

## REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CMTT

**Data:** 02/01/2026

**Horário:** 10h às 12h

### Participantes

Adamo Bazani - Diário do Transporte  
 Alexandre Burgel - Zona Sul  
 Aline Pellegrini Matheus  
 Andrea Compri - SPTrans  
 Bianca Rizzi  
 Caio Luz  
 Caique Alves de Souza  
 Carol Oliveira  
 Carol Ribas  
 Caroline Duarte  
 Caroline Oliveira  
 CL  
 Clara Sousa  
 Clareana  
 Clayton Lima da Silva  
 Daniel Falcão  
 Daniela  
 Daniela Quirico Peron  
 Dheison Silva  
 Edilson Flausino  
 Edmur Hashitani  
 Eduardo Castellani Gomes dos Reis  
 Eduardo Oliveira Santos  
 Elio Bueno de Camargo  
 Elizabeth Maria Costa de Oliveira  
 Evandro Silva  
 Everton Natali dos Santos  
 Fernando Mazzarolo

Folha  
 Gilberto de Carvalho  
 Gisele Heloise Barbosa  
 Guilherme  
 Gustavo dos Santos Azevedo  
 Gustavo's AI Notetaker  
 (tldv.io)  
 Hector da Silva Batista  
 Hidely Codignoli  
 Joao Binotto  
 João Moreirão  
 Julia Fermino  
 Juliana Grassi  
 Juliana Trento  
 KS SPTrans  
 Leandro Ferreira  
 Leandro Frenham Chemalle  
 Lilian Perdigão - SPTrans  
 Lucas Landin  
 Luciane  
 Luis Antonio  
 Marcia  
 Marshelle  
 Marta Lilia Porta  
 Mateus Humberto  
 Matheus Sartori  
 Mauro Ramon  
 Mauro SPTrans  
 maurocalliari  
 Michele Perea Cavinato  
 Mk

Oliver Cauã Cauê  
 Pamela Escolastico  
 Rodrigues  
 paulo  
 Paulo Mathias  
 Phillippe Dantas  
 Priscila (SPTrans)  
 Rafael (SMT)  
 Rafael Barreto Castelo da Cruz  
 Rafael Calabria  
 Rafael Camargo, SPTrans  
 Rafael Drummond  
 Rafael SMT 2  
 Rafaela Moreira  
 Raphael  
 read.ai meeting notes  
 Renan Villarta  
 Richard M  
 Rodrigo Iacovini - Inst. Pólis  
 Rogério Cruz  
 Rosemeiry  
 Rosi - CET  
 Rosilda  
 Sandra Ramalhoso  
 Selma  
 Tatiane Areias Paulela  
 Thiago Silva  
 Vanessa Baboni  
 Viviane Cristina da Silva  
 Wagner palma

### Pautas

- 1) Tarifa, Custos Operacionais e Subsídios no Sistema de Transporte Público por Ônibus da Cidade de São Paulo;
- 2) Debate.

**00:00:17 Michele Perea Cavinato:** Agora, gravando oficialmente, bom dia a todos. Desejo um feliz ano novo e agradeço muito a presença de vocês nesta reunião extraordinária, que traz como pauta a discussão sobre tarifa, custos operacionais e subsídios do sistema de transporte público por ônibus na cidade de São Paulo. De forma bem resumida, todos os anos, no mês de dezembro, a SPTrans elabora a planilha de custos operacionais, que inclui combustível, pessoal, manutenção e demais despesas. Essa planilha é encaminhada ao Executivo, que analisa os dados e, a partir disso, define qual será o reajuste da tarifa, levando em conta o subsídio necessário para manter o sistema funcionando. Assim, o objetivo desta reunião é justamente apresentar essas informações, para que todos possam conhecer melhor o processo. Para isso, passo a palavra à Andréia Compre, Superintendente de Receita e Remuneração da SPTrans. Andréia, a palavra é sua.

**00:01:48 Carol Ribas:** Bom dia. Enquanto a apresentação continua, gostaria de me manifestar rapidamente. Primeiramente, desejo a todos um feliz ano novo. Em seguida, manifesto meu repúdio à realização desta reunião no dia 2 de janeiro, em pleno período de recesso. Considero isso um desrespeito aos conselheiros, um desrespeito aos servidores aqui presentes e um desrespeito à democracia, no sentido de que se trata de uma reunião de difícil participação. Encontro-me neste momento em deslocamento, em uma estrada, e a reunião não foi marcada com a devida antecedência, tendo sido convocada apenas no dia 30. Diante disso, deixo aqui registrado o meu repúdio, como conselheiro, neste início de novo ano.

**00:02:36 Michele Perea Cavinato:** George, é registrado e será colocado em ata.

**00:02:56 Andrea Compri - SPTrans:** Primeiramente, eu acho que alguns já me conhecem. Eu sou a Andrea Compre, aqui da Superintendência de Receita e Remuneração da SPTrans. Também é importante destacar que o diretor de Administração e Infraestrutura, Mauro Voltarelli, está comigo nesta reunião, está conosco aqui. E, como a Michele falou, como todos os anos, vamos primeiro apresentar um histórico dos passageiros transportados, dos custos, da receita tarifária e dos subsídios do sistema. Depois, falaremos um pouco dos dados atuais que compõem a planilha tarifária do sistema, que subsidia o reajuste da tarifa de ônibus aqui no município de São Paulo. Este primeiro gráfico apresenta os passageiros transportados na média dos dias úteis. Conseguimos perceber aí dez anos de evolução e a mudança que houve na mobilidade por ônibus. Observa-se que, nos três primeiros anos, 2016, 2017 e 2018, existia um patamar de aproximadamente nove milhões e meio de passageiros na média dos dias úteis. Antes de 2016, esse patamar também se mantinha nessa quantidade. Em 2019, já se percebe uma queda, relacionada a algumas inaugurações de linhas de metrô, como a linha 4 e a linha 5, além do uso do transporte por aplicativo de forma mais intensiva. Os anos de 2020 e 2021 foram os anos da pandemia, que tiveram um impacto muito forte no sistema de transporte, em razão das medidas sanitárias. Os patamares ficaram bem inferiores. Em 2022, começa um retorno gradual, uma recuperação, embora em níveis inferiores ao período anterior à pandemia. Percebemos que a pandemia trouxe uma grande mudança de comportamento: aulas virtuais, consultas virtuais, trabalho remoto, além da ampliação da mobilidade urbana por aplicativos. Atualmente, temos uma queda em relação ao período anterior à pandemia, de 7,5 para 8,9 milhões, uma redução média de cerca de 20% dos passageiros transportados. Entretanto, há um dado interessante no período do pico da manhã, que é utilizado para o dimensionamento da frota: nesse período, a queda foi bem menor, e há linhas que já alcançaram o patamar de 2019. Assim, o comportamento do horário de pico é diferente da média dos dias úteis, que apresentou a queda média de 20%. Este outro gráfico, também sobre passageiros, é importante porque apresenta

dados desde antes da pandemia. Aqui separamos os embarques pagantes e os embarques não pagantes. Em 2019, aproximadamente 52% dos passageiros transportados eram pagantes e 48% não pagantes. Os não pagantes incluem, em verde, as transferências ônibus-ônibus sem acréscimo tarifário, política do Bilhete Único, e, em laranja, as gratuidades, como idosos, pessoas com deficiência e estudantes gratuitos. Os idosos incluíam também aqueles de 60 a 64 anos. Em 2020 e 2021, com a pandemia, o grupo das gratuidades diminui, por se tratar de um grupo de maior risco, especialmente idosos e pessoas com deficiência. Os escolares também tiveram aulas virtuais. Assim, aumenta a proporção de passageiros pagantes, chegando a 56% e 58% em 2021. Nesse ano, a Prefeitura suspendeu a gratuidade dos idosos de 60 a 64 anos, o que reduziu a participação das gratuidades de 17% para 14%. Em 2022, inicia-se o retorno gradual da demanda. As gratuidades ficam em torno de 14% a 16%, enquanto os passageiros pagantes permanecem em níveis mais elevados, em torno de 57%, e as transferências ônibus-ônibus em 27%. Em 2023, retorna a gratuidade para idosos de 60 a 64 anos e, no final do ano, é implantado o Domingão Tarifa Zero. Observa-se que a gratuidade sobe de 16% para 22%, um aumento de seis pontos percentuais, enquanto os embarques pagantes caem de 57% para 54%. Em 2024, o Domingão Tarifa Zero se consolida, elevando as gratuidades de 22% para 28%. O grupo de embarques pagantes cai para 50%, o menor percentual do período analisado, mantendo-se em 2025, com leve aumento das gratuidades para 29%. Assim, atualmente, em São Paulo, 50% dos embarques são pagantes, 29% correspondem a gratuidades e 21% a transferências ônibus-ônibus sem acréscimo tarifário. Ressalta-se que, neste ano, também foi implantada a gratuidade do Momento Tarifa Zero, com impacto pequeno. No canto direito do gráfico, apresentamos o total de passageiros transportados no ano. Em 2019, foram aproximadamente 2,64 bilhões de passageiros; em 2025, o sistema fechou com cerca de 2,12 bilhões. O passageiro equivalente, índice muito utilizado para o cálculo da tarifa, indica quantos embarques pagantes, pagando tarifa cheia, compõem a receita tarifária do sistema. Assim, dos 2,12 bilhões de embarques, apenas cerca de um bilhão paga tarifa cheia. Esse número já foi maior; durante a pandemia, a proporção de pagantes chegou a 58%, enquanto hoje está em 47,2%. Agora, passamos aos dados operacionais e econômicos, também considerando o período de 2019 a 2025. Em relação à frota, durante a pandemia houve redução significativa, especialmente em 2021. Em 2022, e 2023, percebe-se uma queda de quase mil veículos, e, em 2024 e 2025, há aumento, em função da recuperação da demanda. Atualmente, o sistema opera com cerca de 700 veículos a menos em comparação a 2019. Os custos apresentados são valores correntes, históricos, referentes aos contratos de concessão, que sofrem reajuste anual com base em uma cesta de índices contratuais, considerando mão de obra, diesel, energia elétrica para veículos elétricos e IPC-FIPE, que representa os gastos com capital investido em veículos. A tarifa, em 2019, era de R\$ 4,30; em janeiro de 2020, foi reajustada para R\$ 4,40, permanecendo assim em 2021, 2022, 2023 e 2024. O próximo reajuste ocorre em 2025, para R\$ 5,00, representando um aumento de cerca de 13%. A receita tarifária acompanha a variação de passageiros e o valor da tarifa. Em 2021, ficou em níveis menores, recuperando-se gradualmente em 2022, 2023 e 2025. Em 2024, atingiu R\$ 6,7 bilhões, superando 2022 e 2023. Para cobrir a diferença entre o custo do sistema e a receita tarifária, a Prefeitura aporta recursos para subsidiar o sistema, com compensações tarifárias que passaram de R\$ 3,1 bilhões para R\$ 7,2 bilhões em 2025. Do total do subsídio, 45% destinam-se à política tarifária do Bilhete Único; 12% ao Domingão Tarifa Zero; 13% à política pública de educação (estudantes); 14% aos idosos com mais de 65 anos; 9% aos idosos de 60 a 64 anos; e 7% às pessoas com deficiência. A planilha tarifária atual foi calculada com dados das ordens de serviço, a preços de novembro. O custo mensal do sistema é de R\$ 1,141 bilhão. Dividindo esse valor pelo número de passageiros equivalentes, chega-se a um custo de R\$ 13,55 por passageiro. A tarifa técnica é de R\$ 13,49, conforme limite de gerenciamento de 13,5% da receita total, estabelecido pela Lei nº 13.241/2001. A diferença entre essa tarifa técnica e a tarifa pública anunciada de

R\$ 5,30 é compensada por subsídios da Prefeitura. Se todos os passageiros pagassem tarifa, sem gratuidades, o custo por passageiro seria de R\$ 8,76, valor que eliminaria a necessidade de subsídio. O custo do sistema por passageiro equivalente, de R\$ 13,55, representa o valor da tarifa sem qualquer subsídio. Por fim, apresentamos a comparação entre tarifa e inflação. Entre dezembro de 2019 e novembro de 2025, o IPCA acumulado foi de 40,29%. Se a tarifa tivesse sido reajustada pela inflação, estaria hoje em R\$ 6,17. O reajuste efetivo acumulado foi de 20,5%. No setor de transporte coletivo, a inflação dos insumos foi ainda maior, chegando a 50,7% no período. Esses são os dados que compõem a tarifa e o sistema. Ficamos à disposição para esclarecimentos e agradecemos a presença e a disponibilidade de todos.

**00:28:34 Michele Perea Cavinato:** Abrindo a câmera aqui. Obrigada a você, Andréa. Eu posso começar a chamar as pessoas que se inscreveram? De três em três? E você vai recomendando. Vamos lá. Elisabete, que está desde o começo da reunião com a mão levantada. Elisabete, se apresenta, por favor. Não conhecia você.

**00:28:57 Elizabeth Maria Costa de Oliveira:** Bom dia. Eu queria desejar um Feliz Ano Novo para todos. Faço parte do Fórum Municipal, do Fórum Permanente Municipal de Direitos Humanos e de vários outros conselhos e movimentos sociais. Registro, com clareza, a minha total indignação contra esta reunião agendada para hoje, em pleno recesso, para tratar de um assunto tão importante como a tarifa de ônibus, de um serviço de mobilidade ruim, de má qualidade, que é prestado pela Prefeitura de São Paulo. Um serviço poluente, que não adquiriu o número suficiente de ônibus elétricos prometidos e que tampouco incorporou o novo diesel menos poluente. Deixo, portanto, meu total repúdio à administração da SPTrans e a esta Prefeitura, que nada faz em benefício da população de São Paulo. Essa grande propaganda política do Domingão Tarifa Zero é, na prática, tarifa zero e ônibus zero. Espero que haja um mínimo de responsabilidade e respeito com a população de São Paulo neste ano de 2026, população esta que não tem sido respeitada desde que este prefeito assumiu. Muito obrigada.

**00:30:48 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Elisabeth, registrado aqui. Eu vou monitorar aqui três minutos por pergunta, porque nós estamos com 16 inscritos. Vou chamar o Evandro.

**00:31:03 Evandro Silva:** Oi, bom dia. Primeiro, eu gostaria de agradecer a reunião. Independentemente do dia, eu acho que a gente tem que estar disponível para a população, para atender e ficar sabendo das coisas. No ano passado, a gente teve um problema parecido, que foi o caso do aumento da tarifa, quando pedimos explicações. Chegamos até a escrever uma carta para o prefeito. Infelizmente, não tivemos resposta, mas fizemos esse encaminhamento. Depois, tivemos uma reunião para apresentar as tarifas. Acho que foi em janeiro, não é, Michele? Essa reunião foi no ano passado. Foi bem depois do aumento, porque a gente fez a reclamação. Agora, essa reunião está sendo feita antes. Eu agradeço, independentemente do dia. Acho que é nossa função como conselheiro. Quem não quer, não participa. Esses são os nossos ofícios. Sobre o sistema, eu só senti falta de uma coisa nessa apresentação, que foi comentada no início: os gastos. Foi dito que eles vêm de pessoal, de custos de combustível etc., mas esses custos não apareceram detalhados na apresentação. A minha pergunta é: como é que a Prefeitura computa esse custo? Porque ela tem um contrato com cada empresa de ônibus. Esse contrato é fechado ou existe esse detalhamento, como posso dizer, dessa parte do custo de pessoal, de combustível etc.? Pergunto isso porque tivemos um problema recente com uma empresa que não pagou os funcionários, houve o caso do 13º salário, e a Prefeitura teve que intervir. Isso eu não vi na apresentação. A dúvida é

se existe um pacote fechado, em que a Prefeitura recebe um valor global de cada empresa de transporte e faz o cálculo de quanto está sendo gasto no ano, ou se ela também acompanha esses insumos, como combustível e pessoal. Quanto ao ônibus elétrico, eu acho que está em um tempo correto. Não tem como fabricar ônibus em grande escala de uma hora para outra. A frota ainda tem bastante a ser renovada, há muito para colocar, mas acredito que esteja dentro de um prazo adequado. Não dá para colocar muito mais ônibus porque também não se fabrica ônibus como se fabrica chiclete. Obrigado.

**00:34:02 Carol Ribas:** Bom, espero que caia de novo, mas vou tentar ser rápido aqui. Esse teatro que a gente está fazendo aqui. Mas vamos lá. Eu queria ser até um pouco liberal. Eu sou uma pessoa que defende a tarifa zero e tal, mas eu queria ser até um pouco liberal aqui no que eu quero dizer. Rapidamente, outro dia eu perdi o meu Bilhete Único. Eu perdi o meu Bilhete Único e, para eu entrar no ônibus, o que eu fiz? Eu peguei da minha carteira cinco reais, entreguei para o cobrador, passei a catraca e usei esse pedaço de papel, como faziam os sumérios, como acontecia no Império Romano, como os incas usavam essa coisa do dinheiro para comprar algo com esse pedaço de papel. Eu não tinha o meu bilhete. Eu entendi o quanto a lógica da tarifa já não pertence ao século XXI. Hoje, a gente tem serviços de assinatura. Hoje, eu pago vinte reais para assistir a um filme e tenho acesso a um sistema em que, com esses vinte reais, eu posso assistir a cem filmes. A hora que eu quiser, posso entrar, sair do sistema, voltar. Eu pago uma academia para ir lá; eu não pago por exercício que eu faço, eu não pago por entrada, eu pago pelo acesso a um sistema. A ideia de a gente cobrar uma tarifa, uma tarifa única baseada somente nos custos, é uma forma desatualizada de pensar economicamente o sistema. A gente precisa imaginar que existe um sistema, um acesso, um custo para esse sistema. Nessa lógica desatualizada, os velhinhos, os idosos, são custos; os estudantes são um estorvo; e a gente simplesmente coloca o valor e aumenta o preço como se não houvesse consequência. Foi aumentado o preço no ano passado e, pelo que eu entendi, houve uma perda de passageiros, uma perda pequena, e vai haver uma nova perda de passageiros. O sistema precisa conceber o século XXI. Eu falei de sistema de pré-assinatura porque isso já acontece na Alemanha, já acontece na Espanha. A gente tem que pensar outra forma que não seja somente tratar como quem compra um saco de arroz, como quem compra um chiclete. É um sistema que hoje não sabe o que é um smartphone. Eu estou usando um smartphone neste momento. Ele foi criado em 2007. Já faz quase vinte anos que existe smartphone, e a gente não tem um aplicativo. Ninguém faz ideia de onde estão os ônibus de São Paulo. Os aplicativos, como o Google, sempre erram. A gente nunca sabe o que está acontecendo. Não tem nada: não chegou nem à era dos aplicativos. Eu não quero me estender mais. É só tentar contribuir e dizer que a gente precisa pensar de uma nova forma essa ideia de tarifa unitária. Isso não cabe mais. Isso vai levar o sistema ao colapso. É claramente o que está acontecendo: aumento do subsídio, perda de passageiros, perda para Uber, perda para mototáxi, perda para moto. Isso é uma espiral que vai gerar colapso. Muito obrigado.

**00:37:22 Michele Perea Cavinato:** George, obrigada. Andrea, entendi que acho que é só o Evandro que fez uma pergunta mesmo. As duas outras foram colocações. Quer responder do Evandro e a gente segue para mais três?

**00:37:36 Andrea Compri - SPTrans:** O Evandro comentou da reunião do ano passado. E aí, Evandro, eu que fiz a reunião do ano passado, e ela foi antes da tarifa, sim. Ela foi nessa mesma época do... não sei se houve alguma confusão aí com alguma outra reunião, mas esta especificamente, para que a gente tenha esse canal do CMTT, foi realizada antes da tarifa, sim. A gente pode até passar os dados de quando foi direitinho, mas, olha lá, o Rafael Drummond colocou que foi no dia 26 de dezembro, e eu lembro que

a tarifa foi decretada para se implantar em 6 de janeiro. O contrato, Evandro, é um contrato de concessão, e nesse contrato ele está a preços de maio de 2018. Foi feita toda uma planilha de custos e, de acordo com a ordem de serviço do início da operação, ali tem toda, como eu falei, a quilometragem percorrida, horas de operação, veículos, depreciação, tributos, toda a parte de lucro do operador, que é a TIR de 9% a 10% do contrato. Ali se estabelece uma base e, dali para frente, é só o reajuste anual, que é o reajuste previsto em contrato, que é essa cesta de índices. Eu estou falando da grande parte, porque tem várias pequenas cestas de índices para itens bem menores, mas a grande cesta de índices é composta pela convenção coletiva, que pesa quase 50% de toda a planilha de custos; o diesel, que pesa de 15% a 20%, na cesta de índices ele é 20%, hoje está até um pouquinho menor, a gente vai estar ajustando isso também, porque estão entrando os elétricos; e 30% do IPC, que representa todo o capital investido no sistema de transporte. Hoje toda a atualização é feita por essa cesta de índices. Não tem mais nova medição, nada disso. Isso é feito para a planilha tarifária. A planilha a gente atualiza os custos e faz toda uma planilha. Ela já está publicada, inclusive. A gente vai publicar, não sou eu exatamente que vejo isso, mas ela é publicada no portal de transparência da SPTrans. Toda ela é publicada, inclusive um relatório técnico que também demonstra os principais dados da tarifa. Esses dados que eu falei aqui, e de uma forma mais completa, estão todos lá no site da SPTrans.

**00:41:17 Phillip Dantas:** Michele, só pela ordem, deixa eu fazer uma pergunta. Nós temos aqui nessa reunião pessoas que vão entrar no Bienal 2026-2027.

**00:41:19 Michele Perea Cavinato:** Temos, temos vários.

**00:41:29 Phillip Dantas:** A posse será no dia 27 de fevereiro, então, para a gente manter a reunião mais rápido, eu pediria que fosse respeitado que eles ficassem de ouvintes.

**00:41:40 Rafael Drummond:** Não, me desculpe, mas essa não é a postura, não é a prática que nós temos no CMTT. O CMTT sempre foi aberto, sempre foi democrático, essa não pode ser a postura para essa reunião tão importante.

**00:41:57 Michele Perea Cavinato:** Se nós não tivermos três minutos, não, perfeito, se nós não tivermos três minutos por pergunta, eu acho que a gente consegue.

**00:42:04 Rafael Drummond:** Eu agradeço muito, Michele, porque essa sempre foi a prática do CMTT.

**00:42:08 Michele Perea Cavinato:** Sim, sim, é uma reunião pública, aberta, participativa. Eu vou passar para a Sandra.

**00:43:10 Sandra Ramalhoso:** Olá, bom dia. Acho que todos me ouvem. Já fiz o teste do microfone. Para quem não me conhece, acho que tem muita gente nova aí: eu sou representante da cadeira da PCD, sou pessoa com deficiência, cadeirante, e já estou aqui há bastante tempo participando dessas reuniões. E eu quero falar algumas coisas que eu acho importantes. Primeiro, esta reunião no dia 2 de janeiro. Me desculpe, Evandro, que concorda com isso, mas eu acho isso um absurdo. Já havia essa previsão antes. É claro que eles já vêm estudando isso faz tempo. Esses aumentos, essas contas, esses gráficos não foram feitos ontem. Claro que não foram feitos ontem, foram feitos há mais tempo, eles já tinham isso pronto. Por que não chamaram essa reunião anteriormente? Eu acho que é uma falta de respeito, tanto para os

conselheiros que estão em recesso... e cadê o alto escalão? Por que não está aqui o secretário? Por que não está aqui o prefeito? Esses estão em recesso, esses não vão participar da reunião. Aliás, o secretário, nesses mandatos, nesses dois anos aqui, eu não o vi presente um dia sequer. Um dia sequer ele esteve presente nas nossas reuniões. Eu acho assim: o alto escalão marca, os funcionários são obrigados a fazer a reunião, e a gente, claro, por uma participação democrática, tem que estar aqui presente. Eu acho uma falta de respeito completa, porque isso já estava sendo preparado, esse aumento. Outra coisa: não há melhorias. Por exemplo, eu sou muito crítica porque eu uso o transporte público, eu uso o ônibus, e por várias vezes, ultimamente, tenho pegado ônibus quebrado. É a rampa que quebra, é o ar-condicionado que não funciona, a sujeira dentro do ônibus. A manutenção está horrível. Os funcionários, os cobradores, estão numa posição horrível para trabalhar: calor insuportável, barulho. Eu não sei bem como é que funciona, acho que é uma porta, ela faz um barulho direto. Eu vejo que os motoristas andam direto com aquele barulho da porta. A gente anda por um período, mas eles andam direto dentro do ônibus. Quer dizer, é uma falta de respeito em todos os sentidos. Há a falta de cumprimento da obrigação da SPTrans de colocar o piso baixo. Há uma norma, há uma regra de que a SPTrans tem que oferecer o piso baixo em todos os veículos. Há quanto tempo, acho que há uns cinco anos, desde 2021, que isso não é colocado. Quer dizer, não cumprem as obrigações, mas obrigam a gente a pagar uma tarifa cujo serviço não é compatível. Totalmente incompatível o serviço que é oferecido. Ah, mas está caindo o número de pessoas que usam. Tá, vai cair mais. Só vai ser usado por quem é realmente obrigado. Porque quem tiver outra opção não vai usar. Vai andar em uma lata velha, com a possibilidade até de pegar tétano lá dentro. Essas são as minhas observações.

**00:48:30 Andrea Compri - SPTrans:** Eu que estou aqui da SP Trans. Nós temos também um time que está acompanhando. O Mauro, que é o diretor administrativo de infraestrutura, está conosco aqui. Fica à vontade. Obrigada.

**00:48:51 Rafael Calabria:** Andreia, eu perdi o começo da reunião. Um minutinho. Eu queria confirmar exatamente isso. Quem é da secretaria que está aqui? Eu só queria confirmar essa informação antes de fazer a minha fala rapidinho. De mais alto escalão, assim. Não sei quem está.

**00:49:02 Andrea Compri - SPTrans:** Mauro, nosso diretor. Você está por aqui?

**00:49:08 Mauro SPTrans:** Eu sou da secretaria aqui que eu estou vendo, estava a Michele. Estava ali. Agora eu não sei se secretário ou chefe de gabinete está aqui, não. Eu não tenho essa confirmação, viu, Rafael?

**00:49:26 Rafael Calabria:** Certo. Eu pediria para depois, se alguém falar, falar para a gente ter os nomes listados, mas não dá para... eu não consigo nem ver. Um colega me mandou a lista de nomes, porque, para mim, o Teams sempre trava a lista, mas é bom saber quem está. Porque isso é parte do que já foi dito aqui. Eu queria reforçar um pouco isso. É um desrespeito tremendo com o Conselho e com quem está aqui, com quem trabalha, com quem vocês trabalham, Andréia, na Secretaria. Não considerem a crítica a vocês que estão aqui. A crítica é à ordem de comando de fazer o processo desse jeito. Primeira vez que a reunião é marcada depois de o aumento ser anunciado, dias depois de o aumento ser anunciado. Primeira vez que é marcada num feriado, no meio do recesso. Não que sempre tenha sido no meio do recesso, mas hoje está sendo num feriado, no meio do recesso. É absurdamente abusiva a forma como isso está sendo conduzido. E a gente questionou isso. Eu queria reforçar que a

gente questionou isso no dia 18. Foi falado que já estava se ventilando o aumento e foi falado pela Secretaria que não teria nenhum debate, porque não tinha tido nenhuma informação sobre o aumento. Enquanto isso, na imprensa já tinha sido falado que, na época do Tarcísio, tinha sido confirmado que teria aumento, pelo menos na parte do Estado, que é o que cabe ao Tarcísio. Mas estava óbvio que esse debate aconteceria e que seria feito num momento inadequado, como está sendo feito agora, sem o devido debate. Quero reforçar: sou Rafael Calabria, sou ex-conselheiro daqui, agora trabalhando no gabinete, perdonando meu bom duque. A gente moveu uma ação contra isso. Estamos questionando esse movimento e também tentando evitar os próximos. Quero destacar que esse movimento, essa decisão de apresentar o aumento ao Conselho, é resultado de uma ação judicial movida pela Defensoria Pública em 2019, também não é uma decisão da Prefeitura. E agora há uma nova decisão tentando fazer com que isso não seja feito no recesso nos próximos anos. É para evitar que esse papelão, que já é feito há alguns anos, se repita, de fazer essa discussão no recesso. É um período totalmente inadequado e que precisa ser melhor tratado. Não só em São Paulo, mas aqui o nosso foco é São Paulo, não vou entrar nessa seara de outras cidades. É, sim, um absurdo, um abuso, apesar de ter pessoas defendendo, sem nenhum sentido, o governo nesse movimento que é facilmente questionável e denunciável. Além disso, queria destacar aqui também, Andréia, não é sobre você. Eu sei que vocês estão recebendo ordens, mas o debate também sempre é muito mal conduzido. Não importa o quanto aumentou a inflação, não importa a inflação. O transporte é um direito social subsidiado. A Prefeitura controla o quanto ela quer aumentar ou não. A inflação acumulada desde 1988 certamente é muito maior que 20%, e o SUS não aumenta tarifa, porque o SUS tem uma decisão política de que o SUS seria gratuito, assim como a gente tem o domingo. O domingo vai aumentar 6% do ano passado para cá? Não vai aumentar. Por quê? Porque o domingo é gratuito. A gente precisa superar esse debate e debater o orçamento. Por que a Prefeitura resolveu repassar isso para a tarifa e não para o orçamento? Como essa decisão foi tomada? Esse é o primeiro ponto: debater que não precisaria ter aumento. O segundo ponto é que a gente tem um contrato que prevê, no futuro, e a Prefeitura está adiando. Já era para ter adotado o pagamento por custo. A gente precisaria estar debatendo aqui também o aumento dos custos: quanto aumentou o salário, quanto aumentou o custo do veículo, quanto está sendo pago pela subvenção da frota elétrica, que está muito abaixo da meta, diferente do que foi falado aqui antes. Está quatro vezes abaixo da meta ainda a frota elétrica do que deveria ser. O debate precisaria já estar sendo feito em outro nível. Por fim, dois pontos: a Prefeitura, em paralelo, tem reduzido a frota. A gente está vendo encarecimento, como a Sandra falou aqui, com pior qualidade, com mais intervalo, com mais demora, e isso também não é considerado. O último ponto, meu quarto ponto: a Prefeitura segue ignorando que o aumento de tarifa leva à perda de passageiros. O próprio gráfico da Prefeitura apresentado aqui hoje mostra que, depois de quatro anos de estabilidade de passageiros, em 2025 houve queda. Por que teve queda? Porque a tarifa aumentou sessenta centavos em um ano. A Prefeitura precisa fazer um debate melhor sobre o aumento de tarifa. Não é porque aumentou a inflação que vai aumentar a tarifa, e a Prefeitura sabe disso no domingo; ela pode saber disso de segunda a sábado também. Não precisa saber disso por dia. Mas, enfim, queria deixar aqui esses pontos. O debate sempre é muito mal conduzido, além do abuso de ser feito no período de recesso.

**00:53:56 Andrea Compri - SPTrans:** Está anotado, Rafael. Eu acho que a Michele conseguiu entrar. Conseguiu, Michele? Eu acho que não. Sandra, você consegue me ajudar novamente aí pra gente ver? Eu não estou conseguindo abrir a lista aqui.

**GUSTAVO DOS SANTOS AZEVEDO** 54:46: Andréia, bom dia. Eu posso tocar daqui? O primeiro que tá na ordem é o seu Hélio. Só que se ele não tiver com o microfone aberto, o próximo é o Leandro

Ferran. O que eu posso pedir pra vocês é as pessoas que já forem falando e abaixando a solicitação de palavra, tá? Porque vai atualizando a ordem, por favor. Seu Elio, o senhor escuta a gente? Consegue falar? O senhor está com o microfone mutado.

**00:55:40 Leandro Frenham Chemalle:** Bom, gente, feliz Ano Novo. Tenham um bom dia a todos. Eu também queria fazer coro em relação à questão da convocação da reunião. Meu nome é Leandro de Chemalha. Eu sou membro da próxima gestão, na representação de estudante universitário, mas já participo do Conselho há muitos anos. E eu queria aproveitar isso para dizer também que eu repudio totalmente a fala que teve agora há pouco em relação a cercear a palavra, porque um dos motivos de esse Conselho ter tanta participação é justamente pela abertura dele e pelo espaço que ele sempre abriu, mesmo para quem não é membro, trazer contribuições e intervenções aqui. Eu sou uma prova viva disso, de sempre estar participando aqui. É só fazer esse registro rápido. Bom, a minha fala: eu queria pontuar uma parte que ninguém vai abordar e não foi abordada na apresentação, mas é importante deixar registrado. Primeiro, assim, eu achei a apresentação da SPTrans muito completa, porque eu sempre, quando venho a este Conselho, espero terminar com uma planilha dizendo: “olha, com as contas deu R\$ 5,28, por isso a tarifa será R\$ 5,30”, e não R\$ 5,35, não R\$ 5,25 e não R\$ 5,50. E não teve, ao final da apresentação, a proposta dizendo que, ó, por tudo isso, chegamos ao valor de R\$ 5,30. Nós ficamos sabendo o valor pela imprensa, inclusive junto com a convocatória dessa reunião, e não tivemos, eu, que sou da área de exatas, a lógica para chegar ao valor da tarifa. Eu achei que essa parte ficou faltando. E um ponto sobre isso que eu queria colocar é que a gente tem também, e isso não foi incluído nem destacado na apresentação, o custo dos bilhetes temporais. A gente sabe que o uso dos bilhetes temporais, o bilhete único mensal e o diário, despencaram porque não valem mais a pena. Mas eu queria perguntar por quê. Porque o ponto que eu alertei no ano passado, na época em que foi criada a tarifa zero, é que existe uma, eu vou usar um termo chato, mas é uma má-fé mesmo, quase um golpe da SPTrans contra o usuário. Por qual motivo? Pelo fato de que, quando você cria a tarifa zero aos domingos, automaticamente o bilhete mensal deveria baixar de preço, pois você tem quatro ou cinco dias no mês em que o bilhete não tem mais serventia, porque o domingo é tarifa zero. Mas isso não aconteceu. Agora você vai ter o reajuste da tarifa para R\$ 5,30, e o bilhete mensal vai subir de novo, e ele continua cobrando o domingo como um dia que faz parte do valor total da tarifa. Eu fiz uma conta aqui: geralmente o valor do bilhete mensal custa em torno de 48 a 49 tarifas. Esse é o valor total que era R\$ 208, hoje eu acho que é R\$ 242, e ele vai ser reajustado. Isso, a meu ver, é um absurdo. Eu vejo os poucos usuários que ainda usam o bilhete mensal sendo roubados pela SPTrans por terem o domingo cobrado, quando a tarifa zero foi criada.

**00:58:36 Michele Perea Cavinato:** Leandro, cuidado só com os termos que você usa. É uma reunião oficial e gravada.

**00:58:38 Leandro Frenham Chemalle:** Mas, quando a tarifa zero foi criada, automaticamente o bilhete mensal deveria ser reduzido em quatro ou cinco dias. Isso não aconteceu e me parece que, na tarifa, na tabela colocada como proposta novamente, ele vai ser ajustado. Eu vejo isso como um problema certo. Então, eu queria perguntar, nesse relatório que foi colocado, qual é a quantidade de usuários que hoje ainda utiliza as recargas mensais, qual é a quantidade de recargas mensais que você tem por mês ainda no sistema, e se a SPTrans vai fazer a correção do valor do mensal levando em conta a questão da tarifa zero. Para finalizar, também sobre a parte do bilhete de estudante, lembrar mais uma vez que a cidade de São Paulo tem uma política de cotas que não é a mesma política que outras capitais e outras cidades têm

em relação à meia passagem. É uma das poucas cidades do país onde o estudante tem uma meia passagem limitada, e esse debate tem que ser feito, porque, além da questão do passe livre estudantil, que já existiu e deixou de existir, há também essa questão das cotas. Porque eu sou estudante, eu sou estudante da universidade, e eu tenho uma cota de apenas 10 passagens por mês. Certo? É muito pouco. É um benefício de meia passagem ridículo. Como agora, em janeiro, eu preciso renovar a carteirinha, o valor que eu pago por passagem ao longo do ano, de forma individual, é mais caro do que o valor do estudante presencial, porque, como o presencial tem 40 tarifas e eu tenho 10, o valor unitário acaba sendo maior por causa do valor de R\$ 35,00 que eu pago na renovação, certo? nós perdemos, de novo, a oportunidade de unificar o valor do trem e do metrô, fazendo com que algo que eu já venho falando há tempos aconteça: o estudante acaba tendo centavos que sobram no cartão do Bilhete Único e que, quando ele termina o período da faculdade, esses centavos viram lucro operacional da SPTrans, porque sobra menos de uma passagem, que ele não consegue completar. É um dinheiro que volta para a SPTrans e que também não deveria existir, e que também se enquadra na parte de prejuízo ou roubo, se alguém quiser considerar esse termo. Mas são problemas de tarifa que a gente tem e que nunca são resolvidos. É esse ponto que eu queria colocar. Mas, em destaque na questão do aumento da tarifa, a pergunta que eu quero enfatizar é: por que o bilhete mensal sobe e por que o bilhete mensal não teve a redução de valor quando a tarifa zero entrou em vigor? Já faz mais de um ano. Obrigado.

**01:01:10 Andrea Compri - SPTrans:** Obrigada, Leandro. A questão da tarifa que você comentou, eu estou me lembrando bem de que uma parte do que você falou já foi respondida. Quando eu falo para você que a planilha tarifária do sistema de transporte foi calculada de acordo com a ordem de serviço da operação atual, quilômetros, horas, veículos, tributos, depreciação e custo de capital, é isso que foi considerado. Como eu disse, a gente vai disponibilizar, acredito, essa apresentação para vocês, e também vai ter tudo disponível no site da SPTrans. Nós chegamos a uma tarifa técnica, uma tarifa técnica de R\$ 13,49. A tarifa técnica é de R\$ 13,49. A tarifa pública, como a Lei da Mobilidade separa, é diferente: tarifa técnica de R\$ 13,49 e tarifa pública anunciada pelo prefeito de R\$ 5,30. Uma coisa é dissociada da outra. A diferença para cobrir a tarifa técnica são recursos aportados pela Prefeitura. Uma parte do que você comentou, eu acredito que, olhando a apresentação novamente, dá para sanar essa dúvida. A questão de onde está, naquela parte de subsídio, o bilhete temporal: ele está dentro da política tarifária, dentro da política de transporte, que corresponde àqueles 45%. Ali estão os bilhetes temporais, assim como as integrações, as transferências sem acréscimo tarifário e a modicidade tarifária. Está tudo ali dentro. Essa questão que você falou do reajuste, realmente, o bilhete temporal foi reajustado no mesmo percentual da tarifa nominal. Está anotado, é algo para registrar. Teve, sim, a questão de serem menos dias para pagar a tarifa, isso está entendido. Agora, eu não consigo te responder com precisão, assim, numa reunião como essa, mas está anotado e a gente pode conversar sobre isso a partir daqui, após a reunião do aumento de tarifa. Mas a questão está entendida. Uma forma, Michele, é passar uma informação para o Leandro sobre a evolução do uso do bilhete temporal. Realmente, ele tem uma participação relativa pequena em relação aos outros. Tem uma participação relativa pequena. A gente pode passar essa evolução, Leandro, para conversar melhor sobre isso com vocês, aqui conosco, entre nós, nas reuniões.

**01:04:38 Lucas Landin:** Eu queria fazer uma pergunta para a Andréia. Até peço desculpas se for uma pergunta boba, mas é que eu estava vendo a planilha geral da revisão do aumento da tarifa e alguns números, inclusive os que a Andréia também trouxe na apresentação, me chamaram a atenção. Por exemplo, os custos do sistema aumentaram em 13,8%, e a inflação ficou entre 6% e 8% nesse período,

mas o lucro dos operadores aumentou 92,7% de 2024 para 2025, o lucro bruto do sistema. A minha pergunta é se não há previsão de revisão do repasse de verbas que a Prefeitura faz aos operadores e se esse valor de lucro, esse aumento exponencial de lucro, não poderia ser revertido para que a população não precisasse pagar esse aumento da tarifa ou, pelo menos, não precisasse pagar tanto pelo aumento da tarifa. Gostaria que a Andréia pudesse responder sobre isso. A pergunta é nesse sentido mesmo.

**01:06:00 Andrea Compri - SPTrans:** Tá certo. Lucas, eu não sei onde que você pegou exatamente esse lucro que aumentou 90 e poucos por cento, porque a planilha tarifária desse ano deu um lucro de cerca de 5,7%. Esse lugar que você pegou.

**01:06:18 Lucas Landin:** Eu peguei de uma que foi enviada para a planilha de custos que embasa a alteração da tarifa, é na tabela 5.

**01:06:25 Andrea Compri - SPTrans:** A anterior que você pegou foi do ano passado.

**01:06:28 Lucas Landin:** Deixa eu ver isso em relação de 2024 com relação a 2025. No ano passado, foi 47,7 milhões e nesse ano foi 92 milhões. Significaria mais ou menos 92 por cento.

**01:06:48 Andrea Compri - SPTrans:** Não, então, mas aí tem que ver profissionalmente, Lucas, porque o custo do sistema em si, de um ano para o outro, tem várias questões que o compõem. Primeiro, como estava a operação naquele ano, quantos veículos, como eu sempre falo, quilômetros, horas disponibilizadas, quilômetros de operação, a frota. A gente tem que medir mais a participação relativa, quanto é que variou de um ano para o outro. Ele tinha uma, eu acredito que no ano passado, eu não estou com ele aqui também, mas podemos conversar isso ou passar para você, eu acredito que estava na faixa de 4%, 4 e pouco, e este ano passou para 5 e pouco. Mas é uma questão do tamanho do sistema, do tamanho desse lucro em relação ao tamanho do sistema, e aí a gente vê quantos pontos percentuais variaram. Acredito que não vai dar esse percentual, não. Nós temos o reajuste tarifário, que é o que mais pesa, e o reajuste dos insumos do setor. Tem a variação da ordem de serviço de operação, isso de um ano para o outro muda, e aí a gente também tem que fazer essa variação. Nós tivemos a remuneração da folha, que está tendo a remuneração da folha de pagamento. A gente procura olhar direitinho qual foi a participação relativa de um ano para o outro e a variação, a diferença em pontos percentuais. A gente pode, se for o caso, se ainda tiver alguma dúvida, fazer essa interlocução com a Michele, que a gente passa isso para vocês e responde direitinho, tá bom? Beleza.

**01:08:58 Mateus Humberto:** Olá, bom dia, tudo bem? Eu não consigo ligar a câmera agora, então espero que consigam compreender de qualquer forma. Vou me apresentar de forma bem clara e tentar cumprir os três minutinhos. Eu sou Matheus Humberto, como a Michele já comentou. Sou conselheiro eleito para a próxima gestão, de 2026 a 2028, como representante da sociedade civil, pela ONG Cidade a Pé, que representa a pauta da mobilidade a pé em São Paulo. Também sou professor no Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da USP. Tenho aqui alguns comentários para tentar contribuir com esse debate. Agradeço a apresentação da Andréia e também as exposições dos colegas. Eu queria fazer quatro comentários e, ao final, duas perguntas, Andréia, para você. Começo comentando sobre esse ciclo vicioso da tarifa. A gente vê uma composição cada vez mais onerosa, e os usuários que têm contribuído para o sistema, por meio do pagamento da tarifa, são principalmente os usuários mais vulneráveis. Isso, enquanto função nossa aqui no CMTT, de pensar a mobilidade de forma mais holística,

nos faz olhar com muita preocupação para esse declínio do uso do transporte público nos últimos anos, especialmente no cenário de ascensão do mototáxi em São Paulo. Esse fenômeno atinge justamente os usuários que hoje tendem a pagar a tarifa cheia e que, ao invés de pagar R\$ 5,40 no ônibus, provavelmente vão reforçar esse ciclo ao optarem por tarifas, muitas vezes, mais baixas, para utilizar um transporte individual, para não dizer mais letal, mais poluente e que causa ainda mais congestionamento. Então, eu estou bastante preocupado com o declínio do transporte público decorrente desses aumentos sucessivos de tarifa. Além disso, esses usuários pagantes são, em geral, os mais vulneráveis. Se eles não têm vale-transporte, não são estudantes ou não têm acesso a benefícios de gratuidades totais ou parciais, são justamente os mais propensos a abandonar o transporte público nesse cenário de expansão do mototáxi na cidade de São Paulo. Outro ponto que eu queria reforçar é que a gente segue não aproveitando o paradigma de separar custos e receitas do transporte público. É relativamente simples compreender que um ônibus vazio custa quase o mesmo que um ônibus cheio, mas, ainda assim, a lógica vigente é de que o passageiro precisa contribuir diretamente para custear o sistema, sendo que ele próprio não é um componente do custo operacional. A gente perde, portanto, a oportunidade de separar a tarifa do custo do transporte público. Eu entendo que isso foge um pouco do escopo específico da discussão de hoje, mas não queria deixar de reforçar que, ao não enfrentar essa separação, seguimos discutindo aumentos sucessivos sem romper esse ciclo vicioso que os reajustes tarifários acabam criando. Antes de ir para as perguntas mais específicas, queria trazer dois exemplos de esquemas tarifários, não só para os colegas da SPTrans, mas também para os conselheiros. No Chile, existe uma política chamada *Monto Máximo*, em que a pessoa, ao atingir um certo número de tarifas ou transações, deixa de pagar. Nos Estados Unidos e na Europa, isso é conhecido como *fare capping*, um teto tarifário. Esses modelos, além de incentivarem o maior uso do transporte público, o que acredito ser do interesse de todos aqui, também desincentivam a evasão tarifária, pois estimulam que as pessoas façam mais transações sabendo que, a partir de um certo número, por exemplo, dez viagens, elas não pagarão mais. Isso impacta, inclusive, a tarifa técnica, já que um dos componentes que a elevam é justamente o número de pessoas que evadem o pagamento da tarifa. Dito isso, vou resumir minhas perguntas a uma só, para ser mais generoso com os técnicos que estão aqui. A pergunta diz respeito à composição dos custos do sistema de transporte. Andréia, fiquei na dúvida se você sabe, de cabeça, ou se isso pode ser repassado depois, qual é a composição desses custos em relação a pessoal, combustível, entre outros itens, e onde podemos encontrar essas informações de forma mais atualizada. Também fiquei em dúvida se essa composição inclui investimentos em infraestrutura. Por fim, em relação ao Domingão Tarifa Zero: até onde eu sabia, ele ficava em um bolo separado, mas, quando você apresentou aqueles percentuais, se não me engano, algo em torno de 12% ou 14%, me pareceu que ele está sendo contabilizado nesse mesmo conjunto. Ou seja, duas formas diferentes de calcular custos e receitas do transporte público acabam sendo apresentadas de forma agregada. Eu queria entender um pouco melhor isso. É isso, gente. Obrigado. A partir de fevereiro, estaremos oficialmente como conselheiros, mas agradeço desde já.

**01:13:59 Andrea Compri - SPTrans:** Eu entendo o que você falou. Acho que tem a questão do trabalhador informal, porque o trabalhador formal tem o desconto na folha de pagamento e o empregador participa, financiando uma parte do sistema na forma do vale-transporte. Mas, em relação ao trabalhador informal, que a gente sabe que representa uma boa parcela, não há como fazer, pelo menos hoje, uma diferenciação dentro da política tarifária do município. É algo que se pensa, que está sempre em voga aqui, mas está anotado. É algo que é acompanhado e, quem sabe, um dia a gente consiga chegar a alguma alternativa melhor para o trabalhador informal, se foi isso mesmo que eu entendi do que você falou. Essa questão da tarifa teto também é algo importante, já implantado em vários lugares, já debatido aqui, e é

interessante mesmo: chega a um valor, algo em torno de R\$ 200,00 ou R\$ 250,00, e para de cobrar. Mas isso também é algo que vem sendo conversado dentro da política tarifária. A tarifa do usuário é uma prerrogativa do Executivo. A Prefeitura leva em conta toda a parte orçamentária, quanto é possível investir no transporte sem prejudicar outras políticas públicas do município, mas isso também está anotado. A planilha tarifária é publicada no site, no Portal da Transparência da SPTrans. Lá existe uma seção específica sobre tarifa, tarifa do usuário, tarifa pública, e estão disponíveis todas as planilhas tarifárias, tanto a deste ano quanto as dos anos anteriores, que ficam arquivadas. Também há um relatório técnico em que a gente tenta descrever melhor o custo do sistema e o custo da tarifa. Nele, é possível ver claramente quem paga e quem financia o sistema, que basicamente é o usuário, pagando a tarifa, o empregador, por meio do vale-transporte, e a própria Prefeitura, que hoje financia mais de 50% do custo do sistema. A gente vai chegar em 2026 com mais de 50% do custo do sistema financiado pela Prefeitura, e a outra parcela dividida entre os usuários, por meio da tarifa, e os empregadores. Sobre o Domingão Tarifa Zero, o que aconteceu foi que não houve aumento de custo operacional propriamente dito, porque a ideia da Prefeitura foi utilizar a ociosidade existente na frota. O dimensionamento da frota é feito com base no horário de pico, então é preciso ter aquela frota disponível para a população. Além disso, há os níveis contratuais de conforto, de intervalo máximo e de quantidade de usuários dentro do veículo. Eu lembro, inclusive, que o Eduardo Castellani fez uma apresentação muito boa sobre isso há uns quatro ou seis meses, tratando especificamente do planejamento de transporte e de como esse dimensionamento é feito. No caso específico do Domingão Tarifa Zero, o que houve foi uma perda de receita tarifária. Antes da implantação, havia usuários que pagavam tarifa aos domingos, e isso deixou de existir. Esse valor é o que a gente chama de custo do Domingão Tarifa Zero: a renúncia de receita que a Prefeitura teve e que, naturalmente, precisa ser compensada com aporte de recursos públicos para cobrir essa diferença. É isso que eu estou me lembrando agora, mas está tudo anotado. São itens importantes, mesmo, para serem conversados e debatidos. O transporte coletivo tem uma estrutura muito grande, envolve discussões sobre novas fontes de financiamento e sobre como melhorar o sistema, e tudo isso é muito bem-vindo aqui pela Prefeitura. Era isso. Não sei se consegui responder tudo, mas pode me falar, viu?

**01:20:02 Michele Perea Cavinato:** Eu ia até pedir isso para os participantes, quem puder me passar as perguntas, o que não for respondido aqui, a André me passar depois, perfeito, o que faltou de complementos, mas vamos seguir e para nós cumprirmos a reunião, o horário previsto para a reunião, vamos encerrar a reunião na Aline, as perguntas na Aline, e aí conseguimos manter os três minutos para cada participante.

**01:20:30 Rafael Drummond:** Olá, olá a todas e todos, bom dia. Agradeço a persistência dos conselheiros em participar de mais uma reunião fora de época e fora de tempo, em um momento horroroso para todos, inclusive para os funcionários da SPTrans e da Secretaria. Então, realmente, é um esforço que a gente não pode deixar de reconhecer. Porém, infelizmente, eu, agora como assessor de uma vereadora, que é a Renata Falzoni, na Câmara, e acompanhando de perto, fiscalizando tudo o que acontece no transporte público, não posso deixar de ressaltar a contrariedade com a forma como a tarifa tem sido tratada por essa gestão. E isso é algo histórico, no final das contas, não é um erro apenas desta gestão. Toda vez que a gente tem aumento de tarifa, a gente tem diminuição de passageiros, e não só dos passageiros pagantes. Vocês tinham uma projeção no passado que não se concretizou, não apenas no número de passageiros, mas também na arrecadação. Vocês estavam planejando uma arrecadação maior, de 600 milhões para 2025, e isso ficou 100 milhões a menos, com a projeção de terminar dezembro com apenas 500 milhões a mais de arrecadação. Então, a minha primeira pergunta é: qual é a projeção para o ano que vem? Porque

vocês estão projetando ter o mesmo nível de passageiros de 2024, e, no final das contas, a tendência é que seja menor até mesmo do que isso, inclusive menor do que em 2023. A gente estava em um período de recuperação da demanda, um período de recuperação do transporte público, que era supernecessário depois da pandemia, e isso acabou sendo interrompido. Outra questão: quanto realmente estamos gastando com bilhetagem? Qual é a composição da cobrança da tarifa no sistema? A planilha de vocês aponta que a infraestrutura, que envolve terminais, bilhetagem e comercialização, representa aproximadamente 7,5% dos custos. Isso significa algo em torno de 40 centavos por passageiro. Por que a gente está insistindo cada vez mais nesse modelo que só consome dinheiro da população? Outra coisa: a gente não vê nenhuma perspectiva de melhora na qualidade. O número de ônibus está diminuindo, a idade dos ônibus está aumentando, o número de viagens está sendo cada vez mais sonegado pelas empresas, e a gente está vendo claramente um aumento na lotação dos ônibus, mesmo com a queda no número de passageiros. Isso não é uma contradição, é o reflexo de como o sistema está funcionando: a gente tem menos serviço, menos qualidade, e está acompanhando que a SPTrans não está conseguindo fazer com que as empresas retomem um padrão mínimo de qualidade. O sistema está piorando. Então, como é possível aumentar a tarifa sem garantir essa qualidade? Eu agradeço a palavra. Obrigado, Michele.

**01:24:46 Andrea Compri - SPTrans:** Oi, Rafael. Obrigada. A projeção de demanda, Rafael, realmente a gente não faz nenhuma... não pega uma tendência de queda ou de alta. Como é que a gente costuma fazer? A gente pega um mês, um mês típico, calcula a média dos dias úteis, sábados e domingos e faz um trabalho estatístico para o ano completo, usando as sazonais. Mês a mês, tem mês que é mais alto que aquela média, mês que é mais baixo, dependendo do mês que se usa. E chega-se a um número que é, logicamente, a quantidade de dias úteis, sábados e domingos do ano que a gente projeta, e aí a gente chega à quantidade de passageiros e ao valor da receita. Então, não há uma tendência, a não ser quando a gente já sabe ao certo que vai ter, por exemplo, a inauguração de estações de metrô, que vai afetar o serviço de ônibus. Você falou que teve uma diferença de, acho que, 100 milhões, eu não lembro exatamente, mas eu não sei, em variação percentual, quanto deu. Eu não tenho esse dado, mas a gente costuma trabalhar com um número que é bem calibrado aqui. Eu realmente não sei quanto deu este ano, mas geralmente esse trabalho estatístico, tem uma pessoa que trabalha com isso aqui, costuma calibrar bem o número, até para poder fazer todo o trabalho de orçamento. A bilhetagem, ela tem um custo, realmente. Se a gente for comparar a bilhetagem daqui com a de outros locais, é um custo baixo, o custo da bilhetagem do sistema de ônibus. Eu também não tenho esse número agora. Na planilha tarifária, fica destacado o que é terminal, o que é bilhetagem e o que é o funcionamento da SPTrans. Mas ele é um percentual da receita, e eu não vou ter isso aqui agora para te falar. Mas é um custo que precisa existir. É o custo de cartões, de inicialização, de personalização, de entrega, do data center para reunir todo o material, todos os dados da bilhetagem, todo o serviço de atendimento ao público, enfim, toda a parte de pessoal que faz esse trabalho. Mas não é um valor alto, não. E é importante ter a bilhetagem. Mesmo em um cenário de tarifa zero, é importante ter a bilhetagem para saber quem está usando, quantos passageiros a gente tem, quantos a gente está transportando por linha, por sentido, porque isso é muito importante para o planejamento, concorda? Para o planejamento do transporte. Mas a gente pode, se quiser, conversar sobre isso em um tema apartado, específico. Se quiser fazer alguma pergunta mais específica sobre essa parte da bilhetagem, a gente está à disposição para responder, fique à vontade, tá bom?

**01:29:07 Caique Alves de Souza:** Bom dia a todos. Eu fiz várias anotações aqui, e a conclusão a que eu chego é que nós não estamos discutindo somente um mau aumento de tarifa. A gente está discutindo um

repasse, uma transferência de recurso público por interesse privado. Porque a SPTrans não consegue discutir redução de tarifa. Está mais fácil colocar subsídio em cima de subsídio sem auditar o que está sendo gasto por esse subsídio, sendo que, de 2020 para 2025, a gente teve um aumento de 3,3 bilhões para 7,3 bilhões. Isso é 120% em cinco anos. Com redução de ônibus, com redução de partidas, sem contrapartida para a população. O lucro das empresas está saindo do cofre público, porque 60% está sendo bancado pela SPTrans. Então ela já está sendo bancada com subsídio, ela tem o lucro dela mesmo, que foi reduzido, mas também a gente tem que considerar que quem programa as partidas dos ônibus é a própria SPTrans, e, nesse período, ela vem diminuindo. Você não tem uma fiscalização para acompanhar, de fato, o que está sendo utilizado, o que está sendo gasto, se está sendo operado. As multas, quando são aplicadas, são num valor tão baixo que não têm caráter corretivo. É simplesmente um ônibus, em um dia só, consegue pagar todas as multas daquela linha. Então você não tem um controle efetivo tanto desses custos quanto desse subsídio que justifica esse aumento. Até porque, vamos lembrar que, no final do ano, a gente teve uma greve dos motoristas, uma greve-relâmpago, sobre o 13º, e a justificativa foi o subsídio. Mas como que é o subsídio, sendo que eu tive aumento de subsídio, que foi o que as empresas alegaram, e, ainda assim, a gente vai aumentar mais a tarifa? A gente teve a receita das empresas caindo, e a prefeitura foi entochando mais subsídio, não foi atrás para saber por que precisa de mais. Não é só falar que “ah, mas o custo do diesel”. Isso já estava programado. Quanto custa essas coisas em um contrato de concessão? Isso precisa ser levado em consideração, porque o público, o passageiro, está bancando um sistema ineficiente. A prefeitura está pagando mais para as empresas operarem menos, pagando mais para entregar um sistema de transporte cada vez pior, porque a gente não vê melhoria. E olha que curioso: se a gente pega o caso da Transwolff, que hoje é a SPTrans quem está gerenciando a intervenção, está operando o serviço, só nesta virada de ano a gente teve um ônibus que soltou poeira na cara dos passageiros. Ontem a gente teve incêndio na garagem da Transwolff, que foi até noticiado em portais como o Diário do Transporte, G1 etc. Se a própria SPTrans, que gerencia o transporte, não tem o controle da qualidade do serviço que ela agora está operando, fica muito difícil a gente entender esse relatório, esses dados artificiais que vão sendo colocados. Fica muito difícil justificar para a população que está havendo melhoria no transporte quando a própria gestora não consegue manter a operação dela, porque você só subsidia, vai aumentar mais a tarifa, mas não vê contrapartida. Aqui eu faço coro a tudo o que os conselheiros já falaram sobre a qualidade do serviço, que não justifica a tarifa. Pelo contrário, o subsídio que é incluído nesse aumento não tem relação com a qualidade do serviço, nem com o que estava previsto no último contrato, na última licitação. Então a Prefeitura só está bancando, só está despejando dinheiro público nas empresas de ônibus. E quem vai pagar a conta? O passageiro. Porque a gente teve redução de passageiros por conta de um serviço que não opera. Domingo a gente já não tem ônibus circulando: é tarifa zero com ônibus zero. O noturno não voltou. O Conselho de Transporte vive batendo na tecla de que precisa aumentar a quantidade de ônibus, precisa aumentar a quantidade de linhas, e agora a gente vai ter redução de linha no Jardim Elba. De fim de semana não vai, mas vai até o Ibirapuera, vai até o Ipiranga. Assim, está tudo indo na contramão. A Prefeitura de São Paulo, por causa dessa discussão, não pode permitir mototáxi. Eu também sou contra o mototáxi, mas como que eu vou falar para a população, se eu não tenho ônibus circulando, se a tarifa está aumentando, para onde é que a pessoa vai? Ela vai ter que ir para outros meios de transporte. Porque essa redução de passageiros faz todo sentido com a redução de 15 mil para 12 mil, 13 mil ônibus que a Prefeitura fez. E só uma correção quanto a esses passageiros transportados, que foram citadas a Linha 4 e a Linha 5. A última expansão da Linha 4 foi em 2021, com a Vila Sônia, mas antes disso todas as outras foram em 2018, antes da pandemia. E a Linha 5 já tinha sido entregue completamente em 2018, também antes da pandemia, quando se tinha mais passageiros, e a redução foi mínima. A única linha que foi afetada foi a 675L, que

saiu de 20 mil para 10 mil passageiros, foi a única daquele trecho. Então, quando vocês utilizam ainda a desculpa da pandemia, fica muito fácil quebrar esse tipo de relatório, porque vocês estão se apegando a algo que já passou, mas a frota não voltou. Era para a frota ter voltado ao patamar pré-pandemia, porque o passageiro voltou para o trabalho, só que ele não consegue mais andar de ônibus. Quantas vezes eu vim neste conselho falar da linha 3064? Quantas vezes eu falei aqui das linhas do Jardim Guatemi, que não têm linha para o centro? Eu não tenho noturno para ir até o Parque Dom Pedro, eu tenho que fazer duas baldeações. Aí você fala que o passageiro saiu. É claro: não tem ônibus, não tem linha, o serviço não é bem operado, as multas cobradas são muito baixas, o serviço está precarizado, o custo está aumentando, e a SPTTrans não tem nenhuma ação para redução de tarifa, para aplicação de mais multas ou para geração de nova receita baseada na qualidade do serviço. Só para finalizar, se a SPTTrans não tem esse controle, a gente também não tem fiscalização. Não tem fiscalização nas linhas de ônibus. Eu já falei mais de uma vez: vá em Guaianases e veja como está a situação das linhas de ônibus de lá. E até hoje eu não vejo fiscal da SPTTrans correndo terminais. Finalizando de verdade, infelizmente o tempo foi curto, e essa reunião foi extremamente mal planejada em termos de tempo. Esse aumento de tarifa é completamente absurdo. O serviço não melhorou. Os passageiros, quando entram com um 516, não têm resposta. Eu vou citar de novo o caso da minha mãe, que se acidentou em um ônibus da Viação Metrópole em 2023, e até hoje a gente não tem resposta por parte da SPTTrans. Foi feito um 516 e nada, mas a empresa Viação Metrópole vai receber subsídio. Ônibus sem acessibilidade, ônibus de 2012, 2013 rodando, e acha normal a passagem aumentar também. Fala isso para a população. Esse relatório mal feito, mal colocado, com dados muitas vezes artificiais, que não explicam onde é que houve aumento. Eu defendo que seja feita uma auditoria do que é gasto com esse subsídio antes de se fazer um aumento de tarifa, para a gente começar a estudar não o aumento, mas a redução da tarifa, para que a população consiga ter esse direito garantido. Muito obrigado a todos.

**01:37:24 Clayton Lima da Silva:** Bom dia a todos e todas. Bom estar participando aqui. Eu acho que nem precisa ser dito repúdio, acho que há duas circunstâncias neste conselho. Primeiro, em relação ao conselheiro que tentou cercear a fala dos conselheiros que vão fazer parte do próximo biênio, impedindo a participação deles nesta discussão, que é tão importante para a cidade de São Paulo. Acho que este é um conselho aberto e que a população tem, sim, que participar e discutir o futuro da nossa cidade, ainda mais numa pauta como a da mobilidade urbana. Outra questão é a data da reunião, dia 2 de janeiro, uma emenda de feriado na cidade de São Paulo, aliás, no Brasil, em que, infelizmente, nem o secretário nem o prefeito estão presentes para ouvir a população. Colocaram apenas os servidores aqui, e aqui estamos nós discutindo a tarifa que foi ventilada pela imprensa, porque é bonito ventilar para a imprensa e não para a população que discute essa pauta. A gente está aqui, na cidade de São Paulo, vivendo uma contramão do que está sendo discutido no Brasil e em outras cidades, que é a famosa tarifa zero. Aqui, muito pelo contrário, a gente está colocando mais dinheiro para as empresas e colocando a população nessa situação de pagar mais por um transporte que é ineficaz na cidade de São Paulo. Então, acho que a gente precisa ser bem claro quanto a isso. Eu queria fazer uma pergunta. Anos atrás, um secretário de transportes, numa reunião, falou que, a cada 10 centavos de aumento da tarifa na cidade de São Paulo, aumentavam alguns milhões para essas empresas. Existe hoje esse estudo em relação a esse aumento de 30 centavos? Qual é o impacto disso para a Prefeitura de São Paulo e para essas empresas? E como a gente pode fazer, na verdade, uma discussão muito séria? Os outros conselheiros aqui, vai ser até redundante falar, já colocaram isso várias vezes: por que o lucro vem em primeiro lugar e não se pensa na população? Principalmente hoje, essa população que usa o transporte, que foi colocada aqui, que são os autônomos, os que não têm vínculo empregatício e que usam o transporte público, está sendo

penalizada. É uma falácia falar em tarifa zero no domingo, sendo que depois a população está pagando por isso. É muito bonito aparecer na televisão dizendo “vamos usar o transporte no domingo, tarifa zero”, mas agora a gente está vendo aqui, dentro dos custos da mobilidade do transporte público, que isso é uma falácia. Na verdade, a gente está pagando por isso. Não há tarifa zero no domingo, há apenas uma propaganda enganando a população da cidade de São Paulo sobre essa questão. Então acho que eram esses os meus pontos. Vamos, a partir de fevereiro, fazer várias discussões na cidade de São Paulo para que a população seja participante e não seja mais enganada por um prefeito que só engana a cidade com propagandas que não têm a ver com a realidade. Bom dia a todos e todas.

**01:40:50 Dheison Silva:** Bom dia a todos e todas. Vou me apresentar: eu sou Dheison Silva, estou vereador na cidade de São Paulo, fui eleito no último período eleitoral e estou acompanhando de perto esse debate da tarifa e do sistema de transporte, junto com outros colegas da Câmara Municipal. Primeiro, dizer que eu acho extremamente importante este conselho. Eu acho que tem que haver respeito a este conselho. Ele é um instrumento de participação social e de controle social que a cidade de São Paulo tem, e que precisa ser respeitado. Do jeito que está acontecendo, infelizmente, esse respeito adequado a um instrumento tão importante da cidade de São Paulo não tem sido garantido. O nosso mandato ingressou com uma ação que questiona, inclusive, a metodologia desse aumento. Então, eu queria perguntar para a Andréia, estou vendo aqui o Caio Luz, um forte abraço, Caio, e a todos que fazem parte da SP Trans, por que este conselho está sendo ouvido depois da decisão e não antes dela. Eu acho que, do ponto de vista político, teria sido fundamental que esse debate tivesse ocorrido dias antes, meses antes. Ou é possível dizer que a cidade de São Paulo não se planejou para algo que sabidamente aconteceria? Eu acho que, pela qualidade técnica que temos nos servidores da cidade de São Paulo, dava, sim, para termos nos planejado e feito esse debate de maneira prévia. A questão é que o que está acontecendo aqui não é uma questão técnica, gente, é uma questão política. Os números estão sendo colocados para justificar uma decisão política. A Prefeitura da cidade de São Paulo tomou uma decisão política de aumentar a tarifa de ônibus, mesmo tendo sido prometido que não haveria esse aumento, e mesmo tendo sido iniciado um debate sobre tarifa zero aos finais de semana. Está havendo uma decisão política de aumento da tarifa na cidade de São Paulo, e, para isso, se utiliza inclusive um dado como o IPC-FIPE, que considera aumento de passagem aérea. Eu queria entender o que passagem aérea tem a ver com tarifa de ônibus nesse dado, porque, na prática, isso parece apenas uma forma de justificar a decisão. O que está acontecendo aqui é que a Prefeitura da cidade de São Paulo decidiu aumentar preços. Eu confesso a vocês que achei que não teríamos aumento da tarifa de ônibus, não apenas porque o prefeito falou isso publicamente em diversas entrevistas, mas também porque a própria posição da Prefeitura tem sido contrária ao mototáxi. E o melhor jeito de evitar que as pessoas migrem para o mototáxi é oferecendo um sistema de transporte público bom, com muitas linhas de ônibus, barato, acessível, ou até mesmo a custo zero. Essa seria a melhor forma de a cidade de São Paulo evitar a expansão do mototáxi, que, segundo projeções da Secretaria de Transportes, pode se tornar um caos para o nosso Sistema Único de Saúde. Eu queria fazer algumas perguntas bem objetivas. Primeiro: por que essa decisão foi feita por ofício e não por decreto do Executivo? Pelo que eu saiba, esse tipo de medida deveria ser feito por decreto, e não por ofício, como foi feito. Então, se a Andréia e os demais puderem responder isso, eu agradeço. Segundo: por que o conselho só está sendo convocado para hoje, dia 2, depois de esse ofício já ter sido publicizado? Qual é a razão disso? E outra questão é a transparência quanto ao subsídio. Aqui estamos falando do valor cheio da passagem, mas houve uma série de aumentos de subsídio na cidade de São Paulo, e confesso que, como cheguei um pouco atrasado à reunião, não ficou muito explícito como se deu esse aumento de subsídio. Transporte público é um direito, gente. Não dá para tratar isso

dessa forma. E encerro respeitando os três minutos, destacando uma contradição: a própria SP Trans afirma que a demanda tem aumentado e que estamos voltando a patamares de 2019. Se estamos voltando a esses patamares com uma frota reduzida, o que fica evidente todos os dias nas periferias de São Paulo é ônibus lotado e pessoas sem conseguir acessar um direito fundamental, que é o direito à locomoção. Ou seja, a gente precisa aumentar a frota, precisa discutir seriamente esse modelo. O problema aqui não é apenas a tarifa, mas uma ineficiência estrutural do modelo de gestão do transporte público da cidade de São Paulo. Obrigado.

**01:45:28 Andrea Compri - SPTrans:** Acho que a Michele caiu, gente, não sei. Mas vou responder aqui um pouco. O Kaique contribuiu com uma série de questões e dados, não exatamente questionamentos, mas comentários, afirmações. Teve um ponto específico, Kaique, que você levantou, que foi o aumento expressivo do subsídio. Sobre isso, a gente percebe, e eu inclusive apresentei isso, que a tarifa pública ficou congelada por cinco anos. Enquanto isso, o custo do sistema continuou sendo reajustado contratualmente. Só para lembrar a todos, embora a maioria já saiba, São Paulo segue as diretrizes da Lei da Mobilidade: tarifa pública é dissociada da tarifa de remuneração. O custo do sistema segue os contratos de concessão, com regras próprias de remuneração e reajuste. Já a tarifa do usuário é uma decisão de política pública, orçamentária, definida pelo prefeito em conjunto com a Secretaria da Fazenda, considerando o orçamento geral do município. Não preciso explicar isso para vocês, porque todos aqui conhecem bem como funciona o orçamento público. Então, o aumento do subsídio ocorreu exatamente porque a tarifa ficou congelada durante cinco anos, somado às variações de demanda e ao crescimento do volume de gratuidades, que este ano chegou a 29%, como eu expliquei na apresentação. Essa informação é transparente. No Portal da Transparência da SPTrans, nós publicamos o fluxo de caixa diário do sistema, da conta-sistema, que é o conjunto de contas bancárias que realiza os pagamentos aos operadores, além de disponibilizarmos, no portal de acesso à informação, os pagamentos individualizados, empresa por empresa, dia a dia. Ou seja, o aumento do subsídio tem transparência, sim, e está devidamente documentado. Você fez vários outros apontamentos, que estão anotados. Essa conversa é importante e precisa acontecer. O Cleiton mencionou um estudo sobre receita, que teria sido citado por um secretário anteriormente. Como eu disse, Cleiton, o aumento da tarifa não tem relação direta com o custo do operador. Tarifa e custo do sistema são dissociados. O custo segue o contrato de concessão; a tarifa segue o orçamento público e a decisão sobre quanto o município pode disponibilizar para a política tarifária. Hoje, vale lembrar novamente, mais de 50% do custo do sistema é subsidiado pela Prefeitura. Sobre o Domingão Tarifa Zero, eu peço desculpas se eu entendi algo errado, mas é importante esclarecer: ele não é “de graça”. Existe um serviço sendo prestado à população, com uma ordem de serviço de operação que precisa ser cumprida pelos operadores, e isso tem custo. O que a Prefeitura fez foi reorganizar o orçamento público para garantir essa gratuidade aos domingos. O orçamento é um só, e houve remanejamento de recursos para viabilizar essa política, que foi entendida como prioritária pela gestão. Esse é um debate que pode — e deve — ocorrer em outro fórum, de forma mais específica, mas é importante deixar claro que há custo e há financiamento público envolvido. Sobre a pergunta do impacto da tarifa: a cada 10 centavos de reajuste na tarifa, há, sim, um impacto anual de aproximadamente 100 milhões de reais. Mas, novamente, isso se refere à receita tarifária, não ao custo do sistema. São coisas distintas. O Dheison mencionou o IPC-FIPE. Só para esclarecer: na apresentação, o índice utilizado foi o IPCA, que é um índice de inflação mais relacionado ao consumo das famílias. O IPC-FIPE e o INPC foram citados apenas como comparativos, em nota, mas o índice base considerado foi o IPCA. Quanto ao processo decisório: o reajuste tarifário envolve várias etapas, envio de informações à Câmara Municipal, realização desta reunião, publicidade para a sociedade civil e para a população,

comunicação oficial pelo CMTT, entre outras. A decisão é do prefeito, e, uma vez tomada, foram adotadas todas as providências necessárias. A edição do reajuste se dá por portaria, não por decreto, porque essa competência foi delegada ao secretário. Isso é legal e já vem sendo feito dessa forma. Ainda há toda a operacionalização: ajuste dos validadores, comunicação nos ônibus, avisos à população, entre outras ações que estão sendo conduzidas desde o anúncio do aumento. O Mauro entrou agora e, se quiser complementar, fica à vontade, Mauro.

**01:53:32 Mauro SPTrans:** A gente estava debatendo os pontos. Eu quero agradecer também ao pessoal pelas perguntas, pela presença do Caio, do diretor, colega aqui, do vereador, dos demais conselheiros, dos atuais, e da população também. Acho que a gente está chegando ao momento final da reunião, e é importante a gente concentrar essas perguntas. Colocamos total disposição para respondê-las todas, pontualmente. Acho que a gente poderia disponibilizar um e-mail, um endereço eletrônico, para o pessoal que está enviando outros questionamentos ou para quem sentiu que não foi suficientemente atendido, para que possa encaminhar novamente a pergunta. Com toda a certeza, a gente responderá. Eu acho que a Michele não conseguiu voltar.

**01:54:36 Michele Perea Cavinato:** Nós poderíamos parar na Aline e, a partir daí, as perguntas seriam enviadas por e-mail. Pode ser feito dessa forma? Eu acho que é o ideal.

**01:54:47 Mauro SPTrans:** Por mim, tudo bem.

**01:54:50 Michele Perea Cavinato:** Então, vamos seguir dessa forma, então, respeitando os três minutos em cada questão e agrupando a cada três conselheiros. Vamos lá, então.

**01:55:04 Thiago Silva:** Oi, pessoal, bom dia. Vou me apresentar: sou o Tiago, conselheiro eleito pela Zona Norte de São Paulo e funcionário de carreira da CPTM também. Seguinte, queria fazer três abordagens. Primeiro, há um descompasso muito grande entre o serviço prestado e o custo da tarifa. A Zona Norte usa ônibus todo dia. Este ano, quer dizer, em 2025, abri vários processos, vários protocolos no portal 5.000 de reclamação sobre linhas de ônibus. Não tive retorno. Apenas aquelas respostas genéricas. Tive até que pedir auxílio aos assessores da Renata Falzoni, que fizeram um ofício com a SPTrans para poder ver o que acontece. Hoje nós temos uma malha, uma infraestrutura dedicada ao ônibus, muito pequena. O ônibus precisa de pista, precisa de corredor, precisa de faixa circulativa. Essa fluidez tem impacto no custo do transporte. Então, não adianta a gente só aumentar a tarifa, onerar a população, sem dar a ela a alternativa de corredores de ônibus, mais faixas exclusivas. Hoje, nós temos aproximadamente 140 quilômetros, que é um número muito baixo. Faixas exclusivas também muito aquém da necessidade. No momento em que a gente vê essa explosão do uso do transporte individual, mototáxi, a pesquisa OD mostrou que, infelizmente, houve a inversão: o transporte individual ultrapassou o transporte coletivo. Isso é alarmante e perigoso, porque vai haver uma evasão de pessoas que utilizariam o transporte público, migrando para esses modos individuais. Vira um ciclo vicioso. Outro aspecto que eu queria abordar, até retomando esse ponto, é sobre o bilhete temporal. Teve um colega que me perguntou, eu achei muito pertinente, porque ninguém lembra dos bilhetes temporais. Eu era usuário do bilhete único mensal. Até 2016, o custo do bilhete único mensal era menor do que se você fizesse uma recarga comum. Até por essa razão eu usava o bilhete único mensal. Em média, eu tenho uma planilha que eu, por conta própria, faço, tenho esse levantamento. Como eu estou fora de casa hoje, não tenho essa planilha aqui. Mas, até 2016, quem carregava o bilhete único mensal, usando 22 dias úteis por mês,

seriam 44 viagens, ida e volta, tinha uma redução aproximada de R\$ 20,00 em relação ao valor da tarifa comum. De 2017 para cá, aumentaram o bilhete único mensal e o custo acabou sendo maior do que a tarifa comum. Não faz sentido hoje ter uma tarifa comum que é menor do que a tarifa do bilhete único mensal. A pessoa usar o bilhete único mensal, trabalhando de segunda a sexta, 22 dias úteis. Por que eu estou falando de 22 dias úteis por mês? Porque é na semana que o transporte público tem que ser mais atrativo, justamente para atrair essas pessoas a usar o transporte público e evitar o uso indiscriminado do transporte individual. Gostaria muito, até corroborando a fala do colega aí, de me debruçar sobre essa questão do bilhete único mensal. Tem a cota também; a cota diária; a cota semanal foi extinta em 2017. Então, se o bilhete não é vantajoso, evidentemente a pessoa não vai usar. Se a pessoa não usa, há uma queda na utilização, e aí podem alegar que vai ser extinto porque não tem utilização. Então, acaba sendo um ciclo. Gostaria muito que retomassem os estudos sobre o bilhete único mensal, para ele ter uma redução em relação ao valor da tarifa normal. Não faz sentido cobrar. Hoje, o bilhete único mensal, para quem utiliza os 22 dias, está custando até R\$ 30,00 a mais. Hoje eu uso o bilhete comum, uso a cota comum, porque não faz sentido usar o bilhete único mensal. Por fim, a questão das fraudes no bilhete único. Gostaria de saber se há um peso das fraudes do bilhete único no custo do transporte público e se está havendo algum estudo no sentido de atualizar o bilhete único, para evitar essas fraudes e ter essa redução no custo. Porque a gente sabe que, na Câmara de Compensação do bilhete único, no convênio do bilhete único com as empresas de trilhos também, essas fraudes acabam impactando o custo do transporte. Gostaria de saber também se há algum estudo sobre isso, sobre as fraudes do bilhete único, e reforçar uma nova análise do bilhete único mensal, para que ele se torne atrativo novamente, como era até 2016. Obrigado.

**01:59:19 Renan Villarta:** Olá, boa tarde. A minha colocação é referente à questão da apresentação. Eu acho que a gente pode elevar um pouquinho o nível dessas discussões. Referente à apresentação, eu acredito que muitas das críticas acabam sendo originárias de uma apresentação que poderia ter sido melhor, no sentido de que a gente poderia ter falado mais sobre valores, sobre questões como: quanto as concessionárias foram multadas devido à falta de performance e de qualidade; quanto realmente houve de evasão do bilhete único; quais são os valores de investimento; quais investimentos estão sendo feitos. Se estão sendo feitos investimentos não só em frota, mas também em sistema de bilhetagem, para melhorar a qualidade, e quais características da qualidade estão sendo aprimoradas com esses investimentos. Eu acho que, como a apresentação foi muito rasa, ela acaba permitindo esse tipo de comentário mais inflamado, porque a gente não sabe por onde pegar, não tem dados por onde criticar, não tem dados para fazer análises mais qualificadas. Então, as falas acabam ficando muito inflamadas por isso. Eu gostaria realmente de pedir que, nas próximas reuniões em que a gente for falar de tarifa, a gente não tenha esse mesmo tipo de reunião, que, do ponto de vista da discussão, não está sendo boa. Está sendo só porrada atrás de porrada, o que acaba não levando a gente a muitos lugares. Que a gente possa repensar o modelo dessa reunião. Para os conselheiros que estão chegando, que sejam bem-vindos e que ajudem a gente a melhorar realmente a discussão. Acho que, se for só para a gente ficar batendo em todas as teclas, de todos os jeitos, sem acesso aos dados, sem critério, a gente se deslegitima como representantes da sociedade civil. A gente passa a ser só mais uma pessoa que, mesmo sem informação, ou sem consideração pelas pessoas que estão aqui para responder, simplesmente sai batendo em todo mundo. Porque aí é isso: a gente fica escutando críticas atrás de críticas, a reunião não anda e a gente não consegue falar dos temas que precisa falar. Dando um exemplo, seria muito desrespeitoso da minha parte entrar agora numa reunião do Conselho Tutelar, pegar uma conversa no meio do caminho e simplesmente sair batendo em todos os funcionários públicos ali presentes, porque eu acho que a minha opinião tem

que ser ouvida e que todo mundo tem que respeitar o meu tempo de fala. Eu gostaria de pedir esse mesmo respeito, não só para as pessoas da Prefeitura, mas também para os próprios conselheiros que estão aqui gastando tempo, e para que seja mais interessante e produtivo a gente conseguir entrar mais a fundo nas discussões. Obrigado.

**02:02:10 João Moreirão:** Bom dia. Meu nome é João Moreirão. Fui eleito agora e vou ter uma atuação aqui por algum tempo. Estou aprendendo muito. Ouvi coisas que eu nem sabia que existiam. Presumia, identificava alguns problemas, mas não conhecia as causas, ou as possíveis causas, e acabei aprendendo bastante. Mas há uma questão que eu gostaria de colocar. Se for apenas fruto da minha ignorância, desde já peço desculpas, mas objetivamente eu tenho uma dúvida. É o seguinte: eu olhei as contas, na medida do possível. Eu sou da área de humanas, então não sou especialista em contas, cálculos ou administração. E observei o seguinte: há um custo total de um bilhão e alguma coisa. Existe a parte da Prefeitura que cobre esse custo por meio do subsídio. Aí eu vi que, dentro dos custos, aparecem a folha de pagamento, com algo em torno de 400 e poucos milhões; o lucro, com cerca de 60 e tantos milhões; e aproximadamente 148 milhões de impostos. O que me chamou a atenção é que esses 148 milhões correspondem a cerca de 14 e alguma coisa por cento do total. Ou seja, os impostos pagos pelo setor correspondem a aproximadamente 14% do valor total, e esse total inclui o subsídio da Prefeitura. Então, a minha pergunta é: a Prefeitura, o Estado, e quando eu falo Estado, falo do aparelho do Estado no geral, em todas as instâncias, arrecadam impostos sobre o dinheiro público que é usado no subsídio? Porque aí entram IPI, ICMS, impostos municipais, enfim. Isso me parece um contrassenso. Ou então eu não estou entendendo alguma coisa. Mas, olhando os números, dá a impressão de que o total de impostos arrecadados incide sobre o valor total do sistema, e esse valor total inclui o subsídio, que é algo em torno de um pouco mais de 50%, conforme foi apresentado aqui. Então, eu gostaria de ter uma resposta para essa questão, porque eu acho que temos muitos problemas importantes colocados aqui, questões relevantes que precisam ser enfrentadas. Mas a minha dúvida é sobre a lógica disso tudo. Qual é a lógica de o Estado, em sentido amplo, cobrar impostos sobre um subsídio que é composto por dinheiro público, que, em tese, é utilizado para atender a própria sociedade? Isso me parece criar uma espécie de escada de custos sobre custos, sobre custos, sobre despesas, que talvez pudesse ser melhor equacionada, se o meu raciocínio estiver correto. Como eu disse no início, não é a minha especialidade, sou novo aqui, posso estar fazendo um raciocínio totalmente equivocado. Mas eu gostaria muito de ter uma resposta a essa questão. Obrigado.

**02:05:43 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Moreirão. Andrea, quer comentar essas três últimas? Depois falta o Héctor e a Aline.

**02:05:49 Andrea Compri - SPTrans:** Ok, comento sim. O Tiago estava falando do Bilhete Único mensal, de fazer um trabalho, uma análise do Bilhete Único mensal. Ele falou que até 2016 o valor compensava e que hoje não compensa mais. Eu entendo que houve, sim, um período em que ele ficou congelado. A Prefeitura, naquele momento, entendeu que era importante manter esse congelamento até para melhorar, divulgar mais e ter uma adesão maior. Depois disso, depois de alcançar um determinado patamar, entendeu-se que, dali em diante, era importante fazer os reajustes e acompanhar os reajustes da tarifa nominal. Mas, assim, é como falamos: este espaço é importante para isso mesmo. Esta reunião é importante para isso. Vamos debater um pouco mais sobre o Bilhete Único mensal. Sobre as fraudes do B.U., nada disso é incluído na planilha tarifária. Aliás, não é tratado como fraude na planilha; é uma

questão de área. O processo do Bilhete Único envolve toda uma questão de acompanhamento do mau uso do bilhete e de seus impactos. O Bilhete Único não é usado apenas no sistema de ônibus; ele é gerenciado pela SPTrans, mas também é utilizado no Metrô e na CPTM. Ele passa por auditorias e é constantemente auditado. Logicamente, em todo o processo do Bilhete Único, há um acompanhamento permanente de possíveis usos indevidos, e há, sempre há. A área de sistemas tem mecanismos que eles chamam de “vacinas”, ou seja, medidas adotadas quando se identifica o mau uso, formas de mitigar esse uso indevido. Mas isso, logicamente, não entra como custo. É um processo que envolve todos os procedimentos de combate ao uso indevido do Bilhete Único. O sistema está sendo constantemente atualizado e, também, eu não sou a melhor pessoa para falar sobre isso aqui, gente. Não adianta nem eu tentar, porque não sou eu. Mas eu sei que há a área de comercialização e a área de TI que estão implantando agora novas formas de pagamento. Acho que isso fica para uma conversa à parte ou para uma resposta mais completa, por meio da Michelle fazer essa intermediação para a gente. O Renan falou sobre melhorar a apresentação, investimentos e custos. Ok, está anotado. Investimentos, custos. Lembrando, Renan, que aqui no sistema a gente segue as diretrizes da Lei de Mobilidade: tarifa é uma coisa, custo é outra. A ideia aqui é fazer uma demonstração para o público, para vocês, para a população e para nós que participamos, eu também sou conselheira do CMTT. A planilha tarifária completa, completa mesmo, está disponível no portal de acesso à informação, tá bom? É importante que vocês vejam, tirem dúvidas e fiquem à vontade. A planilha completa está lá. O que apresentamos aqui é realmente um recorte bem pequeno, mais para a gente discutir, ouvir, comentar, tirar dúvidas e ir trabalhando ao longo do ano. Moreirão, na verdade, não é que exista uma coisa dentro da outra. Uma coisa é o custo, outra coisa é o custo do sistema. Existe o custo do sistema, existe o custo de operar o sistema, existe o custo de toda a operação dos ônibus. Outra coisa é como esse custo é financiado, como ele é pago, como se dá o financiamento do transporte. Nós temos três grandes financiadores: em grande parcela, o usuário, pagando a tarifa, que é a receita tarifária; numa parcela menor, o empregador, que paga a parte dele do vale-transporte, o empregado, muitas vezes, também tem uma parcela, que é descontada diretamente do salário, e a Prefeitura. A Prefeitura está aqui para complementar esse pagamento. O sistema não paga imposto municipal; são impostos federais. Há a contribuição sobre a folha, o INSS da folha de pagamento, que estava desonerado e agora está sendo reonerado. Eu não tenho esses números de cabeça aqui, mas esse custo está computado na planilha tarifária, está demonstrado. Se houver necessidade de algum acompanhamento específico sobre impostos, também podemos responder. A Michelle faz essa interlocução entre nós, sem prejuízo de realizarmos uma reunião específica para tratar desse assunto.

**02:16:41 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Andrea. As duas últimas perguntas, Hector e Aline. Hector? Aline, quer inverter? Faz a sua primeira, passa para o Hector depois.

**02:12:28 Aline Pellegrini Matheus:** Olá, bom dia a todos. Bom, feliz ano novo. E é o seguinte: eu já tinha cantado essa bola na reunião passada, que no ano passado a gente foi convocado no dia 26 de dezembro para fazer a discussão sobre a tarifa de ônibus. Na última reunião do CMTT, eu perguntei, e ainda fiz questão que constasse na ata, se a gente seria convocada no apagar das luzes para falar sobre a tarifa deste ano, não é, Michele? E você falou assim: “Olha, pelo que eu sei, nada ainda, acredito que não”. E aí estamos aqui, no meio de um feriado prolongado, no meio do recesso de vocês, e vocês aí superapressados para encerrar a reunião logo. E aí eu acho que não devia ter essa pressa toda. Devíamos ser todos ouvidos. Quem quisesse falar. Inclusive, não devia ser encerrada a fala em mim; devia todo mundo que quisesse falar ter o direito de falar, e ninguém ter pressa para acabar essa reunião por um

assunto tão relevante como esse, que é o aumento da tarifa, que toda a população de São Paulo vai pagar. Em todas as reuniões do CMTT a gente avança o horário, a gente vai além, vai até quase uma hora da tarde, e hoje vocês todos estão com muita pressa para acabar a reunião. Mas, enfim, vamos lá. Andréia, querida, a sua apresentação não fala das melhorias que esse aumento vai trazer para o transporte público. Que melhorias poderiam ser implantadas por meio dos novos subsídios que as empresas vão receber? Ou se eles vão ser apenas para cobrir as despesas e o lucro que as empresas vão ter. Se existe um mecanismo de cobrança de melhoria para essas empresas, porque o que a gente tem visto são ônibus precarizados nas periferias. E os ônibus elétricos novos que as empresas colocaram à disposição da população rodam mais aqui no Centro Expandido de São Paulo; alguns, inclusive, estão superaquecendo, pegando fogo aqui na região. E muitos desses ônibus que já deveriam ter chegado para a população ainda não chegaram. Não foi cumprida a meta total de ônibus elétricos para a cidade. E uma coisa que eu devia ter falado antes e não falei é que um assunto tão relevante como esse... Um colega citou a ausência do secretário. Mais uma vez, o secretário não se faz presente na reunião, como aconteceu quase o ano inteiro. O secretário não se faz presente aqui, não se faz presente nas reuniões das câmaras temáticas. O prefeito, então, nem cabe citar, porque ele nunca vem mesmo. São coisas que mostram qual é a relevância que o Conselho tem para a cidade e qual é a relevância que o Conselho tem para essa gestão. Fica aqui o meu repúdio. A minha pergunta é essa, sobre a questão das melhorias. Por último, fica também a necessidade de criar uma câmara temática para tratar especificamente do assunto ônibus. Porque fica sempre tudo muito atropelado, sempre tratado em caráter de urgência, sempre tudo para a última hora. A gente não consegue ter antecedência, não consegue ter discussões qualificadas para falar de assuntos relevantes como tarifa, frota, melhorias, cuidados com as questões trabalhistas dos operários que fazem toda essa operação do sistema de ônibus, para tratar das linhas, do noturno, enfim, de tudo que foi falado aqui nesta reunião de hoje. E a gente não consegue. Por fim, o seu Hélio acho que está aqui na fila, acho que ele conseguiu o fone de som, e acho que todo mundo que quisesse falar devia ser ouvido aí na reunião, tá bom? Obrigada. Feliz ano novo e bom dia a todos.

**02:16:41 Michele Pereira Cavinato:** Aline, antes de passar a palavra para a Andrea, vamos lá. Primeiro, o secretário está ao par de tudo que é tratado na reunião sobre a Câmara Temática de Usuários do Transporte Público, ela será criada esse ano. A partir de 2026, nós teremos uma autorização do secretário, agradeço muito ele. Sim, a partir desse ano nós teremos a Câmara Temática dos Usuários do Transporte Público. Com relação à reunião, você e o Rafael Calabria questionaram, e realmente nós não tínhamos informação se ela aconteceria ou não, foi exatamente o que eu passei para você, não temos a informação se ela haverá ou não, acontecerá ou não, só agora tivemos, e convocamos, convocamos dentro do prazo previsto. Eu acho que é isso. Hector, você quer fazer a sua pergunta e a gente passa para a Andrea?

**02:17:33 Hector da Silva Batista:** Claro, pode ser. Gente, boa tarde para todo mundo. Eu acho que o meu não é tanto uma pergunta. Eu sou o Hector, sou da União Estadual dos Estudantes de São Paulo. Recentemente, nós fizemos uma reunião, inclusive antes mesmo de qualquer anúncio da tarifa ser feito, porque, para nós que somos estudantes, o que vale é discutir o que é o transporte público da cidade, o que é o direito de acesso à cidade, o que é a necessidade, inclusive, de a gente ter um transporte público que consiga atingir todos os estudantes, que consiga chegar às periferias, que consiga fazer com que a gente chegue às nossas universidades. Afinal, somos milhões de usuários que utilizam esse transporte público todos os dias para chegar à universidade, para chegar às nossas aulas. E o que a gente teve de resultado, inclusive, foi ver que hoje a gente não consegue ter acesso a um bilhete único e a um passe livre que possam ser integrais. Ou seja, a gente só consegue ir e voltar da universidade, muitas vezes. E

esse foi um retrocesso que a gente teve em relação ao passe livre estudantil, sobre o qual a gente queria questionar a SPTrans se existe alguma discussão sobre a melhoria do passe livre estudantil e sobre a expansão desse passe, que para nós é uma necessidade intrínseca hoje para os estudantes paulistas. Mas também queria posicionar a União Estadual dos Estudantes aqui nessa reunião contra qualquer aumento de tarifa na cidade de São Paulo, justamente porque o que a gente vê hoje, inclusive, são muitos estudantes que, por exemplo, têm o seu bilhete único cortado durante o período de férias e não conseguem transitar na cidade. Hoje eu estou de férias na faculdade e, se eu não tiver dinheiro para conseguir ir até o centro da cidade, eu não consigo sair da minha casa e tenho que passar as férias inteiras trancado, sem ter acesso a parque, sem ter acesso a qualquer tipo de lazer que a cidade pode oferecer. E isso acontece com milhares de estudantes, inclusive aqueles que estudam e vêm de outros estados para estudar e muitas vezes ficam presos dentro da moradia estudantil, porque, quando estão na moradia estudantil, por exemplo, na Cidade Universitária da USP, nem esses têm acesso ao passe livre ou à meia-passagem. Eles têm que pagar a passagem inteira para conseguir sair da Cidade Universitária, então, às vezes, não conseguem nem chegar ao metrô ali perto do Butantã. Essas são coisas que acontecem diariamente com os estudantes da cidade de São Paulo. Então, nós queríamos justamente posicionar a União Estadual dos Estudantes contra esse aumento da tarifa e dizer, inclusive, para todas as entidades que estão aqui que, no dia 8 e no dia 14, nós teremos movimento organizado contra o aumento da tarifa, para se posicionar sobre isso. E, justamente, colocar aqui, para as próximas vezes, uma questão de método. Eu acho que é importante que a SPTrans, André, Mauro, vocês aqui, possa rever, inclusive, para o próximo período, que antes de qualquer aumento da tarifa este Conselho possa discutir o que é a tarifa na cidade de São Paulo. Que, antes de qualquer anúncio em qualquer mídia, antes de qualquer discussão feita por vocês, isso passe antes por este Conselho, como a gente tem que discutir isso aqui. Não que a gente venha aqui fazer uma reunião apenas protocolar para dizer que passou pelo Conselho a questão do aumento da tarifa. Eu acho que isso aqui é prioritário e é uma questão de respeito com cada pessoa que foi eleita nesse Conselho para representar a população paulista. Por último, só para finalizar, eu queria saber se existe uma perspectiva da SPTrans sobre a tarifa zero. Porque isso tudo já existe. Se as empresas que hoje têm mais de 10 funcionários pagarem o que corresponde ao vale-transporte, a gente consegue ter, por exemplo, a tarifa zero na cidade de São Paulo. Então, eu queria entender qual é a disposição da SPTrans para discutir a questão da tarifa zero ou se é apenas essa visão do lucro que a gente vai continuar alimentando na cidade de São Paulo, ou se vamos discutir, de fato, o que significa a população paulista ter transporte público gratuito na cidade de São Paulo. Porque eu acho que é esse debate que a gente precisa avançar no Conselho ainda neste ano.

**02:21:43 Élio Camargo:** Andreia, como os valores a gente vê que não são técnicos de aumento, mas políticos, como foram os quatro anos que tiveram aumento zero visando à reeleição. E, por isso, deveria estar aqui o secretário e os presidentes da SPTrans e da CET, para ouvir outras coisas além dos cálculos. O trânsito não adianta fazer milagre, fazer novo túnel, ponte ou viaduto, porque isso só atrai mais carros. Ou seja, é imobilidade dos carros. A mobilidade é mover as pessoas, não os veículos que transportam apenas 1,1 pessoa por carro. Não adianta a CET, heroicamente e diariamente, arrastar cones para criar mais uma faixa no contrafluxo. A única solução é o transporte coletivo de qualidade, com piso baixo, como falou a Sandra, e gratuito, para atrair pessoas, não carros. E, nesse aspecto, podem ser feitas muitas coisas. Por exemplo, eliminar gargalos que atrapalham o transporte coletivo e custam mais do que 30 centavos. Tirar os táxis dos corredores e das faixas, coisa que já foi discutida lá em 2014 e provou que atrapalha. Entradas e saídas pela direita, ou seja, colocar os ônibus na esquerda nas avenidas, por exemplo, Faria Lima, Paulista, Paulo VI, Vital Brasil, Corifeu e muitas outras na cidade. E a CET também

regular os semáforos, que hoje são inteligentes para os carros, para os ônibus, ou seja, considerando aproximação, paradas etc., porque esse recurso já existe e deveria ser usado. Finalmente, a gratuidade total, ou seja, cobrar o rodízio conforme o horário e a demanda, criando um fundo para a gratuidade total no transporte coletivo de qualidade, como já fazem Singapura e muitos outros países. Aliás, em Singapura a CET esteve lá vendo; na vizinha Malásia, vendo a faixa azul, poderia ter atravessado o canal e visto como funciona o transporte subsidiado pelos carros. Com isso, resolveríamos toda essa nossa discussão. Obrigado.

**02:24:54 Andrea Compri - SPTrans:** Obrigada, Sr. Elio. Michele, quer que eu comente? Michele, eu gostaria, antes de comentar aqui rapidamente, de dizer que tem alguns comentários no nosso chat, e tem um, onde que eu tinha visto aqui? A Clara, a Clara Souza, acabou que não deu para fazer a pergunta, enfim, tem um tempo que foi colocado, então ela quer fazer uma pergunta. A Michele anota tudo, pode passar para a gente, e a gente faz a resposta direitinho, como já é o protocolo aqui das reuniões do CMTT. Daí tem o Leandro falando do semanal, a gente pode conversar. A reforma tributária, a reforma tributária neste ano vai zerar os impostos sobre o transporte público nos próximos anos. Ótimo. Isso seria ótimo. Só falando para o Moreirão, o ISS municipal, esse não incorre sobre o transporte coletivo. Mas são os impostos federais aqui. Se vai zerar, é melhor ainda. Agora, tem uma coisa importante aqui que talvez eu tenha me expressado mal: o relatório da tarifa, a planilha tarifária e o relatório realmente ainda não estão publicados, mas serão publicados agora à tarde. Isso depende, assim como eu falei, de uma série de ritos. Então, sai a publicação da portaria e a gente já disponibiliza no site a planilha e o relatório. Vai sair já rapidamente. Eu falei “procura lá”, mas tem esse periodozinho aí para a gente... Quando sair a portaria, a gente já publica, tá? A planilha ainda não está disponível, é isso que eu respondi. A questão das cotas é um tema para ser discutido à parte daqui. Deixa eu só ver aqui. Bom, aí, para que eu conseguisse responder aqui. A Aline, o Héctor e o seu Elio. Aline, o Héctor e o seu Hélio. A Aline falou de colocar as melhorias na planilha. Tem que incluir. É importante, sim. Vamos tomar isso para a gente, vamos tentar colocar. As melhorias são contínuas. O que é possível fazer já vem sendo implantado, o pessoal do planejamento é muito atento às necessidades, mas vamos colocar, sim, as melhorias nas próximas apresentações. O Héctor falou da tarifa zero. Assim, a gente estudou a tarifa zero, é um tema que está sempre aqui na área de estudos econômicos, sabe? Discutindo a tarifa zero. Teve toda a questão do presidente Lula de fazer um trabalho aí no Brasil todo. A gente tem que pensar muito em fundos de financiamento. Porque sai de um bolso e entra no outro bolso. Alguém tem que pagar para fazer isso. Alguém falou de fazer o fundo. Tudo isso é muito importante, tudo isso é muito importante, e a gente concorda. A questão é ver qual é a melhor forma, o melhor caminho para seguir. Mas tudo isso é realmente muito importante, e eu acho que o prefeito está atento a isso também, está conversando, está fazendo as conversas políticas, como a gente sabe que tem que ter. Vamos ver se a gente tem alguma novidade mais para frente. O seu Elio também fez algumas constatações. A faixa por onde anda o táxi, várias outras constatações, e é importante. A gente anota isso aqui, a gente anota. Seu Elio, o senhor falou uma coisa no final, mas cortou aqui para mim. O que foi mesmo que o senhor falou no finalzinho aí?

**02:30:02 Élio Camargo:** Eu falei sobre a gratuidade total, ou seja, cobrar...

**02:30:06 Andrea Compri - SPTrans:** Ah, sim, sim, sim, gratuidade total.

**02:30:09 Élio Camargo:** O rodízio financeirar o transporte gráatis.

**02:30:16 Andrea Compri - SPTrans:** É, então, é uma fonte de financiamento. Na verdade, o transporte coletivo transporta muito mais gente, como você falou aí, do que o transporte individual, que tem 1,1 pessoas por veículo. O transporte coletivo, se for pensar na quantidade que transporta em relação ao individual, não tem como fazer essa comparação. Realmente, é uma ideia de fonte de financiamento: usar o transporte individual para subsidiar o transporte coletivo. Isso tudo são estudos, conversas. Ficamos sabendo aí que vai ser aberta uma nova Câmara Temática, e vai ser um local de conversa. Acho que é bem importante mesmo isso aqui. O Rafael, acho que quer falar alguma coisa, estava na fila? É que você está aparecendo aqui para mim, mas é a Michele que comanda essa parte aí.

**02:31:21 Michele Perea Cavinato:** Andrea, nós temos que encerrar o Dona Aline, é uma decisão sua.

**02:31:24 Andrea Compri - SPTrans:** Tá bom, tá bom, é que eu entendi o que você estava falando.

**02:31:28 Rafael Calabria:** Mas Michele, eu queria fazer uma questão de ordem rapidinho, eu sei que encerraram as falas, mas não vou falar mais no assunto. Queria só encaminhar algumas coisinhas bem rápidas. Primeiro, que o Drummond falou, são as três coisinhas aqui, rápida. O Drummond falou que no link que você mandou não está a planilha. Ele mandou aqui no chat, ele pediu a abertura do processo, eu sei que seria mais fácil mesmo, é melhor eu pegar o arquivo do processo, mas só corrigir essa questão. Segundo, vocês falaram que o Mauro é diretor da SP Trans, o Mauro que está presente aqui.

**02:31:58 Michele Perea Cavinato:** O Mauro Voltarelli, sim.

**02:32:00 Rafael Calabria:** Ah, ele é de infraestrutura, diretor de infraestrutura, certo?

**02:32:03 Andrea Compri - SPTrans:** Administrativo e de infraestrutura, exatamente.

**02:32:07 Rafael Calabria:** Eu queria saber também: tem o Rafael, da SMT, na chamada. Eu queria saber se é o Rafael adjunto, se o Rafael Manjerona está na reunião, se é ele que está na reunião. Pode ser alguém usando o login da SPTrans, de lá, eu imagino que estaria. Por fim, Michele, uma coisa que a gente já falou no último ano, inclusive há alguns anos: a decisão da Defensoria que pede essa reunião fala para o Conselho se posicionar. Então, acho que, para encerrar, a gente precisaria que os conselheiros do atual mandato, de 2024 a 2026, se posicionassem, votassem. A gente pode fazer isso no chat, mas a Defensoria reforçou isso na reunião que ela participou aqui, inclusive, de que os conselheiros precisam se posicionar sobre o aumento. É óbvio que o Conselho não tem poder de voto, o Conselho não derruba o aumento, mas os conselheiros precisam se posicionar. Então, eu acho que os conselheiros poderiam, não sei, no chat, como você prefere fazer, mas seria importante o Conselho se posicionar sobre o assunto formalmente, não só pelas opiniões levantadas aqui. Então, são esses os meus pontos aqui.

**02:33:39 Michele Perea Cavinato:** Não, perfeito, Rafael. Se os conselheiros atuais quiserem colocar no chat, e a própria ata da reunião já é um posicionamento dos conselheiros. A grande maioria participou, não sei se tem algum microfone aberto aqui, que a maioria dos conselheiros se posicionou nessa reunião, e a própria ata já é um documento oficial.

**02:34:08 Caique Alves de Souza:** Michele, pode ser feito nominalmente, por exemplo, quando registrar na ata: *o conselheiro tal se posicionou*. Porque, se não, acaba ficando apenas como a maioria se

posicionando. Eu quero que conste que *o conselheiro tal se posicionou contra esse aumento*, o que fica melhor e mais claro no registro.

**02:34:23 Michele Perea Cavinato:** Por isso, eu acho importante colocar no chat. O chat é colocado na íntegra na ata.

**02:34:26 Caique Alves de Souza:** Então, maravilha, coloquei lá.

**02:34:34 Luis Antonio:** Boa tarde a todos que estão presentes aqui. Só uma questão pontual que a gente pergunta, a ata fica disponibilizada no Diário Oficial ou fica disponibilizada em alguma parte também do site da SPTrans?

**02:34:49 Michele Perea Cavinato:** Não, a ata é colocada na página oficial do CMTT, e a gravação da reunião também é disponibilizada no YouTube, na página do CMTT.

**02:35:01 Carol Ribas:** Quando vai ser disponibilizada a gravação?

**02:35:02 Michele Perea Cavinato:** A gravação, assim que terminar a reunião, eu já encaminho para a informática subir ela no link. O Teams tem um delay para baixar toda a gravação, mas assim que for disponibilizado, já sobe no link, na página do YouTube.

**02:35:38 Carol Ribas:** A questão do fato dos secretários não estarem aqui, a gente está batendo o ícone dessa tecla, não é uma questão.

**02:35:43 Michele Perea Cavinato:** Tudo o que é discutido na reunião é levado ao secretário, tudo.

**02:36:00 Andrea Compri - SPTrans:** Da minha parte, eu não tenho mais nada a acrescentar, viu, Shelly?

**02:36:02 Michele Perea Cavinato:** Eu acredito que cumprimos, então, essa etapa da alteração tarifária. O papel do CMTT era exatamente esse; o papel do governo é apresentar a planilha, e ela foi muito bem apresentada, muito bem esclarecida. Agradeço muito a sua participação, Andréia, a sua, Mauro Voltarelli, de toda a equipe que participou conosco, ao Caio Luz, que esteve conosco a reunião inteira, e aos conselheiros que permaneceram e participaram dessa reunião até o horário, inclusive extrapolamos bastante, e eu considero a etapa encerrada. Feliz Ano Novo a todos. Caio, obrigado a você. Eu vi você participando durante todo o período. Boa tarde a todos. Bom ano a vocês. Todas as perguntas que não foram respondidas podem me encaminhar, que eu repasso para a Andréia.