendo assinado entre 2015 e 2019, efetivamente firmado em

2019, que introduz o modelo que temos hoje. Esse novo contrato já se baseia em marcos legais importantes para a cidade, que foram o Plano Diretor Estratégico, de 2014, e o Plano de Mobilidade, de 2015. Esses planos, assim como as leis de 2014 e 2018, que vou citar, trazem a perspectiva de novos modais também para a cidade de São Paulo, não só o ônibus, retomando um pouco do passado. Em 2024, a gente inaugura o Aquático SP, na represa Billings, uma ligação superimportante para a gente, muito exitosa, com alta satisfação dos usuários, e que foi fruto de um grande processo de construção técnica aqui na SPTrans, também com a academia, com a população da região e tudo mais. E, em 2028, há a previsão de operação do VLT do Centro, que a gente já está trazendo aqui nessa escala de médio prazo, também como uma mudança modal importante para a gente, já prevista para o futuro. E, justamente por conta disso, no ano passado, ano dos 30 anos da SPTrans, a gente se posicionou com uma nova marca e um novo posicionamento institucional, reforçando os valores de sustentabilidade, de inovação e, principalmente, de centralidade do usuário, que para a gente são superimportantes neste novo período. O Rodrigo citou a questão de uma visão mais social também para o transporte público. A gente compartilha dessa visão e tem desenvolvido projetos nesse sentido, com responsabilidade social, inclusão de mulheres, população negra e pessoas em situação de vulnerabilidade social, desenvolvendo projetos importantes nesses últimos anos nesse quesito. O Domingão Tarifa Zero, a própria linha de ônibus do Aquático SP e outros serviços são importantes para a gente, como o Mamãe Tarifa Zero. A São Paulo Transporte é responsável pela gestão de um dos maiores sistemas de transporte público por ônibus do mundo. Se a gente considerar apenas um sistema de ônibus municipal, ele é o maior do mundo. Existem outros sistemas que, em termos de frota, são maiores, mas acabam sendo metropolitanos, agregando outras cidades. E a SPTrans é responsável pelo planejamento do sistema. Quando a gente fala em planejamento do sistema, estamos falando do planejamento estrutural e estratégico, o que é importante. Então, previsão de novos corredores, novos terminais, integração com transportes de alta capacidade, como o metrô e os trens, programação das linhas e da frota, definição de itinerários, definição dos locais dos pontos de ônibus, definição do tipo de frota e da quantidade de veículos para as linhas, tabela de horários, intervalos e calendário operacional, ou seja, quais são os tipos de dia em que cada empresa deve operar e como isso funciona. A própria fiscalização desses serviços, não só dos serviços concedidos do sistema de transporte público por ônibus, mas também dos terminais, que constituem outra concessão importante, está sob a responsabilidade da SPTrans. O controle da receita e da remuneração das operadoras também é um aspecto importante, por conta do nosso principal produto, que é o Bilhete Único. E é ele que, de alguma maneira, traz toda a estruturação não só da receita e da remuneração para os operadores, mas também dos dados para que a gente consiga fazer todas essas atividades que citei anteriormente: planejamento, fiscalização e tudo mais. E, por fim, o fomento ao desenvolvimento tecnológico, não só da frota, como vocês estão vendo na imagem, já elétrica, confortável, acessível e preservando o meio ambiente, mas também dos

sistemas como um todo. Então, o próprio Bilhete Único, que eu citei, os sistemas de monitoramento e outras inovações que a gente tem desenvolvido junto com outros parceiros. De maneira geral, a SPTrans também tem atuado alinhada com a Prefeitura em relação aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, os ODS, dentro da Agenda 2030. A gente tem desenvolvido projetos. Normalmente, quando a gente fala de mobilidade urbana, a lógica seria desenvolver projetos talvez apenas em infraestrutura ou em cidades e comunidades sustentáveis, mas a gente tem sempre tentado trabalhar também com outros objetivos, trazendo essa perspectiva mais complexa e interseccional para os projetos que a empresa tem desenvolvido. Como eu falei, o PDE foi importante para a gente. É uma lei de 2014 que transforma, na realidade, os eixos de transporte, tanto de alta quanto de média capacidade, ou seja, as linhas de metrô, trem e os corredores de ônibus, em eixos de estruturação e transformação urbana. Isso possibilita o adensamento das avenidas, traz, de alguma maneira, a população para mais próximo da infraestrutura de transporte público e a gente acaba conseguindo reorganizar um pouco melhor essa dinâmica da cidade. E, dentro do próprio PDE, também é trazida essa possibilidade de ter não só o transporte rodoviário por ônibus, mas também um sistema hidroviário, não só de passageiros, mas também de cargas. Isso dentro de uma perspectiva até de um plano estadual do Hidroanel Metropolitano. Aqui, estamos começando essa discussão e conseguimos implantar, dentro da Represa Billings, esse primeiro trecho do Aquático SP, com expansão prevista dentro do Programa de Metas da Prefeitura até 2028. Além disso, em 2018, a Prefeitura de São Paulo também sancionou uma lei superimportante, que trata da renovação da frota e da redução das emissões de gases de efeito estufa e de materiais particulados. Até 2038, toda a frota do sistema de transporte público da cidade deverá ser limpa, livre de qualquer tipo de emissão de gases de efeito estufa. Então, esse é um compromisso que a SPTrans tem e que a Prefeitura assumiu ao sancionar a lei em 2018. E a gente tem desenvolvido projetos nesse sentido. Obviamente, a eletrificação da frota, mas também essa visão de outros modos de transporte para complementar essa perspectiva sustentável da cidade para o futuro. E agora, olhando um pouco para o que a gente faz todos os dias, transportamos 7,2 milhões de passageiros em dias úteis. Esse é um número bem significativo. A gente recebe muita gente aqui que se surpreende quando temos a oportunidade de conversar com outras cidades ou com outros países. Aqui em São Paulo, a gente acaba naturalizando o tamanho da cidade, mas é um esforço muito grande conseguir transportar tudo isso. Tivemos uma comitiva do Uruguai que tomou um susto, porque esse número representa o dobro da população do país inteiro. O mesmo aconteceu uma vez com uma comitiva do Paraguai. Então, é algo bastante significativo. São 1.322 linhas, sendo 151 linhas noturnas, pois houve a inclusão de uma nova linha noturna. Temos 13.460 veículos cadastrados no sistema, com 100% da frota acessível. O consumo de diesel por ano é de 450 milhões de litros, com meta de redução, obviamente, para termos cada vez mais veículos elétricos. São 163 mil viagens programadas todos os dias e 2,15 milhões de quilômetros percorridos diariamente, o

equivalente a mais de 60 voltas na Terra. Eu brinquei na última reunião que ninguém deu a volta na Terra ainda para confirmar se são 60 mesmo, mas essa é a conta matemática. Temos 34 terminais de transferência. Estão faltando dois do Aquático, o Mar Paulista e o Cantinho do Céu, além do mais novo terminal, o Varginha, integrado à CPTM, que foi entregue no mês passado. São 20 mil pontos de parada e 11 milhões de Bilhetes Únicos ativos. E esses Bilhetes Únicos ativos não estão apenas na cidade de São Paulo, mas em toda a região metropolitana, consolidando efetivamente a SPTrans e o transporte público por ônibus como eixo estruturante e possibilitador do deslocamento das pessoas na região metropolitana. Hoje, praticamente 100% da nossa frota operacional possui GPS para monitoramento, USB para recarga, recarga embarcada do próprio Bilhete Único, Wi-Fi nos veículos e ar-condicionado. Justamente por conta do tamanho da cidade, quando foram firmados os contratos, embora essa já fosse uma lógica anterior, os contratos de 2019 dividiram a cidade em oito áreas operacionais, que circundam uma região central considerada como área neutra da cidade. Essas áreas, de alguma maneira, tentam buscar essa homogeneidade operacional e econômica do sistema. Isso faz com que a gente consiga não só facilitar a visualização da operação para o usuário, então um ônibus de determinada cor está associado a uma região específica da cidade, mas, para a gente, isso também é importante na organização dos contratos de concessão e na dinâmica com os concessionários. Justamente a partir de 2019, três grupos operacionais foram propostos. O primeiro é o grupo estrutural, composto pelas linhas maiores, que fazem essa ligação bairro-centro e percorrem os grandes corredores e avenidas da cidade, utilizando veículos maiores também, como os ônibus padrão e articulados. Depois, temos as linhas do grupo de articulação regional. Essa foi uma inovação importante do contrato de 2019: o uso de ônibus de porte médio, que ligam o bairro a grandes corredores ou a centralidades de outros bairros, sem a necessidade de esse deslocamento ocorrer necessariamente até a região central. E, por fim, o grupo local de distribuição, com ônibus de menor porte, que circulam dentro dos bairros e permitem que a gente tenha uma capilaridade importante na cidade. Basicamente, vou falar disso, mas 97% ou 98% da população de São Paulo tem um ponto de ônibus a até 300 metros de casa. Isso só é possível quando conseguimos colocar veículos menores circulando por qualquer tipo de via e chegando efetivamente até essa população. Justamente para conseguir trazer um pouco de regularidade para toda essa operação, a gente tem uma priorização viária significativa aqui na cidade de São Paulo. São 725 quilômetros de vias com prioridade para ônibus. Percentualmente, parece um número baixo, 3,6% das vias da cidade, mas é o maior percentual de vias dedicadas ao transporte público do país. Não estou falando de número absoluto, mas realmente de proporção. É um dado importante. Desses 725 quilômetros, 590 são de faixas exclusivas, importantes também para garantir fluidez ao tráfego em algumas regiões, e 135 quilômetros são de corredores exclusivos de ônibus na cidade, centrais, com canteiros centrais e outras configurações. Como eu disse, quando a gente olha a população residente a até 300 metros de um ponto de ônibus, esse é um ponto

importante para a gente, um indicador importante para a SPTrans. A gente já apresentou isso aqui no CMTT em outros momentos, mas é sempre importante reforçar. Hoje, como eu disse, 96% da população da cidade tem um ponto de ônibus a até 300 metros da sua residência. Quando a gente olha em comparação com os trilhos, obviamente nem há como comparar o tamanho da rede de trilhos com a rede de ônibus, mas isso mostra realmente a importância e a utilidade do sistema para os usuários. Esse é o nosso maior atributo quando fazemos a pesquisa de satisfação com os usuários: a utilidade do sistema nos deslocamentos do dia a dia. O IPTC, como eu falei, faz parte do conjunto de indicadores que a gente controla junto com os ODS e dentro de uma meta municipal, até 2030, de proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e com preços módicos. E, para fazer o controle disso, a gente construiu, na realidade, uma lista de indicadores que compõem esse Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo. Esses indicadores são: atendimento da rede diurna, atendimento da rede noturna, intervalo médio das linhas no sentido bairro-centro no pico da manhã, frequência média no sentido bairro-centro, ocupação média dos veículos no sentido bairro-centro, idade média da frota, oferta de viagens, acesso a empregos e declividade da via. A gente focou no bairro-centro porque esse é o período de pico. Senão, poderíamos ter algum tipo de distorção ou de invisibilização de problemas que podem ocorrer nesse período. Então, sempre focamos no período mais crítico do dia. É um indicador importante para a gente e também uma referência técnica para outras cidades que estão implantando esse índice. Aqui, a questão da evolução da eletrificação da frota municipal, a última grande bandeira da SPTrans. Em 2020, a gente tinha praticamente uma rede formada majoritariamente por trólebus elétricos, que têm uma série de dificuldades para conseguirmos expandir essa rede, como o alto custo de manutenção e tudo mais. E havia uma linha piloto, na verdade duas linhas piloto, com 18 veículos, lá embaixo, na Zona Sul. Em 2023, a gente começa esse processo mais forte de implantação dos veículos elétricos. Tivemos esse período não só por conta da pandemia, mas o senhor Ângelo depois vai falar um pouco mais sobre isso, sobre essa dificuldade que tivemos também para trazer os veículos elétricos junto com os parceiros fabricantes, que ainda não estavam conseguindo produzir da maneira que a gente precisava. Havia também uma dificuldade de infraestrutura, e a gente vai falar um pouco sobre isso. Mas hoje, em 2026, grande parte da cidade já é coberta por uma rede de linhas que contam com ônibus elétricos. Estamos crescendo cada vez mais. Praticamente a cada trimestre, a Prefeitura tem incorporado novos ônibus elétricos à frota. Já tivemos também o anúncio da próxima entrega. Agora, neste domingo, serão mais 500 ônibus. Estamos saindo de 1.259 ônibus elétricos para 1.750. Oitenta por cento da frota nacional de ônibus elétricos está aqui. Acho que, com esses 500, a gente sobe um pouquinho mais, porque a frota nacional tem cerca de 500 veículos além dos nossos. Então, a gente cresce um pouco mais e está estruturando bem isso. É um grande desafio, claro. Há uma série de dificuldades. Não é simplesmente comprar um ônibus elétrico e colocá-lo para rodar na rua. Existe todo um mecanismo financeiro, operacional, de

planejamento e de infraestrutura para conseguirmos implantar esses veículos. Então, nesses anos em que temos trabalhado com isso, como eu falei, desde o piloto de 2018 para 2019, nesses últimos seis ou sete anos, temos consolidado cada vez mais essa nossa referência técnica nesse assunto aqui no Brasil. É isso. Eu não sei se alguém tem alguma pergunta. Antes de a gente falar especificamente da questão da pauta, vou abrir para algumas perguntas. Não sei se alguém levantou a mão.

00:37:55 Michele Perea Cavinato: Não, Edu, ninguém levantou a mão. Alguém quer complementar? Alguém quer fazer alguma pergunta sobre a apresentação? Rodrigo? Sim.

00:38:07 Rodrigo Iacovini - Pólis Inst.: Só algumas perguntas, para entender também qual é o nível de granularidade de alguns dados. Porque é muito bacana ter 11 milhões de usuários cadastrados no Bilhete Único. Isso deve permitir algumas análises bem interessantes e importantes. Então, queria entender um pouco se esses dados estão disponibilizados, qual é a dimensão desses dados e se eles têm, por exemplo, granularidade demográfica. E também entender um pouco esse escopo, o tamanho do que significam essas 1.750 unidades que já estão circulando eletrificadas, de ônibus eletrificados, em uma frota de 13 mil, é isso? Isso representa cerca de 15% da frota, não é?

00:38:47 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: 15%. 15% praticamente. 13 mil é a frota cadastrada que a gente está falando, tem a reserva técnica aí nesse número, mas o operante são mais ou menos 12 mil, 12 mil e 200, se não me engano, os ônibus aí.

00:39:11 Michele Perea Cavinato: Rodrigo, e a apresentação eu compartilho com vocês depois.

00:39:11 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Só para responder um pouco sobre essa questão da granularidade do dado, Rodrigo, a gente sim, com certeza consegue. Isso pode até ser uma pauta legal, acho, para a gente apresentar além das 15 que a gente já tem. Mas é uma pauta importante para a gente, porque a gente tem bastante estudo nesse sentido e tem muito dado que realmente conseguimos trabalhar. Então, latitude e longitude de transação de Bilhete Único, gênero, idade, vulnerabilidade social, porque a gente atrela com o setor censitário pelo Censo e pelo IPVS. A própria publicação do Relatório Integrado de Administração da SPTrans, o RIA, está lá no site, é um dado público, ele oferece para a população muitas informações já espacializadas. Então, esse IPTC que o Eduardo apresentou, acho que você já conhece, Rodrigo, ele demonstra ali para a gente, em cada um dos distritos, como está o atendimento, como está a frequência, como está o acesso ao emprego, desses oito indicadores. A gente primeiro faz pelo setor censitário, depois agrupa por

distrito, para ter um resultado por distrito, e depois faz a média ponderada pela cidade. Então, ali já é um produto, claro que é um relatório, mas a gente tem todos esses dados já espacializados, com a evolução durante o ano, desde quando a gente implantou no começo de 2020. Aí veio a pandemia, a gente consegue ver o impacto da pandemia na época. Mas sim, a gente tem bastante dessas informações, e isso ajuda a gente no planejamento também. Quando a gente vai pedir lá para a JOF, que é uma das questões nossas aqui também, junto com a Prefeitura, na área orçamentária e financeira, que é onde a gente precisa buscar o recurso. Esses 1.270 ônibus elétricos, 1.700, foram também com parceria com Finanças para a gente ir atrás desse recurso. Quando a gente vai implantar uma linha nova, quando a gente vai conseguir um reforço em uma determinada linha, a gente precisa estar junto com a Prefeitura, com a JOF também, porque o dinheiro, na verdade, é limitado, né? O dinheiro é da Prefeitura, então a Prefeitura precisa fazer decisões muito difíceis sobre onde vai gastar, né? Saúde, educação, transporte, varrição, manutenção de praça. Então, a gente conseguir esses dados nos ajuda a demonstrar essa necessidade. Então, a gente já teve empreendimento novo aqui, aumento da densidade populacional, então a gente realmente precisa colocar mais ônibus, precisa criar um novo serviço. Então, essas informações também são úteis para o nosso corpo técnico conseguir ir atrás do recurso. E aí, só mais dois pontos que são importantes nesse uso de dado também, né? Um deles é junto com os financiamentos dos bancos de desenvolvimento, né? Então, tanto a eletrificação da frota tem indicadores relacionados à vulnerabilidade social, né? Então, a gente precisa colocar veículos em linhas que têm maior proporção de população em situação de vulnerabilidade social para a gente não ter a centralização desses veículos só na região central e mais rica da cidade. Então, esse é um trabalho que a gente faz constantemente junto com os bancos nessa implantação. E as infraestruturas, como o BRT Leste-Campo Limpo, o Novo FOP e outras, a gente também só consegue viabilizar esse tipo de financiamento junto com esses bancos, não só o Banco Mundial e o Banco Interamericano, mas também o Banco Alemão e outros, que sempre têm esse foco na questão social, de gênero, raça e vulnerabilidade, que são elementos importantes para eles e sobre os quais a gente também tem bastante propriedade para tratar. E acho que o último ponto que eu queria colocar é que esses dados estão disponíveis majoritariamente por meio da Lei de Acesso à Informação. A gente, obviamente, por lei, não pode repassar dados sem a devida anonimização do usuário. O professor Matheus Humberto da área está aqui no CMTT, e é um grande usuário da nossa Lei de Acesso à Informação junto com seus alunos. O próprio Rafael Drummond também comentou no começo que, historicamente, também utiliza esses dados. Então, a gente tem alguns parceiros que sempre solicitam informações para a gente. Acho que esse é um elemento importante e que a gente está sempre disponível para fornecer quando for necessário.

00:43:31 Michele Perea Cavinato: Edu, Rafa, obrigada pelos complementos. Eu ia te perguntar isso, tem algum dado, no site da SP Trans que possa ser disponibilizado? Existe algum? Se vocês puderem colocar o link no chat ao longo da reunião.

00:43:41 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: No site da SP Trans a gente tem dados mais gerais, tá? Então, passageiros, número de passageiros gerais.

00:43:46 Michele Perea Cavinato: É um pouco em cima do que o Rafa falou, eu acho, né?

00:44:08 Thiago Silva (zona norte): Oi, bom dia. Primeiramente, parabéns pela apresentação. Eu tenho uma dúvida. Primeiro, assim, só para colocar a minha opinião, acho que dá para discutir um pouco essa questão da dificuldade de ampliar a rede de trólebus, como foi dito aí, até sugerir como pauta, mas eu entendo que fica para um outro momento, né, para a pauta desta reunião. Sobre a questão da infraestrutura dedicada para ônibus, você mostrou que, entre faixa exclusiva e corredor, são 3,6%. Esse percentual é com relação à malha total da cidade ou à rede, à extensão da rede de ônibus atendida na situação básica?

SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento 44:42: Não, não. Malha total da cidade. Essa é a base. Posterando o Viapetro, o site da CET, a gente tem 20 mil quilômetros cadastrados lá no site da CET como malha da cidade. E a nossa é 400? Aí considera, inclusive, via pedestre, dentro da USP, por exemplo, inclusive a gente tem também ônibus lá em parceria, mas esse é em relação ao total da malha. A malha viária atendida por transporte coletivo, a gente está em cerca de 4.700. Então, seiscientos e poucos quilômetros, a gente tem quase 15% da malha de transporte coletivo também com algum tipo de priorização.

00:45:16 Thiago Silva (zona norte): Perfeito. Era essa a minha dúvida. Obrigado.

00:45:33 Leandro Frenham Chemalle: Oi. Eu queria, na verdade, duas dúvidas rápidas, mais de informação mesmo, para entender em relação ao seguinte. Vocês comentaram sobre a gestão do Bilhete Único. Eu queria que você pudesse falar um pouquinho sobre a parte das empresas que fazem o trabalho de recarga. Não precisa ser muito longo, mas um breve histórico sobre como tem sido nos últimos anos, por que foi encerrado com uma empresa, por que a gente está com a empresa atual, mais ou menos como isso funciona, qual é a gerência que essa empresa tem dentro da SPTrans. Por que eu pergunto isso? Principalmente por conta de uma demanda do Bilhete Estudantil. Por exemplo, eu, este ano, tive que pagar a taxa de renovação do bilhete três vezes. Houve perda, segunda via etc. Mas, enfim. E aí, a dúvida é: isso é algo que a SPTrans delibera ou é a própria empresa que delibera? Porque, pelos relatos de outros estudantes, a gente teve a sensação de que parece um negócio lucrativo

para a empresa cobrar mais taxas sempre que possível de renovação de bilhete. Esse é um exemplo apenas, mas, claro, existem várias outras questões envolvidas. Então, eu queria que você falasse um pouco sobre isso. E outra coisa também é sobre o Olho Vivo. A gente tem esse sistema de monitoramento em tempo real que já vai completar praticamente quase 20 anos, o mesmo sistema que está no ar do Olho Vivo. É claro que os dados são compartilhados em tempo real, então você tem o Maps, o Moovit e vários aplicativos que sempre utilizaram. Mas, basicamente, é o mesmo core há praticamente 20 anos. Eu já tinha ouvido um comentário de que havia um trabalho de atualização, de desenvolvimento de uma nova interface. Então, eu queria também que você pudesse comentar rapidamente sobre como está essa parte de TI da SPTrans, como está a questão dos dados em tempo real e da gestão da informação em tempo real da frota. O que você puder falar sobre o que está em desenvolvimento e se, de repente, a gente pode contribuir com isso no futuro.

00:47:31 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Sim. Então, vamos lá. Primeiro, com relação à gestão do bilhete, ele é responsabilidade da SP Trans. Todas as taxas e bilhetes que tem, tipos de parceria e tudo mais são de responsabilidade da SP Trans. Na verdade, é tudo regulamentado por portaria. Não tem os números aqui, mas tem portaria. A gente tem um credenciamento na realidade de empresas que podem fazer a venda e recarga desses créditos. Então, tentando justamente trazer uma capilaridade ao máximo possível para o usuário. Então, recarga por aplicativo de banco, por exemplo, ou antes tinha lotérica, ou bancas de jornais e tudo mais. A questão dos bilhetes de estudante que você disse especificamente, ela é uma parceria da SP Trans com o DNE, até para o bilhete único que você vale também como carteirinha de estudante, para a entrada e tudo mais. Então, essa é uma questão também definida pela SP Trans nessa parceria. O cadastro das escolas. O cadastro das escolas. O cadastro dos estudantes são feitos só a partir das instituições de ensino, não só escolas como universidades e tudo mais. Então, passando muito rápido, essa é a estrutura. A gente pode colocar uma pauta mais clara. Depois, se vocês acharem que é pertinente, a gente, como eu falei, a gente é da diretoria de planejamento, é uma outra diretoria que é responsável por essa parte, que é a diretoria de gestão, numa superintendência específica que é a de atendimento e comercialização. Mas a gente, de qualquer maneira, pode depois explicar um pouco mais numa próxima pauta se for necessário. Com relação à questão do olho vivo, acho que vale a pena realmente a gente passar rápido nisso, mas também é uma outra pauta. A SP Trans, nesse processo todo de inovação e transformação tecnológica que a gente tem feito, a gente também está desenvolvendo um novo sistema de monitoramento, que é o SMGO. É um sistema dentro do escopo da concessão, do sistema de transporte. O SMGO está dividido em vários módulos. O principal deles para a gente é o de informação ao usuário e é justamente essa remodelagem do olho vivo que você está falando. Então, para a gente conseguir trazer cada vez dados melhores e mais confiáveis para os usuários, ainda mais confiáveis, a gente tem reestruturado toda a parte de monitoramento, toda a

parte de equipamentos embarcados no sistema. Acho que quem anda de ônibus já deve ter reparado que mudou o AVL. Antes era aquele equipamento que ficava ao lado esquerdo do motorista cheio de botão, que somente emitia alguns alertas. Então, hoje, acho que quem anda ali para ver do lado do motorista já tem equipamento mais moderno. Alguns já estão aparecendo no mapa. São as UCPs, que é a base para o SMGO, para a gente conseguir ter uma melhor precisão da localização desse veículo, a própria comunicação entre centro de operações com o motorista e vice-versa. Isso está sendo desenvolvido. Está em andamento o desenvolvimento. Estamos testando isso. A Frota inteira foi trocada dos equipamentos, as UCPs, a central de processamento de dados, que está transmitindo as informações, vai se interligar com os validadores, vai se interligar com a telemetria. Então, a gente vai ter um upgrade no processo de controle operacional efetivo em real time. Então, a gente vai ter um controle mais efetivo. O olho vivo vai ser transformado, é claro, em uma nova função e mais rápida. Essa é a nossa intenção. Acho que esse é um elemento importante, de novo. Acho que essa é uma outra boa pauta para a gente colocar aqui também, para a gente falar um pouco mais sobre o sistema, sobre o que a gente está fazendo. Porque, realmente, é um ciclo que acho que se fecha, que começa do edição embarcado, a questão da renovação do ônibus, do dado chegando na SP Trans, da parte de infraestrutura de dados que a gente tem, dos sistemas que estão sendo desenvolvidos, e, no final, se fechando com a informação chegando na porta, realmente, para o usuário. Então, a gente tem tido um projeto bem legal, que começa com o contrato de concessão de 2019, como eu falei. Tem o apoio do Banco Mundial 2019 para 2021, com um programa específico de utilidade inteligente deles. A gente tem a contratação que foi feita, o termo de referência digital que foi publicado em 23, no SMJ, a contratação feita em 24. E a gente está implantando o sistema, não só esse, como outros também, para serem entregues até o final do ano que vem, no máximo, para a gente ter uma melhoria para os usuários, como a gente está esperando.

00:52:42 Michele Perea Cavinato: Procurando o mouse aqui. Seguindo, Gilberto.

00:52:47 Gilberto de Carvalho: Eu queria saber se vocês têm algum dado que aponte... Que dê alguma direção para a perda de usuários do transporte público, se isso está situado em alguma faixa específica, seja de renda, de idade...

00:53:14 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Eu achei que tinha travado. A gente acompanhou, na realidade, todo esse processo nesses últimos anos, Gilberto. A gente tem sim dados e estudos relacionados a isso aqui na Diretoria de Planejamento. São algumas discussões, alguns pontos que acho que são importantes. O primeiro: com a pandemia e toda a questão da nova dinâmica de trabalho e tudo mais, a gente teve uma parcela da população, sim, principalmente uma questão mais social, classe média, classe média branca, que acabou tendo o seu trabalho levado para o home office, efetivamente para o teletrabalho. Então, que não retornou para o

ônibus ou que, às vezes, vai trabalhar um ou dois dias e usa transporte por aplicativo, não pega necessariamente o ônibus nesse um ou dois deslocamentos da semana que tem feito. Então, isso tem trazido uma queda de demanda para a gente. Deu uma estabilizada já há uns dois anos, acho que mais ou menos. Está em torno de 80% em relação ao que era antes da pandemia. A gente tinha 9 milhões de passageiros diários antes da pandemia, em 2018 e 2019. Agora, a gente está com esses 7,2, que são cerca de 80% do que a gente tinha antes. E isso se estabilizou já nesses últimos dois anos. Então, eu acho que a gente não vai ter mais uma queda de demanda muito forte. Hoje o que a gente tem visto, desculpa, Gustavo, é uma migração também por conta da expansão dos trilhos. Então, naturalmente acaba sendo o papel estrutural do transporte: quando se tem trilho, há essa migração. Então, a gente teve a expansão da Linha 9 Esmeralda até a Estação Varginha. Hoje, está passando por um processo de redesenho dessa origem e destino e de como ela chega ao seu destino. Previsão também de entrega, claro que assistida, mas da Linha 6, agora no final de junho. Também a região de Brasilândia, Zona Noroeste, vai começar a descobrir qual vai ser o tempo de viagem com o trilho e o que vale a pena. Quem tem vale-transporte, com o tempo, começa a receber da empresa o adicional para poder fazer essa integração. Então, com a expansão do trilho, a gente vê sim uma migração, mas ela é geral, independente de classe ou renda, e ocorre por conta da migração modal. Como a gente acaba avaliando prioritariamente o transporte por ônibus, a gente pode ter uma perda de demanda neste primeiro semestre, principalmente ligada à Zona Sul, por essa questão da expansão até Varginha. E, quando a gente pega alguns outros estudos mais específicos, temos o estudo do Corredor Rebouças que fizemos recentemente, da população que vem do fundo do Rebouças e, com a expansão da Linha Amarela até a Vila Sônia, terminal de ônibus e tudo mais também. Cerca de 25% desses usuários que vêm da bacia de Taboão do fundo vão para o metrô e outra parte fica no corredor. Então, é justamente essa migração que a gente tem visto quando vai para o trilho, mais ou menos nessa proporção. Então, realmente, essa é uma dinâmica de crescimento da cidade. Faz sentido, porque há trilho com alta capacidade indo para essas regiões. Para a gente também é uma adequação de demanda que precisa ser feita e faz parte do processo, mas também há outros elementos que a gente tem tentado antecipar e olhar. Há um plano mais macro de médio e longo prazo de melhoria do transporte público e de melhoria da imagem dele também, que a gente tem feito com a eletrificação, com os novos sistemas e com todos os produtos que a gente tem lançado. Então, essa é a ideia que a gente tem tido de maneira mais geral, Gilberto, com relação a isso.

00:57:18 Oliver Cauã Cauê: Gente, eu sou o Oliveira Kauã, conselheiro da Cidade a Pé, do Fundurb, do CISTRAN e do CNPU. Por favor, eu enviei aqui no chat dois protocolos do e-SIC. O primeiro é: por que a SPTrans fechou uma das saídas do Terminal Amaral Gurgel? Isso acabou piorando o tráfego de ônibus ali dentro. O ônibus entrava por um lado, ele fica debaixo do Minhocão, que é comprido, e saía

pelo outro. Agora, com o fechamento de uma das saídas, ele tem que dar toda a volta, sair pelo mesmo lugar por onde entrou e retornar ao viário para seguir em frente. Isso aumentou muito o tempo de deslocamento. Vocês falaram que atendem à transparência por meio do e-SIC, mas, na verdade, não foi isso que aconteceu. Por que vocês responderam assim para mim no e-SIC: "Quem fez isso foi a Subprefeitura, fale com eles"? Como assim? O terminal é da SPTrans. Por que eu vou falar com a Subprefeitura? Eu quero os documentos, o contrato, o processo SEI, a nota fiscal, e isso não foi entregue. Então, eu perguntei no e-SIC para a Subprefeitura: "Foi vocês que fizeram a obra no Terminal Amaral Gurgel?". E eles responderam: "Não". Está tudo documentado lá. Então, quem manda nos terminais de São Paulo, por favor? A segunda pergunta é sobre os terminais integrados ao metrô. A Barra Funda, por exemplo, é fatiada entre concessionárias privadas, Metrô, CPTM e SPTrans. Quando a gente olha aquele terminal de ônibus da Barra Funda, vê cocô no chão, carros estacionados na calçada, infiltrações. Aí eu pergunto para a Ouvidoria da SPTrans, e ela responde: "Fale com o Metrô". Então, como são gerenciados os terminais, por favor?

00:59:18 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Bom, olha, de maneira geral, a gente tem respondido os e-SICs. Acho que você teve a resposta com relação à Subprefeitura no caso do Terminal Amaral Gurgel. De maneira geral, reforçando, a SPTrans tem como responsabilidade a gestão, o acompanhamento e a fiscalização dos contratos de concessão dos terminais como um todo. São três blocos de concessão: Noroeste, Leste e Sul. Mas essa gestão dos terminais, essa concessão, está restrita à área interna dos terminais. Alterações fora do terminal não são de responsabilidade nem da concessionária nem da SPTrans. Eu posso até levantar especificamente a questão do Terminal Amaral Gurgel. Exato, essa questão da praça, porque a SPTrans virou praça. Sinceramente, eu não tenho o acompanhamento específico desse caso e não tenho essa resposta agora para você, mas a gente pode se comprometer a buscar essas informações e tentar entender esse processo. Até porque, pela resposta da Subprefeitura, realmente existe um conflito, e a gente precisa entender o porquê disso. Com relação à Barra Funda, a lógica é a mesma. Hoje, a gente tem 34 terminais, que estão listados no site da SPTrans, Oliver. A SPTrans é responsável pela gestão de todos os terminais que estão no site.

Além disso, existem mais uns 33 terminais que foram implantados pelo Governo do Estado. Quando o Metrô e a CPTM foram implantados, houve a necessidade de integração, e alguns desses terminais continuam sob responsabilidade do Governo do Estado, do Metrô. Então, às vezes, isso gera dúvida até para quem trabalha com o sistema. O Terminal Santana, por exemplo, tem várias linhas nossas, mas é administrado pela equipe do Metrô. Eles têm a gestão do terminal e podem, inclusive, fazer PPPs, eu não sei exatamente como está a situação atual desses terminais. Nos terminais administrados pela SPTrans, nós fizemos uma parceria público-privada. Mas a Barra Funda é um desses casos que continuam sob responsabilidade do Governo do

Estado, por meio do Metrô. Assim, a gente opera nesses terminais vinculados ao Metrô e à CPTM, mas não faz a gestão deles. Ou seja, não temos responsabilidade sobre limpeza, manutenção e outros serviços. A nossa atuação está relacionada à operação: adequação dos pontos de ônibus, plataformas que eventualmente estejam dentro do terminal e ajustes operacionais necessários. Esse é o limite da nossa atuação.

01:02:04 Oliver Cauã Cauê: Sim, obrigado. Eu aguardo as informações.

01:02:16 João Moreirão: Deixa eu levantar aqui uma questãozinha que chamou a minha atenção. Sobre essa última questão, eu gostaria só de dizer o seguinte. Nós, cidadãos, quando vamos a um terminal, quando usamos o transporte público, particularmente no caso da Barra Funda, que eu conheço bem porque moro relativamente perto, eu nunca vi nenhum cidadão perguntar de quem é a responsabilidade pela administração daquele terminal para saber se vai ser melhor ou pior. É público. Então, há uma questão que me causa certa estranheza: um certo desentrosamento entre os diversos órgãos, sejam os municipais, seja com o Estado, porque eu, como cidadão, uso o terminal, que foi feito com os meus impostos, e não quero saber quem o administra. Eu quero que funcione direito. Então, esse entrosamento eu acho que é uma questão essencial, e sinto que há um certo desentrosamento. E aí vou levantar uma questão. Nos quadros que foram apresentados, havia uma expressão escrita lá de que eu até gostei. Quando se falava dos eixos de estruturação urbana, apareceram até alguns mapas da área de influência desses eixos, e se falava em adensamento construtivo. É verdade, os eixos de estruturação urbana provocaram um grande adensamento construtivo, mas não um adensamento populacional. A última pesquisa do IBGE mostra que, nos eixos de estruturação urbana, apesar do adensamento construtivo, houve um desadensamento populacional. E os corredores de ônibus foram feitos considerando essa política dos eixos de estruturação urbana. Aliás, essa era a lógica deles: haveria mais gente morando, precisando de transporte público etc. A minha pergunta é: existe algum tipo de pesquisa específica, algum entrosamento entre os diversos departamentos da Prefeitura para discutir essa questão? Ou os corredores foram feitos, criou-se o eixo de estruturação urbana e tudo bem, fica como está? A minha pergunta é essa. Eu sei que o metrô tem a pesquisa origem-destino. É verdade que as empresas que estão fazendo as linhas de metrô não estão mais respeitando essa pesquisa, devido ao caso da linha que está em discussão, se o metrô terá estação na Faria Lima ou em Pinheiros. Mas ela existe. A SPTrans tem uma pesquisa do mesmo tipo? Pega emprestada a do metrô? Usa outras pesquisas? Como isso funciona? Estou levantando isso porque percebo, sinto, um descasamento no conjunto das informações. E isso cria uma dificuldade, apesar dos números impressionantes que foram apresentados no quadro. Realmente, fiquei impressionado com todos esses números. Até pensei que ninguém mais poderá dizer que exagero quando afirmo que tenho 12 milhões de vizinhos. Mas eu sinto que existe esse problema. Essas respostas agora para o Cauã mostram esse

desentrosamento. Até agora ninguém sabe exatamente o porquê. Só que a pessoa vai lá, usa o serviço, e não vai perguntar. Nem em loja particular a gente pergunta se o dono é honesto ou se tem ficha na polícia. A gente entra, compra e, se não gostar, não compra mais. Eu sinto esse problema. Estou perguntando se existe esse tipo de integração e o que falta para que ela exista.

01:06:21 Michele Perea Cavinato: Eu estou preocupada com o tempo. Nós não entramos ainda nas três pautas. Estou bastante preocupada.

01:06:24 João Moreirão: Estou encerrando. Eu só vou levantar uma questão fundamental, que é primeiro programar o transporte público entre outros serviços, e depois expandir a cidade. Seja condensando, seja provocando condensamento, ou não. Mas eu acho que está faltando essa integração. Eu gostaria que respondessem sobre essa questão, porque isso é fundamental para nós termos um serviço de qualidade.

01:06:55 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Então, três bases para a resposta desse seu comentário geral, que acho que faz sentido realmente. Primeiro, essa é, querendo ou não, uma crítica à execução do Plano Diretor, de como ele foi implementado lá em 2014. A proposta feita era muito positiva, e a gente acabou não conseguindo executá-la de maneira tão plena. A gente concorda, todo mundo tem essa visão. E temos trabalhado isso junto com a SMUL, principalmente com a SP Urbanismo, que são parceiras importantes da SPTrans e da SMT. A Prefeitura tem, como método de trabalho, a criação de grupos de trabalho intersecretariais, com as áreas técnicas, para discutirmos algumas questões, projetos e tudo mais. Recorrentemente, a gente tem justamente esse tipo de encontro para discutir esses tópicos. O segundo ponto é com relação à pesquisa. Você citou a pesquisa do metrô. Ela é uma pesquisa de referência, claro, até por ser domiciliar e ter uma abrangência metropolitana. Mas, hoje, a gente consegue ter uma granularidade muito maior do que a pesquisa do metrô. Então, a gente utiliza a pesquisa do metrô em algumas etapas importantes no planejamento do sistema, como simulação, construção de planos de mobilidade e tudo mais, que são referências importantes para a gente. Mas, para o dia a dia, para as análises que fazemos no planejamento, os dados de bilhetagem que comentamos trazem informações mais importantes para nós, até porque conseguimos fazer matrizes de origem e destino de maneira muito mais rápida e ágil do que a temporalidade da pesquisa OD. A pesquisa OD acontece de cinco em cinco anos e, a cada dez anos, passa por grandes revisões, grandes edições. Já o Bilhete Único a gente tem todos os dias, de todas as pessoas que utilizam o sistema, não só de uma amostra da população. E essas pessoas utilizam o Bilhete Único não apenas nas nossas linhas, mas também nas estações de metrô, nos trilhos e em outros sistemas. Então, esse é um dado que, para a gente, é mais rico e mais importante dentro dessa dinâmica de planejamento e análise. E a gente sempre cruza essas

informações com outras bases. A própria pesquisa do metrô, os setores censitários, como a gente comentou, o Censo de 2022, que foi um elemento importante para a nossa atualização, e o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social, elaborado pela Fundação Seade. Então, temos algumas bases de dados que utilizamos para análise e que são fundamentais para a gente. Eu acho que... Tem mais um, Lucas? Acho que a questão dele não. A questão é mais sobre a gestão compartilhada, tanto de dados quanto de operação. Então, a gente tem realmente essa questão. E o CDTI, que a gente citou aqui, o Conselho de Desenvolvimento do Transporte Integrado, são grupos de trabalho que o Governo do Estado mantém com a Prefeitura de São Paulo para tratar dos projetos relacionados aos trilhos, como a implantação de novas linhas e estações, além da integração dos dados. Então, tudo isso envolve reuniões recorrentes, algumas mensais, outras quinzenais, nas quais reunimos também as áreas técnicas do Metrô, da CPTM, das concessionárias, da Secretaria de Transportes Metropolitanos e da nossa equipe municipal para discutir esses eixos e esses projetos especificamente. De maneira geral, isso é o que a gente faz na Diretoria de Planejamento nessa interligação com esses outros entes, tanto da Prefeitura quanto do Estado.

01:10:57 Sabryna Silva: Olá, bom dia. Parabéns pela apresentação. A minha pergunta é até em cima do que o Leandro perguntou. O sistema do Bilhete Único não tem como, mesmo que você tenha todo o seu cadastro e precise de alguma coisa, receber um *feedback* após ir lá resolver o problema? Ou você sempre tem que ir até a SPTrans, até o local, para resolver o problema? Estou perguntando porque acho que vários usuários passam por isso, porque aconteceu comigo. Eu fui bloqueada e nem fui lá pegar a resposta do que aconteceu. Eu achava que deveria haver uma integração para que você pudesse receber uma resposta, um *feedback* por e-mail, porque, na situação atual, você vai até lá, recebe uma resposta e depois ainda tem que pagar uma taxa. Eu acho que isso deveria ser integrado.

01:12:06 SPTrans - Diretorias de Operações e dePlanejamento: Sim, Sabrina, com relação ao bloqueio do bilhete, normalmente o bloqueio tem uma razão, e a gente envia essa razão por e-mail. De maneira geral, essa é a lógica: informar a razão do bloqueio e solicitar que a pessoa venha até o posto para que a gente tenha esse contato físico, até como medida antifraude do sistema. Os bloqueios acontecem como uma medida de segurança que a gente adota. Existe um sistema de reconhecimento facial, com aquelas câmeras em cima dos validadores. Todos os bilhetes que têm algum tipo de isenção, como PCD, idoso e estudante, passam por essa medida de segurança para combater fraudes no sistema. Então, na realidade, a gente faz esse contato por e-mail, pelo meio de comunicação cadastrado. Muitas vezes, o que acontece é que os usuários não mantêm seus e-mails atualizados no cadastro. Então, por algum motivo, a mensagem vai para um e-mail antigo, ao qual a pessoa não tem mais acesso, ou ocorre o mesmo com o número de celular. Assim, ela acaba atualizando esse cadastro somente quando vem novamente ao posto para fazer

alguma reclamação ou entender o motivo do bloqueio. Essa é uma medida importante para garantir a segurança e a manutenção do Bilhete Único da maneira como ele funciona hoje. Eu entendo que isso pode ser um problema e, às vezes, um desgaste para o usuário ter que se deslocar até um posto de referência da SPTrans, mas é por isso também que a gente tem ampliado os postos pela cidade. Praticamente todos os nossos terminais possuem postos de atendimento que realizam alguns serviços, enquanto outros casos mais críticos ou de maior gravidade acabam sendo centralizados no nosso posto da Boa Vista. Então, essa é, de maneira geral, a lógica do Bilhete Único.

01:13:44 Sabryna Silva: Está super claro, fui super bem atendida, não tenho nem o que falar, foi super rápido, parabéns, está tudo perfeito, mas está bom, obrigada. Obrigada.

01:13:54 Michele Perea Cavinato: Obrigada. Não, já está gravado, está gravado.

01:14:02 Priscila (SPTrans): Obrigada, Sabrina. Só complementando, Sabrina, eu mudei de fone, só complementando, no nosso banco de pautas que vocês sugeriram, já tem pauta tanto de bilhete único como de terminais, que o Oliver também citou.

01:14:19 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Pri. E seguindo agora as pautas de verdade, idade média da frota em operação, indicadores do sistema e renovação de frota, Edu.

01:14:30 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Agora o Ângelo vai falar nessa questão da frota, da renovação. Então, bom dia a todos. Então, como o Eduardo já fez a apresentação, nós estamos num processo de transição da frota do sistema, nós estamos adquirindo novos carros, desde 2022 só está entrando no sistema carro, a bateria, o carro elétrico, vocês viram lá no mapa como nós estamos expandindo. Então, o que está acontecendo? Nós estamos numa fase de renovação da frota, e isso está nos permitindo oferecer uma qualidade melhor no nosso transporte. É claro que ainda estamos tendo algumas dificuldades com os fabricantes dos ônibus, a questão da energia e a infraestrutura das garagens também, mas estamos trabalhando nisso. Tanto é que estamos bastante contentes em relação à quantidade de veículos que já temos. Nos últimos anos, chegamos agora a 1.259 veículos elétricos. No próximo domingo, o prefeito vai entregar mais 500 veículos, o que vai agregar muito ao nosso trabalho. Nós também vamos retirar veículos mais antigos que estão em circulação em função desses novos veículos que estão chegando. Então, a renovação da frota é fundamental, e estamos trabalhando exaustivamente nesse processo. O pessoal da vistoria, do cadastro, os fabricantes, a engenharia, todos estão trabalhando nessa configuração. Quando falamos de renovação da frota, é muito importante ressaltar que não estamos mais permitindo a

entrada de veículos a diesel. Isso já representa um grande ganho para a cidade em relação à poluição e também está melhorando a qualidade de vida das pessoas. Estamos fazendo também, em conjunto com o pessoal do planejamento, um estudo sobre a alocação desses veículos por linha, buscando garantir acessibilidade, conforto e tecnologia. Todo esse trabalho está sendo realizado de forma gradativa, e estamos obtendo resultados muito positivos nesse processo de renovação da frota. Estamos à disposição e trabalhando diariamente na movimentação da frota. Tanto é que, já na próxima semana, estaremos trabalhando com essa nova frota que será incorporada. Vamos receber mais 500 veículos elétricos. Isso é uma grande satisfação. Com essa incorporação, chegaremos a aproximadamente 1.760 veículos elétricos ao todo. Além disso, mesmo com todas as dificuldades que enfrentamos, também estamos realizando adequações nas empresas operadoras, que estão promovendo adaptações em suas garagens para a implantação da infraestrutura de recarga dos veículos. Os veículos têm apresentado um desempenho muito bom durante a operação. Nossas equipes de engenharia e de fiscalização da frota têm observado que os veículos estão correspondendo às expectativas. Os usuários também estão aprovando os novos veículos, e estamos vendo uma circulação cada vez mais sustentável na cidade. Isso é bastante importante. Essa é a posição que tenho para apresentar neste momento e fico à disposição para qualquer pergunta.

01:18:11 Élio Camargo: Bom dia. Bom dia. Sobre esse aspecto da renovação da frota, eu acho que está indo bem. Eu não sei como está agora a questão do sistema de trólebus elétricos que funcionam com reserva de bateria, porque aí não precisaria parar o veículo para fazer a carga. Ou seja, o veículo funcionaria principalmente como um trólebus. É um sistema já utilizado, principalmente na China. Então, eu não sei qual é o planejamento de vocês nesse sentido. Mas eu queria falar sobre a renovação do sistema local. Ou seja, nós temos ônibus de má qualidade no sistema local, baseados em chassi de caminhão, que são os ORE da Mercedes. Eles não são acessíveis por causa da altura que têm. Além disso, o funcionamento é com câmbio mecânico. Então, há a troca de marchas, e isso provoca solavancos, o que pode ocasionar acidentes. Além disso, gera cansaço para o motorista. É claro que, com os novos veículos, não haverá mais essa questão da troca de marchas, mas a altura dos veículos vai permanecer. Então, a solicitação que nós vimos fazendo há muito tempo é que os veículos do sistema local também sejam de piso baixo. Eu sei que vão alegar a questão das condições das vias, mas é preciso que a Prefeitura faça adequações para permitir o uso desses veículos no sistema local. Eu sei que há lugares em que hoje não será possível utilizá-los, mas isso precisa ser adequado para que a gente tenha uma frota de qualidade. Era isso. Obrigado.

SPTTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento 1:20:44: o Obrigado pela posição que o senhor apresentou. Então, vamos lá. O sistema local também está sendo substituído em todos os veículos. O que nós estamos trabalhando junto à nossa

engenharia e aos fabricantes? Um veículo um pouco menor, porque ele precisa circular nas vias dentro dos bairros. Hoje, nós temos os veículos pequenos, que são os mini-ônibus. Eles são equipados com elevadores porque a configuração e o tamanho do veículo influenciam na circulação pelas regiões dos bairros da periferia, onde um ônibus grande de piso baixo não consegue trafegar. Então, a gente já tem um estudo com o pessoal da nossa engenharia e com os fabricantes. Estamos trabalhando nessa configuração para melhorar a frota, inclusive a do sistema distribuidor, que também está passando pela substituição dos veículos. Com relação a essa questão, a acessibilidade é fundamental para nós. Nós mantemos a frota, seja de piso baixo ou não. Quando não há condições de utilizar um veículo de piso baixo, ele conta com elevador, justamente para garantir acessibilidade às pessoas. Então, isso já está sendo estudado, e já existem modelos de veículos que estamos incorporando. É isso que eu tenho a dizer. Estamos fazendo uma parceria com os fabricantes de ônibus e incorporando essa nova tecnologia, que vai beneficiar não só a população, mas também o operador que conduz o veículo. Como o veículo é elétrico, ele não tem câmbio nem marchas, além de ser mais acessível. Então, estamos trabalhando nessa configuração. Com relação ao que o senhor comentou sobre a recarga dos veículos, isso, graças a Deus, não é uma preocupação para a gente, porque carregamos os ônibus nas garagens durante a madrugada, e eles conseguem rodar o dia inteiro com autonomia suficiente. Às vezes, eles retornam para a garagem ainda com 20% ou 30% de bateria. Então, isso ainda não representa um problema para nós. Temos uma boa autonomia no transporte elétrico. Não sei se respondi ou se deixei de responder alguma coisa.

01:22:57 Élio Camargo: Essa questão da acessibilidade: vocês não trabalham apenas com cadeirantes que utilizam elevador. Há todo o restante das pessoas que têm dificuldade de acesso por causa da altura dos veículos baseados em chassi de caminhão. Eu acho que isso já foi superado. Isso não justifica a manutenção desse modelo. As vias por onde esses veículos passam não são muitas, e essas vias deveriam ser adequadas pela Prefeitura para que veículos com piso baixo possam acessá-las. Eu sei que hoje vocês não têm fornecedor de ônibus pequenos com piso baixo, ou seja, com plataforma. Adiem a substituição desses veículos nesses locais, mas coloquem um veículo de qualidade, por favor.

01:23:59 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Sim, está registrado. E a gente está fazendo um trabalho com a prefeitura para reorganizar algumas vias, fazer adequação da geometria da via para poder o veículo passar.

01:24:14 Michele Perea Cavinato: Obrigada, seu Élio. Sandra, eu acho que você vai na mesma linha que seu Élio.

01:24:18 Sandra Ramalhoso: Sim, eu vou na mesma linha, só que vou ser um pouquinho mais dura. Em primeiro lugar, eu gostaria de dar os parabéns. Eu estava com problema de internet e não pude participar do começo. Eu queria agradecer por esta Câmara ter sido criada. Foi uma luta de nove anos, pelo menos da minha parte. Nove anos estando aqui, e realmente foi bastante difícil. Estou muito feliz por termos conseguido, graças à Michelle e ao pessoal, porque realmente lutamos para ter esta Câmara. Muito obrigada mesmo, isso é muito importante. Eu sou um pouco mais dura porque sou uma pessoa com deficiência. Acho que muitos de vocês me conhecem. Sou uma mulher cadeirante, usuária do transporte público. E eu fui convidada e conheço ônibus elétricos de piso baixo, viu, seu Élio? Midi e mini, então eles existem. Existe falta de vontade política e pública para que vocês coloquem o transporte de acordo. E eu sou uma pessoa com deficiência, e o que falta é vontade. É a única coisa. A CPA fez uma resolução. Essa resolução é de 2021. Já fazem cinco anos, e vocês teriam que justificar à CPA quais eram os trajetos que não poderiam ter piso baixo. Até hoje, nenhum trajeto foi apresentado, nenhum foi justificado. E vocês continuam comprando ônibus de piso alto com elevador. Vocês continuam comprando ônibus de piso alto com elevador que não funciona, que deixa a pessoa com deficiência cadeirante na rua. Outro dia, eu cheguei meia-noite em casa porque precisei esperar um ônibus elétrico com piso baixo. Era uma linha que tinha dois tipos de veículos: um com elevador e outro de piso baixo. Quer dizer, por que não eram todos de piso baixo? Porque não quiseram. Simplesmente porque não quiseram. Porque, se já havia metade da frota, por que a outra metade não era do mesmo padrão? E eu cheguei meia-noite esperando o ônibus para poder embarcar. Chegou um veículo com elevador, e eu pensei: vamos nesse mesmo, fazer o quê? Só que ele não funcionou. Vocês têm oportunidades diferentes das pessoas com deficiência. Vocês não podem exigir de nós o mesmo tipo de oportunidade. Vocês andam, vão de bicicleta, de Uber, de moto, vão de tudo quanto é jeito. Tudo o que vocês querem, vocês podem utilizar. Nós não temos essa oportunidade, porque vocês não nos dão. Vocês não nos dão calçadas adequadas, não nos dão pontos de ônibus adequados, não nos dão ônibus adequados. Vocês são os responsáveis pelo direito de ir e vir das pessoas com deficiência e de toda a população da cidade de São Paulo. Vocês têm nas mãos essa responsabilidade pelo direito de ir e vir das pessoas com deficiência, das pessoas com deficiência e de toda a população da cidade. Eu tenho dó, eu tenho dó das pessoas quando eu estou dentro do ônibus e vejo elas praticando alpinismo para entrar dentro. O senhor, aí do seu lado direito, aí do meu lado direito da vista, o senhor pega um ônibus, midi, com elevador?

01:28:18 Michele Perea Cavinato: Sua fala é muito importante, eu sei, sua fala é muito importante, mas não extrapolo.

01:28:34 Sandra Ramalhoso: É muito duro para a gente que anda na rua. É muito duro a gente saber que isso é falta de responsabilidade, é falta de você ter vontade pública de fazer.

01:28:38 Michele Perea Cavinato: A essência nós entendemos.

01:28:50 Sandra Ramalhoso: A prefeitura, a prefeitura, só vou terminar, Michele, a prefeitura tem a faca e o queijo na mão. Ela tem a responsabilidade pelo viário, então ela pode mudar o viário, e ela tem a responsabilidade pelos ônibus, então ela também pode mudar os ônibus. Então ela tem a faca e o queijo. Proporcionar um transporte digno de ir e vir para toda a população é obrigação da prefeitura, é obrigação da SP Trans. Então, por favor. E outra coisa, se vocês quiserem implantar ainda ônibus elétrico de piso alto, por favor, justifiquem a CPA, Comissão Permanente de Acessibilidade, porque naquele trajeto não poderá ser feito o elétrico de piso baixo. Nós temos os modelos, nós já andamos nesses modelos, as pessoas com deficiência já andaram nesses modelos e vocês têm essa possibilidade de comprar eles. Obrigada.

01:29:49 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Bom, primeiro, Sandra, de novo, bom te ver por aqui. É importante ter você neste espaço. A gente tem essa parceria contínua, e acho que isso é importante. A sua fala é sempre importante para a gente também nesse contexto. A gente quer, de novo, reforçar um pouco e trazer a complexidade dessa questão, Sandra. Continuamos tentando, cada vez mais, incorporar os ônibus de piso baixo de maneira generalizada à frota. Existe a questão viária, que você pontuou bem. A CPA já tem um acompanhamento junto à SPTrans. Vocês elaboraram esse documento, que vai ser apreciado pela CPA. Se não me engano, eu particularmente não participo da CPA, mas estamos tentando verificar como está essa situação. Pelo que me lembro, já foi apresentada alguma coisa para vocês no ano passado. Talvez não tenha sido suficiente na visão da CPA, e a gente pode melhorar esse produto, essa troca. Em nenhum momento a gente se nega a fazer isso. Vamos continuar acompanhando. Mas acho que temos tido alguns avanços. O próprio Rafael Drummond colocou aqui no chat, em referência à fala do seu Hélio, a aprovação do veículo midi-ônibus da Ankai. O midi ainda não consegue operar em todos os locais da cidade por conta do viário, mas já é um veículo de piso baixo que foi aprovado. Temos também outro ônibus sendo testado pela Eletra como fornecedora. Especificamente no caso da Ankai, existe um problema que não está relacionado ao veículo em si, mas ao financiamento. Conseguimos trazer um veículo desse modelo, mas ele não é produzido no Brasil. Então, tem um custo muito mais elevado, pois precisa ser trazido praticamente inteiro da China. Além disso, ele não consegue financiamento nem do Banco Mundial nem do BNDES. No caso do BNDES, por conta da exigência de fabricação nacional. E, com relação ao Banco Mundial, há restrições decorrentes da política do banco em relação à China e de questões geopolíticas. Então, efetivamente, temos essa dificuldade de trazer esses veículos para

o mercado. Existe uma baixa oferta, no Brasil como um todo, de veículos de piso baixo desse porte. De qualquer maneira, a gente reforça o protagonismo de São Paulo em trazer inovação para o Brasil. Sabemos da importância dessa iniciativa e temos um acompanhamento praticamente diário com esses fornecedores para construir esse tipo de solução. São Paulo hoje já possui os melhores veículos do Brasil nesse aspecto. Ainda precisamos avançar muito, mas já temos os melhores veículos em operação. E sabemos que, ao trazer esses veículos, não beneficiamos apenas a população daqui, mas também permitimos que outros mercados e outras cidades possam adotar esse tipo de solução. Então, temos responsabilidade em relação a isso. Nossas equipes técnicas acompanham diretamente os fornecedores para promover melhorias e desenvolver novas soluções. Portanto, não nos eximimos da nossa responsabilidade nem do nosso papel social de garantir esse direito de ir e vir para você e para todos os usuários da cidade, não apenas para as pessoas com deficiência. Estamos juntos nesse processo. É importante a sua participação, a sua atuação junto à CPA e também nesta dinâmica do CMTT. Continuamos nessa parceria para tentar entregar essas soluções o mais rapidamente possível. Mas é um cenário que, acredito, já está melhor do que no ano passado, por conta desse midi que foi aprovado e desse outro teste que está sendo realizado. Então, aos poucos, vamos conseguindo trazer, junto com o mercado, essas novas soluções.

01:33:39 Rodrigo Iacovini - Pólis Inst.: Bom, gente, primeiro, queria me solidarizar aqui com a Sandra. A gente sabe que a realidade de quem vive em corpos, vidas e espaços diferentes é muito distinta. Então, tem as pessoas com deficiência, as mães com criança de colo, as pessoas idosas, que nem sempre conseguem subir ou para as quais a plataforma muitas vezes não atende. Tem gente com compras, que usa o ônibus para levar as compras do supermercado para casa. Tem crianças que também andam sozinhas e que, às vezes, têm dificuldade para acessar e utilizar o ônibus. Então, é superimportante a gente levar isso em consideração, e acho que a Sandra nos lembra disso. E aí, eu queria até dizer que talvez a minha expectativa fosse outra para este momento também, porque acho que a gente começou muito bem a reunião hoje, com os dados mais gerais do sistema etc., e eu acho que, para a gente falar da idade da frota, também precisaríamos de dados mais concretos sobre qual é essa idade média da frota. Não apenas a idade média como um número único, abstrato, mas também uma curva, um gráfico, qual é a velocidade esperada de renovação nos próximos anos, onde estão esses ônibus, quais linhas concentram ônibus mais novos e quais concentram ônibus mais antigos. A gente teve aqui o dado, que eu achei bem interessante, da substituição e da eletrificação, que chega a 15%. Mas isso significa que ainda temos 85% que não estão eletrificados. Então, qual é a idade média desses ônibus? Vocês também trouxeram um dado superinteressante sobre os ônibus menores em regiões mais de miolo de bairro, áreas mais periféricas. Então, onde estão, de fato, esses ônibus menores? Onde estão circulando os ônibus maiores? Quando vocês mostraram a territorialização dos ônibus elétricos em circulação, apresentaram

que houve ampliação no território da cidade, mas ampliou quanto em cada linha? Provavelmente, isso ainda acontece, e vocês poderiam até mostrar aquilo que disseram, por exemplo: estamos tentando adotar critérios sociais. Então, seria interessante mostrar essa territorialização. A eletrificação está mais forte nos territórios periféricos associados ao IPVS? Então, eu sinto que, para a gente fazer essa conversa, precisava de um pouco mais de dados concretos para dialogarmos em cima disso. Acho que a gente começou muito bem ali, e eu estava na expectativa. Acho que vocês elevaram tanto a barra com aquela apresentação inicial que eu fiquei na expectativa de também ter isso aqui para fazermos a conversa sobre esse ponto, porque a gente sabe que isso é importante para conseguirmos, inclusive, colaborar.

01:36:46 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Rodrigo, na realidade, só para deixar claro, a gente tem todos os dados que você citou, só que, você sabe bem, é um trabalho muito mais técnico, muito mais detalhado do que uma primeira reunião da Câmara Temática. Então, realmente, do mesmo jeito que todos esses que a gente trouxe na apresentação institucional, a gente conseguiria aprofundar muito mais, a gente está aqui tentando, na realidade, trazer respostas que podem ser aprofundadas, claro, dependendo da reunião ou dependendo do contexto técnico em que a gente conseguir trabalhar, mas a gente tem, sim, esses dados. Com relação à idade média da frota, de novo, esse já é um dado público, está no nosso RIA, de novo, ele é um documento importante para a gente, que ele trabalha de maneira muito forte com relação a dados, indicadores e transparência para a gente. Foi recém-publicado, foi publicado agora no primeiro trimestre de 26, então ele está bem atualizado, não é um dado desatualizado da nossa parte. Hoje, a idade média da frota está em seis anos e 11 meses. Por contrato, os ônibus têm vida útil, alguns ônibus de sete anos, outros de dez, os ônibus de 15 e o elétrico de 15. Por conta dessa questão de dificuldade de mercado e tudo mais, permitiu que alguns veículos passassem dessa idade máxima prevista no contrato, então os de sete foram para dez. Na verdade, foi isso. A gente fez a previsão para oito, hoje já está com dez. Tem alguns veículos que estão com dez anos e outros com três. Então, basicamente, a gente teve realmente uma dificuldade para trazer os veículos elétricos entre 2020 e 2023. Foi esse período que mostrei no mapa, essa dificuldade de expandir a frota. Mas, a partir de 2023, a gente conseguiu trazer um volume maior de veículos. Foi necessário apenas prorrogar a idade desses veículos, porque, se eu retirasse esses carros, eles fariam falta na ordem de serviço. Isso exigiria reduzir a quantidade de ônibus em operação, porque ainda não tínhamos condição de substituir essa frota pelos veículos mais novos, justamente por conta da impossibilidade de incorporar ônibus a diesel. Era uma escolha difícil. Por outro lado, a gente tem uma atenção maior sobre esses veículos. Nessa frota que está ultrapassando um pouco a idade prevista, estamos com uma fiscalização mais concentrada. Realizamos vistorias com maior frequência e rigor nesses veículos para garantir a operação e a segurança do serviço. Então, as nossas equipes trabalham constantemente nisso. Com relação ao que você comentou sobre a distribuição dos

veículos novos, de acordo com a fabricação e com a capacidade das empresas de adquirir esses veículos, a gente vai adequando a frota. Então, se a empresa compra um articulado ou um ônibus básico, a gente adapta a frota que chega e é disponibilizada para as empresas. É o mesmo caso que a Sandra comentou há pouco. Estamos com um midi-ônibus sendo testado e, em breve, deverá haver a fabricação desses veículos. Então, vamos começar a implantá-los nas linhas conforme forem sendo adquiridos. Neste domingo, vão chegar mais 500 novos veículos. Esses 500 novos veículos serão distribuídos entre as linhas. A gente faz o planejamento e realiza essa adequação. Então, esse processo ocorre de forma gradativa. Não estamos dizendo que não temos responsabilidade, pelo contrário, temos responsabilidade e procuramos alocar a frota nas melhores linhas e trajetos para atender a população. Mas também precisamos planejar a partir daquilo que recebemos dos fabricantes. É um trabalho bastante delicado e que exige muita atenção. O nosso pessoal de planejamento atua com muita dedicação, e as equipes de inspeção acompanham cuidadosamente os veículos nas vistorias realizadas diariamente. Só para vocês terem uma noção, todos os dias nós selecionamos 80 veículos para vistoria de forma automática. A gente intima esses veículos de maneira aleatória. É o que chamamos de inspeção amostral. Então, nossas equipes de campo requisitam os veículos após o período de pico. As empresas são obrigadas a levar os veículos até a SPTrans, e a gente realiza uma vistoria. Isso acontece todos os dias, 80 veículos por dia. Se algum dia vocês quiserem acompanhar, estamos à disposição. A gente pode visitar o Centro de Inspeção Veicular dos ônibus. Então, somos rigorosos com relação a essa situação. Tudo bem, Rodrigo? Não sei se eu... Acho que vale a pena você falar um pouco da inspeção, daquela lógica que a gente comentou, da mudança da vistoria semestral para a trimestral e da quilometragem de estropo, entre outros aspectos. Nos veículos que estão dentro do período regular, de até sete anos para os midi-ônibus e de dez a quinze anos para os demais veículos, nós temos uma periodicidade de vistoria estabelecida. Conforme nossas equipes realizam as inspeções nas empresas e identificam queda nos indicadores, a gente intensifica a fiscalização e a inspeção de toda a frota do sistema. E agora, em função dessa frota que está um pouco mais antiga, a gente tem uma atenção especial sobre ela. Temos equipes especializadas em inspeção de frota monitorando esses veículos até que sejam substituídos por veículos novos. Esse é um controle que fazemos diariamente, durante o dia nas garagens, à noite também nas garagens e no Centro Integrado de Transporte, na SPTrans. Não sei, senhor Rodrigo, se consegui explicar qual é a nossa dificuldade, a nossa responsabilidade e o nosso cuidado em relação a tudo isso que está acontecendo.

01:42:35 Rodrigo Iacovini - Pólis Inst.: Deu para entender. Acho que vocês trouxeram questões relevantes. Fico feliz com a questão da vistoria e acho que o Oliver e a Sandra apontam aqui no chat que talvez seja importante a gente entender melhor como esse processo é realizado, porque, ainda que haja vistoria, há muitos elevadores quebrados, como a Sandra também apontou. Existem outras questões. Acho que há

um processo em que talvez a gente possa se engajar melhor. Mas o que eu estava trazendo, e eu entendo que este é um primeiro momento de conversa, é que, quando a gente abre um ponto sobre a idade da frota, é justamente isso que eu estava tentando dizer: a média, muitas vezes, como um número absoluto, acaba invisibilizando muita coisa. Então, acho que, sim, talvez a gente precise retomar esse ponto com dados mais detalhados, com gráficos que mostrem a mediana e a dinâmica de distribuição da frota. Porque a média, às vezes, pode esconder extremos. Você pode ter muitos veículos muito novos e muitos muito antigos, e isso resultar em uma média de seis anos, por exemplo, sem que necessariamente essa seja a situação ideal. Então, precisamos de mais dados para compreender isso melhor, inclusive de forma territorializada. Entendo que esta é uma primeira conversa, mas, quando esse tema é colocado como pauta, surge essa expectativa de que a gente tenha uma base mais sólida para a discussão. Mas há outras pessoas aqui que também vão falar e que, talvez, tenham até mais propriedade do que eu para tratar desse assunto.

01:44:09 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Rodrigo. Edu, se vocês permitirem, a gente coloca dois minutos para cada pergunta, segue os quatro e depois passo a palavra para vocês, pode ser?

01:44:12 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Claro, sem problema.

01:44:23 Thiago Silva (zona norte): Vou ser bem sucinto, porque, na verdade, eu ia fazer um questionamento que já foi parcialmente respondido. Eu ia perguntar justamente sobre essa questão dos veículos, das baterias e da substituição da frota. Como foi dito, os ônibus a diesel tiveram seu prazo de operação estendido, chegando a 13 anos. Então, eu queria entender se esses veículos elétricos a bateria que chegaram serão utilizados para substituir os ônibus a diesel que estão com esse prazo extrapolado. E também saber se vocês têm um número de quantos veículos com 13 anos ainda estão rodando em São Paulo. Mas, para não me estender muito, queria perguntar se, com a chegada desses novos veículos elétricos, haverá um dimensionamento mais adequado das linhas em operação. Estou dizendo isso porque tivemos um caso recente, que inclusive já foi comentado no grupo: a linha 106A teve a frota substituída. Antes eram 22 ônibus articulados; foram colocados 44 ônibus elétricos simples. No entanto, os terminais inicial e final não comportam essa quantidade de veículos, o que acaba gerando acúmulo. Então, eu queria apenas saber se haverá essa readequação da frota e se chegarão ônibus articulados elétricos justamente para substituir os ônibus articulados, garantindo uma operação mais adequada para esse tipo de linha. Só isso.

01:45:45 Rafael Drummond - Vereadora Renata Falzoni: Eu fico muito contente que a Sandra foi bem enfática com relação a esse processo de renovação da frota, porque

realmente existem questões bastante complicadas em tudo isso. Mas eu queria começar admitindo que esse é um tema muito complexo, com muitas camadas. A gente sabe que existem problemas relacionados ao fornecimento de energia para as garagens, sabemos que há limitações quanto aos tipos de veículos disponíveis no mercado e sabemos também que as empresas, muitas vezes, pressionam para não realizar as compras no ritmo que deveria. Então, existem todas essas camadas. Mas estamos vendo que a substituição dos ônibus por outros tipos de veículos, como ocorreu na linha 106A, tem sido extremamente problemática. Então, eu fico muito curioso para saber qual é o índice atual de ocupação de passageiros dessa linha, porque ele deve estar altíssimo. Era uma linha que operava com ônibus articulados e agora está operando com veículos padrão. E aí, o que eu queria realmente questionar, trazendo isso com bastante tranquilidade, é que esse argumento sobre o valor do veículo importado, pelos dados que vocês mesmos disponibilizam, não parece correto. Existe uma planilha no site da SPTrans na qual o valor do ônibus da Ankai aparece como sendo inferior ao valor do ônibus de piso alto produzido pela Blue Electric. Então, vocês precisam esclarecer o que está correto: se é a planilha disponibilizada pela SPTrans ou se procede a informação de que o valor desse veículo é altíssimo e inviabiliza sua aquisição e a substituição da frota por veículos midi de piso baixo. A gente precisa ter bastante clareza, porque as informações não estão batendo. Além disso, esse processo está sendo conduzido em desacordo com o que foi pactuado com a CPA. A CPA possui uma resolução desde 2021 que estabelece a necessidade de apresentação de laudos para justificar a compra desses veículos. No entanto, as empresas estão adquirindo ônibus de piso alto sem que esses laudos tenham sido submetidos à CPA. Isso é gravíssimo. Não pode acontecer. Esse processo precisa ser interrompido imediatamente. Não pode acontecer dessa forma.

01:48:55 Leandro Frenham Chemalle: Dois pontos que eu queria trazer têm a ver com a questão da idade da frota, mas um pouco também com a questão da escolha das tecnologias de cada frota. Durante o verão, a gente teve aquelas datas com temperaturas superaltas aqui em São Paulo. E, como eu faço cobertura diária de ocorrências na cidade como jornalista, eu flagrei muitos ônibus quebrados, ônibus com princípio de incêndio, ônibus soltando fumaça etc. O que me assustou, na verdade, foi ver ônibus elétricos também quebrando devido à temperatura, ônibus novíssimos. Eu moro aqui na região do M'Boi Mirim, e a linha 7021, linha Maracá, recebeu alguns ônibus, acho que agora todos já são elétricos, e dois ônibus dessa linha tiveram problema, pelo que eu conversei. Eram ônibus novíssimos. Então, entra a questão, acho que deve ter alguém aqui da área de meio ambiente também na Câmara, de fazer a compra olhando tecnicamente para a realidade brasileira. E a gente tem uma previsão, até com esse super El Niño que deve vir agora, de voltar a ter picos de temperatura. Dos ônibus articulados que eu flagrei com problema de incêndio ou superaquecimento, eu tive o cuidado de verificar a idade deles, e praticamente todos tinham mais de 11 anos. Quase não vi veículos com sete anos. Eram todos veículos

mais antigos, com esse problema de superaquecimento. Como eu moro bem aqui do lado da ponte da Busque, da ponte Marisa Letícia, tem uma ladeira, e, vira e mexe, ônibus morre ali. Então, esse é um ponto que eu queria colocar. E o outro, bem rápido, não tem necessariamente a ver com isso, mas, por exemplo, eu tenho flagrado com muita frequência, e, quando eu falo muita frequência, é praticamente todos os dias; eu já falei isso aqui no CMTT acho que uns três anos atrás, linhas circulando com o letreiro invertido. O ônibus sai do terminal e não atualiza, e a linha fica invertida. Pensando na questão da tecnologia, nessa nova frota, a gente não tem como ter uma tecnologia que elimine totalmente esse erro? Porque, quando eu digo que acontece com frequência, não é de vez em quando. Como eu presto atenção e conheço todas as linhas, estamos há zero dias sem ver uma linha rodando com o letreiro trocado. Então, é uma questão de tecnologia mesmo. Nas linhas que estão sendo adquiridas agora, sobretudo nos elétricos, a gente não consegue ter uma tecnologia que impeça totalmente isso? Você comenta isso com um gringo e ele fica sem entender. Fala: "Como assim tem ônibus rodando com o letreiro invertido?". Mas, em São Paulo, isso é possível. Então, eu também queria colocar esse ponto. É isso aí. Está cortado, Michele.

01:51:57 Michele Perea Cavinato: Desculpa, vamos lá. Fazer uma pergunta. Eu vi que o Levi levantou a mão. O Levi é representante do Grupo de Operações das Concessionárias. Você quer fazer alguma intervenção em cima do que foi falado, Levi? Só para a gente não perder o...

01:52:09 Levi Araujo: Sim, bom dia novamente. Só queria fazer uma observação rapidamente em relação a um trechinho da fala do Rafael Drummond. Nessa última fala, ele mencionou que as empresas também forçam a barra para não substituir esses veículos ou não comprá-los. Deixa eu falar uma coisa para vocês. Eu represento o grupo distribuidor, aqueles que trabalham justamente na periferia, e eu posso garantir, Rafael e todos, que vocês não imaginam o desespero que existe dentro dessas empresas para fazer a substituição, o quanto antes, desses veículos que já estão com a idade acima daquela prevista. Esses veículos, tudo o que vocês mencionaram aqui, é o que a gente sofre lá no dia a dia. Esses veículos quebram. É verdade, eles quebram. Esses veículos têm um custo de manutenção altíssimo. Estou falando do lado comercial. Não adianta fingir que ele não existe. Ele existe. E outro ponto: a SPTrans trata com extremo rigor a remuneração das empresas. Se o veículo não for para operação, ele não é remunerado. Então, as empresas, e estou falando porque existe esse lado comercial, não adianta a gente fingir que ele não existe, sentem muito isso. O bolso pesa muito. Então, eu posso garantir para vocês que as empresas, de uma forma geral, estão lutando junto à concessionária de energia elétrica para que ela disponibilize a infraestrutura necessária. Elas lutam com as empresas fornecedoras dos veículos, com os fabricantes, para que haja tecnologia adequada para cada região. E trabalham junto com o poder concedente, porque hoje só é possível adquirir veículos elétricos por meio da subvenção do poder público. Essa é uma realidade. E o poder

público busca esse recurso junto às instituições financeiras. Esses são os três agravantes. Mas posso garantir, Rafael e todos, que é de total interesse das empresas fazer a substituição desses veículos vencidos o quanto antes. Era isso.

01:54:22 João Moreirão: Dois minutinhos, rapidinho, é o seguinte. Eu estou ouvindo aqui sobre a questão da substituição, mas até como o representante aí das concessionárias falou, os veículos elétricos são comprados com subvenção pública. Pelos dados que se tem na imprensa, é cerca de dois terços que são pagos com dinheiro público no veículo elétrico. A concessionária paga um terço. Até aí, eu estou questionando. Mas, pelas explicações que eu ouvi, cheguei à conclusão de que quem determina quantos e quais veículos elétricos são vendidos são as empresas que fabricam veículos elétricos. Quando, na realidade, o que eu não consigo entender é como não é a Prefeitura que determina não só quantos, porque existe a capacidade de fabricação, mas também o dever de fazer uma pressão sobre isso e definir quais veículos elétricos vão ser adquiridos. Então, nós temos os tais veículos elétricos de piso alto, sendo que a Prefeitura sabe que não deve ter. Por que é que aceitam esses veículos dos fabricantes? Eu fiquei com a impressão de que quem define o tipo de veículo elétrico que está sendo adquirido é o fabricante e não a Prefeitura, que é quem os compra. E mesmo na parte que é paga pelas empresas, isso é uma concessão da Prefeitura que determina os critérios. Então, eu fiquei com essa dúvida. Pelas explicações foi o que eu entendi. Então, eu gostaria de ter um esclarecimento sobre essa questão. Obrigado.

01:56:01 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Bom, obrigado também pelo esclarecimento por parte das empresas e também por todas as perguntas do pessoal. Então, vamos lá, uma a uma. Se eu esquecer de alguma coisa, peço desculpas, a gente vai tentando falar. A primeira, Thiago, se não me engano, falou da questão da substituição dos veículos a diesel por elétricos em algumas linhas e da mudança do tipo de veículo do articulado para o padrão. A 106A especificamente, a gente tem aqui a lista das linhas que foram substituídas. A gente faz o controle desse impacto nas linhas. A 106A especificamente é uma linha que a gente até está usando como modelo, como teste, referência para medir esse impacto. Ela era uma linha que tinha 22 veículos articulados e a gente implantou 44 veículos básicos, padrão, ou seja, a gente dobrou a frota da linha e diminuiu, consequentemente, pela metade o intervalo da linha. Era uma linha que tinha seis minutos de intervalo com os veículos articulados, agora, com o dobro de veículos padrão, ela está com um intervalo de três minutos. O Rafael citou especificamente o nível de serviço, porque ele sabe que a gente faz o acompanhamento de linha a linha disso, e trecho a trecho da cidade. E a gente também tem o dado de que ela manteve, na realidade, o mesmo nível de serviço, que é nível C como média da linha no pico da manhã. A gente está falando especificamente do pior pico da linha. Se a gente considerar outros trechos do dia, a gente acaba tendo também nível de serviço A e B na 106A. Tem algum trecho,

especificamente, que fica um pouco mais crítico, realmente. Mas o importante também é que, por ela ter aumentado a frequência, a gente aumentou em 10%, praticamente, a demanda dessa linha. Então, quanto mais ônibus a gente colocou ali, ela opera num corredor, além de ter reduzido o tamanho do carro, claro, mas eu estou com um ônibus atrás do outro praticamente. No começo, a gente sabe que o passageiro vê aquele ônibus e quer embarcar de qualquer jeito, porque ele estava acostumado que ia demorar 6, 8 minutos. Quando a linha tem uma frequência muito grande, um semáforo que pega fechado ou aberto já muda a questão da escala daquele carro, pode gerar um certo comboio e tudo mais. Hoje o passageiro já está se acostumando, já sabe: "se esse ônibus aqui eu estou chegando, o ônibus está passando, eu sei que daqui 3 minutos vai ter outro ônibus passando naquela linha". Fora que ela está no corredor também, tem outras linhas operando ali. Então isso fez com que a gente conseguisse atrair demanda para a linha 106A. A gente manteve o nível de serviço dentro do que está estabelecido no contrato, dentro do que a gente programa, não teve caso de extrapolar, então a gente considera que ela está dentro do planejado. Tem a questão que o próprio Thiago colocou, a questão da operação nos próprios pontos terminais. A gente tinha 22 carros, agora a gente tem 44. A gente tinha 22 motoristas, 22 cobradores, agora a gente tem 44 motoristas e cobradores para usar banheiro, para fazer refeição e tudo mais. Mas é algo que a gente está verificando linha a linha. Dentro de um ano, a gente teve cinco linhas que conseguiu fazer essa alteração para a inclusão de padrões no lugar dos articulados, melhorando essa frequência. Teve linha, por exemplo, a linha que sai lá do Livieiro e vem até o Parque Dom Pedro, pega Uribes e tudo mais, que é um ponto ali — até semana toda, acho que todo mundo que acompanhou passou no Bom Dia São Paulo e tudo mais. É uma linha com adensamento populacional da região de Jardim São Savélio, que é o final da Avenida dos Uribes, que adensou drasticamente nos últimos cinco anos. Então a gente colocou, além de ter trocado a frota dela, a gente conseguiu fazer com que, já que a gente está colocando agora ônibus elétrico, quando chega no metrô na linha verde, nas Santos Imigrantes, a maior parte da demanda desce ali. Então a gente conseguiu fazer um vir, um 21, e aí parte da frota continua vindo até o Parque Dom Pedro e parte... Só para fechar meu raciocínio, conforme também a gente tem uma frequência maior, a gente consegue exercitar estratégias operacionais que foquem mais no objetivo da demanda. A demanda pretende ali, no caso, não sei se consigo falar, estava aberto ainda, conseguimos criar um 21, que é o quê: a maior parte da demanda tem interesse nas Santos Imigrantes. Então, parte da frota continua vindo até o Parque Dom Pedro, parte da frota faz o retorno e assim por diante. Por outro lado, a gente também teve seis linhas, de um ano para cá, que operavam com ônibus menores, com mini-ônibus, e agora já estão com o padrão, porque também essa questão do câmbio, só aproveitando a fala, a gente também depende da indústria, a indústria tem o que nos fornecer. A gente tem uma frota para ser renovada e tem uma frota que pode ser fabricada. Então, conseguimos também, da mesma forma que a gente trocou cinco linhas que operavam com padrões e hoje estão com articulados, e verificando linha a

linha qual é a oferta dentro do contrato, tivemos seis linhas em que aumentamos a capacidade e aí mantivemos: trocou um mini e um midi para um básico. Então, conseguimos aumentar a oferta de lugares para essas linhas. É isso. Eu só queria falar da questão dos articulados, que o Tiago também pediu o dado. 104 articulados vão entrar nessa entrega de 500 veículos de domingo. Então é um número expressivo desses articulados elétricos que vão entrar nas linhas, justamente por conta da demanda que a gente tem de substituição deles. Então não é uma política também definitiva da Prefeitura necessariamente trocar articulado por padrão. Caso a caso, a gente vai analisando as linhas e vai fazendo essa adequação, como o Rafa citou. O número de veículos mais antigos, de fato, a gente não tem aqui agora o número exato, mas a gente pode passar também por e-mail para vocês sem problema nenhum, Tiago. Esse é um dado que a gente também tem respondido recorrentemente para a imprensa e até nos e-SICs que são solicitados para a gente. O segundo foi a fala do... acho que é do Santana isso, né? Esse é do Santana. A fala do Rafael Drummond com relação à questão do financiamento da ANCAI. Se não me engano, foi o próprio Tiago ou foi o Rafael, não sei, que colocou no comentário a tabela de custo do veículo. Realmente, o preço do veículo em si é mais baixo, Rafael. Não sei se deu a entender que eu falei o contrário, mas quando eu quis dizer o custo, eu vou explicar um pouco do que a gente está falando. O custo do veículo da ANCAI é um pouco mais baixo, realmente, do que a referência do modelo, mas a gente tem um problema: como ele não tem financiamento e, conseqüentemente, a subvenção, eu sei que você já falou, o Levi falou, acho que foi o Rodrigues, se não me engano, ou o seu Eric que falaram da subvenção também, só explicando de maneira rápida sobre isso. A subvenção foi uma inovação financeira que a Prefeitura de São Paulo conseguiu criar e que também está sendo replicada não só aqui no Brasil, como em outros lugares do mundo, até elogiada pelo Banco Mundial, BID e outros, para a gente conseguir ampliar a capacidade de substituição da frota a diesel por elétrico. Então qual é a lógica da subvenção? A gente tem um custo do veículo a diesel, 750 mil, 1 milhão de reais, não sei, vamos chutar aqui um valor, e o custo do elétrico chega a 2,5 milhões, que é a referência hoje. Então, para a gente não ter a dificuldade das empresas de fazerem a compra sozinhas, de um volume tão grande de investimento, se vocês forem pensar, só esses 500 veículos que estão entrando é um investimento de quase 1,5 bilhão de reais que a gente está falando para trazer 500 veículos para a frota, isso é muito difícil para as empresas. Então a Prefeitura surge com essa proposta de complementar o valor. As empresas entram com o valor de referência do diesel, cerca de 1 milhão, e a Prefeitura paga 1 milhão, 1,5 milhão a mais que seria necessário para a compra do veículo elétrico. Por que isso é positivo para a Prefeitura? Porque o próprio contrato de concessão tem uma taxa de retorno para as empresas definida por contrato também no mês a mês da remuneração do contrato. Então, quando você faz esse investimento pela Prefeitura, junto com o financiamento de um banco de desenvolvimento externo, por exemplo, isso para a Prefeitura sai mais barato do que eu comprar um veículo direto ou do que um concessionário comprar um veículo direto e a gente remunerar ele pelos

próximos 8, 10, 20 anos de concessão. Então essa é a lógica da subvenção, e é isso que faz sentido para a Prefeitura, e por isso que a gente tem conseguido também o volume de investimento que a gente tem tido de BNDES, de Banco Mundial, de Banco Interamericano e de outros bancos de desenvolvimento que têm apoiado a gente nesse processo de renovação da frota. Então, Rafael, no final, qual é a lógica? O preço unitário do veículo realmente é mais barato da ANCAI do que de outros. Mas como o veículo ANCAI é um veículo produzido na China, que tem que ser exportado e que não tem financiamento direto para ele, para a Prefeitura ele custa mais do que um veículo subvencionado de outros modelos, como na relação da remuneração. Exato. Então é por isso que acaba sendo mais barato para a Prefeitura ter o veículo subvencionado, ou seja, talvez um Eletra ou outros modelos que podem ser financiados pelo Banco Mundial, o BNDES ou outros bancos, do que um veículo que, por exemplo, o ANCAI, que é um pouco mais barato, mas que a empresa tem que comprar diretamente por ela, numa relação comercial entre os dois. Então esse é o ponto do porquê ele acaba sendo mais caro para a gente, apesar do preço mais baixo efetivamente na tabela. Não sei se eu consegui explicar, é um pouco mais complexo, mas a lógica é essa, de maneira resumida. Só já puxando a fala do Moreirão com relação à quantidade de frota, de demanda que a gente tem: é a gente que estabelece os veículos que têm que ser substituídos, a quantidade de veículos que tem que ser produzida, mas obviamente há uma limitação de execução e de produção da indústria nacional com relação a veículo elétrico. Essa é a dificuldade que a gente tem. Ano a ano a indústria nacional tem que conseguir produzir cada vez mais veículos elétricos. A gente ainda não tem o fator de substituição total que a gente precisa. Por contrato, é mais ou menos 1.300, 1.400 veículos por ano. A gente ainda não tem a indústria nacional produzindo tudo isso de veículo no ano. Então esse é o ponto que a gente está falando, tirando a discussão de tipologia efetivamente. Já complementando com a outra fala do seu Élio...

02:07:40 Rafael Drummond - Vereadora Renata Falzoni: Desculpe, só deixa eu fazer uma colocação muito rápida sobre essa resposta. A gente precisa de mais transparência. No final das contas, essa confusão de números, do que é a subvenção, essa forma dessa compra desses veículos, não está clara. No final das contas, a gente está tratando de uma substituição em que os detalhes estão muito mal explicados e, assim, não é questão de problemas que vocês estão tentando esconder, mas no final, a situação ainda precisa ser melhor traduzida, porque a gente realmente está com dificuldade de acompanhar, de entender e de conseguir fazer a fiscalização necessária.

02:08:28 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Entendido e vamos tentar melhorar com relação a isso. Faz parte do processo de todo mundo tentar também comunicar melhor tudo o que a gente está fazendo. Acho que você está correto com relação a essa questão da transparência. Vamos tentar melhorar isso também. Só queria não deixar de passar: o senhor fez um comentário de que o veículo de piso baixo é mais caro e que, por isso, a gente não estaria colocando na região

periférica, porque não valeria a pena fazer investimento na região mais pobre da cidade. Isso não se sustenta, porque estamos falando de uma diferença de preço quase irrisória. O veículo de piso alto e o veículo de piso baixo elétrico, que foi o aprovado aí, têm uma diferença de R\$ 100 mil entre os dois veículos. Isso é menos de 5% do custo total do veículo. Ou seja, no conjunto de tudo o que a gente está falando aqui, não é essa a diferença que determina a nossa escolha com relação a isso. A questão não é financeira, muito menos de uma suposta prevalência da Prefeitura em priorizar investimento para a região central mais rica da cidade em detrimento da região periférica. Até porque o próprio Leandro e outros aqui já citaram veículos elétricos em linhas das regiões periféricas da cidade. O próprio Levi aqui é representante de empresas que operam na região periférica da cidade e que também estão fazendo os investimentos para trazer ônibus elétrico para essas regiões. Então, só para deixar claro também isso, porque a gente não pode deixar passar esse comentário. O terceiro ponto acho que foi o que o Leandro colocou com relação ao ônibus Mirim, manutenção e tudo mais. A gente vai dar uma olhada nesses veículos de novo. São frotas que realmente são frotas novas, mas que estão passando por testes também na execução. A gente faz um conjunto de testes que traz uma segurança para a gente, mas operar num ônibus em região periférica ou no dia a dia acaba sendo diferente. E a gente tem que fazer essas adequações, como o Sr. Angelo falou. A gente tem um acompanhamento constante da inspeção veicular, não só com veículos antigos, mas também com veículos elétricos, com mais detalhe e acompanhamento dessa implantação, até por conta do volume de investimento que a gente tem feito e da responsabilidade da Prefeitura com relação a isso. O Moreirão eu acabei já citando, que foi a última pergunta, eu acho, com relação à questão da substituição e da demanda do mercado. Eu não sei se tem alguma outra pergunta que foi aberta, mas eu acho que, de maneira geral, a gente respondeu a tudo e a todos.

02:11:00 Michele Perea Cavinato: Edu, obrigada. Deixa eu fazer uma pergunta para vocês. Tem duas pautas indicadoras do sistema, renovação de frota, estou vendo muita gente saindo. O que vocês acham, se a SP Trans concordar em passar essas duas pautas para a ordinária do CMTT? Porque acaba saindo de interesse de todo o grupo e acho que você está vendo agora o WhatsApp.

02:11:15 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Bom, Mi, eu acho que a última frota, que é a substituição, a gente acabou falando na pergunta do Thiago. A gente entende como a questão foi discutida. Concluída. A dos indicadores, especificamente, a gente citou alguns na apresentação, o IPTC e outros, mas a gente pode falar realmente melhor. Eu só acho que, por ser uma questão mais técnica, retomando a fala inicial do Leandro, que eu acho que faz bem, valeria a pena a gente discutir aqui, necessariamente, do que atropelar uma pauta no CMTT geral e a gente não ter uma discussão correta aqui na Câmara Temática. Então, da nossa parte, a gente

prefere deixar para a próxima reunião da temática essa pauta e a gente ir discutindo com esse detalhamento que for necessário também.

02:12:09 Michele Perea Cavinato: Então, já começamos a próxima reunião com essa. Pode ser, Pri, se deixar anotado. Morelão, diga.

02:12:21 João Moreirão: Não, só muito rapidamente eu tenho uma proposta de que na próxima reunião, pode até ser uma extraordinária para mim, como vocês acharem melhor, a gente discuta todo o planejamento do transporte por ônibus em função do marco regulatório do que está acontecendo para nós, no plano geral e que alterações serão necessárias em função do novo marco regulatório que tem uma lei em vigor desde dia 13. Então, eu acho que isso aí, eu não vou cobrar agora de resposta de vocês, porque a lei acabou de ser imputada.

02:12:59 Michele Perea Cavinato: A lei, quando ela é publicada, ela tem um ano para ser implantada. Então, ela será implantada em 2027.

02:13:03 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: A gente está bem com relação ao marco legal também, podemos falar disso também.

02:13:04 João Moreirão: Agora é só isso, para a gente ter um quadro mais completo. Só isso.

02:13:19 Michele Perea Cavinato: Edu, eu até comentei isso com você que eu acho que, dando uma lida nesse marco legal, eu acho que o nosso checklist está bem em ordem, está bem alinhado do que foi proposto e o que faltava aqui, nós acabamos de implementar. Que ele fala sobre controle social, prevê a participação de órgãos colegiados, nossa Câmara Temática foi criada. Eu acho que o *checklist* está completo. Parabéns para o grupo aí.

02:13:44 Leandro Frenham Chemalle: Só uma coisa rapidinha sobre a resposta que ele me passou sobre a questão do superaquecimento. Um ponto que eu queria colocar é o seguinte: temos laudos que atestam que esses veículos novos, elétricos, estão habilitados para operar por 12 horas, não de forma contínua, mas com ciclos de até 6 horas em temperaturas acima de 35, 38, 40 graus por vários dias seguidos. Na verdade, é nesse sentido que eu me pergunto, não preciso que responda agora diretamente, mas essa é a preocupação. Porque o sentimento que tivemos com os carros novos, durante os dias daquela semana entre o Natal e o fim de janeiro, em que houve muitos dias de temperatura alta, é o que foi comentado pelos próprios motoristas: "acho que esse carro não era para cá, não era para o Brasil". Fica essa percepção de que é um carro novo, elétrico, etc., mas que seria mais adequado para rodar em climas como o da Noruega, não no Brasil. Então é mais nesse sentido que estou colocando. O que

estou sugerindo aqui? Nós estamos em junho, no inverno. Ainda temos tempo até o alto verão para eventualmente pensar em algum tipo de adequação de frota ou de planejamento operacional, para que nos dias de altíssima temperatura os carros mais antigos tentem ficar na garagem e a gente tenha, por exemplo, uma frota emergencial. Assim, nesses dias muito quentes, esses carros não rodariam, justamente porque são os que mais têm sofrido nessas condições. Eu sei que, como usuário, falar isso é mais simples, para a SPTrans, como operador, é outra complexidade, mas estou apenas lançando essa preocupação no inverno, para que no verão a gente consiga reduzir ou até zerar, na maior medida possível, esse tipo de problema. Você está certo, Leandro.

02:15:32 SPTrans - Diretorias de Operações e de Planejamento: Vamos levantar isso direitinho, é uma visão importante para a gente também. Eu sei que já houveram discussões aqui nesse sentido, mas vamos tentar levantar isso também. Só não vamos achar que carro bom não é para rodar aqui. Eu sei que isso não é uma fala sua, mas de maneira geral vamos reforçar que coisa boa também tem que rodar para a gente, não só na Noruega. Vamos reforçar isso também com o indicador e com o relatório que a gente tem. Não tem problema nenhum, vamos tocar essa pauta junto.

02:16:08 Michele Perea Cavinato: Perfeito, acho que encerrada a reunião. Nós conseguimos atender duas pautas das três, incluímos mais duas que não estavam previstas, mas que foram bastante enriquecedoras. Tenho que agradecer a todos, muito. Bem-vindos à nova Câmara Temática. Obrigada, boa tarde a todos. Obrigada.