**REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CMTT**

**Horário**: 10h00

**Data**: 26/12/2024

**Participantes**

|  |  |
| --- | --- |
| **Nome** | **Bancada** |
| Michele Perea Cavinato | Governo - SMT (Organização) |
| Marcelo Almeida Pereira | CMTT - Governo SMDH |
| Ricardo Airut Pradas | Governo - SMT |
| Alessandra Ferreira Nicolau - Jornalismo - SGRSP | Observador - Sociedade Civil |
| Dawton Gaia - SMT | CMTT - Governo SMT |
| Wagner Palma | CMTT - Operadores do Serviço de Transporte |
| FSP | Observador - Sociedade Civil |
| sandraramalhoso | CT - Mobilidade a Pé |
| Media Center | Observador - Sociedade Civil |
| Mauricio Losada | Governo - CET |
| Leonardo | Observador - Sociedade Civil |
| Fabiola Perez Correa | Observador - Sociedade Civil |
| Paulo Matias (SETRAM) | Imprensa - SETRAM |
| Hildeni Antonio Gomes Junior | Observador - Sociedade Civil |
| Murilo A. | Imprensa - CET |
| Gabriel Erika Hilton | Observador - Sociedade Civil |
| SPTrans: Andrea Compri e George Guidalla | Governo - SPTrans |
| Media Center - TV Cultura | Observador - Sociedade Civil |
| Antonio Carlos de Souza | Observador - Sociedade Civil |
| rafael@podaris.com | Observador - Sociedade Civil |
| Alberto - DGO/SET | Governo - CET |
| Henrique | Observador - Sociedade Civil |
| Clareana/MinhaSampa | Observador - Sociedade Civil |
| THIAGO DOS SANTOS DA SILVA | Observador - Sociedade Civil |
| Rafael Fontes | Observador - Sociedade Civil |
| Renata Bitar | Observador - Sociedade Civil |
| Fabio Leão | Observador - Sociedade Civil |
| Alexandre Bürgel - Zona Sul | CMTT - Sociedade Civil |
| Aline Mazzo | Observador - Sociedade Civil |
| Elio | CT - Mobilidade a Pé |
| Johnson DR CET | Governo - CET |
| Leandro Chemalle | Observador - Sociedade Civil |
| Luciana Trindade Mov.sociais | CMTT - Sociedade Civil |
| Eduardo Reis - SPTrans | CMTT - Governo |
| Toninho Leria | Imprensa - SETRAM |
| José Maria Tomazela | Observador - Sociedade Civil |
| Caique Souza - CMTT Zona Leste | CMTT - Sociedade Civil |
| Marshelle | Observador - Sociedade Civil |
| Rafael Calabria | Observador - Sociedade Civil |
| Alexandra GST CET | CMTT - Governo CET |
| Jozino Lucas | Observador - Sociedade Civil |
| Renan Villarta | CMTT - Sociedade Civil |
| Conselheira Marta Porta | CMTT - Sociedade Civil |
| Sofia Aguiar | Observador - Sociedade Civil |
| Adamo Bazani - Diário do Transporte | Observador - Sociedade Civil |
| Daniel Augusto De Souza Borges | CMTT - Governo SF |
| Mauro Calliari | CT - Mobilidade a Pé |
| Gustavo dos Santos Azevedo | CMTT - Sociedade Civil |
| Myrna dos Santos Melo | CMTT - Governo SMPED |
| George Queiroz | CMTT - Sociedade Civil |
| Letycia | Agência Brasil | Observador - Sociedade Civil |
| RICHARD MELO DA SILVA | CMTT - Sociedade Civil |
| Juliana Tiemi Tamanaha | Observador - Sociedade Civil |
| Bruna Sales | Observador - Sociedade Civil |
| Luis Antonio | Observador - Sociedade Civil |
| Aline Pellegrini Matheus | CMTT - Sociedade Civil |
| Adriana Ferraz Camasao | Observador - Sociedade Civil |
| Pamela Escolastico Rodrigues | CMTT - Governo SMUL |
| Amanda Paschoal | Vereadora |
| Silvia da Bancada Feminista | Observador - Sociedade Civil |
| Glaucia Bellei Neix | Observador - Sociedade Civil |
| Debora Sipukow | CMTT - Governo SMS |
| Media Center - TV Cultura | Observador - Sociedade Civil |
| Instrutor Carlos Rabelo | CMTT - Sociedade Civil |
| Rafaela Moreira | CMTT - Sociedade Civil |
| pati.sepe | Observador - Sociedade Civil |
| Marco Antonio Portugal | CMTT - Sociedade Civil |
| Erick Araujo | CMTT - Sociedade Civil |
| Evandro Silva | CMTT - Sociedade Civil |
| Danton Barbosa | Observador - Sociedade Civil |
| Xenia Vaz | CMTT - Sociedade Civil |
| Antonio | Observador - Sociedade Civil |
| Juliana Gatti | CMTT - Sociedade Civil |
| Erick Andrade | Observador - Sociedade Civil |
| Carioca Dz Tucuruvi do PT | Observador - Sociedade Civil |
| Thiago Silva (Plamurb) | CMTT - Governo SMUL |
| Gustavo | Observador - Sociedade Civil |
| Isabella Oliveira | Imprensa - SPTrans |
| Manoel Santos | CMTT - Governo Sptrans |
| Hector da Silva Batista | CMTT - Sociedade Civil |
| Marcelo | Observador - Sociedade Civil |
| sergio | Observador - Sociedade Civil |
| Luciana Trindade Trindade | CMTT - Sociedade Civil |
| João Vitor Reis Ninjo | Observador - Sociedade Civil |
| Kel | Observador - Sociedade Civil |
| Maria Flor Flor | Observador - Sociedade Civil |
| Rogerio V | Observador - Sociedade Civil |
| José Renato Soibelmann Melhem | CMTT - Governo SMPED |
| Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos | CMTT - Governo SVMA |
| Kamila | Observador - Sociedade Civil |
| Adriana Bifulco | Observador - Sociedade Civil |
| Jeanete - SPTrans | Governo - SPTrans |
| Barbara Rosangela de Souza | Observador - Sociedade Civil |
| Edmur | SPTrans - Imprensa |
| Diogo da Silva Dias | Observador - Sociedade Civil |
| Toninho Vespoli | Vereador |
| Izumu Honda | CMTT - Sociedade Civil |
| Marcos Costa | Observador - Sociedade Civil |
| Maria Izabel Panter | CMTT - Governo SME |
| meli.mobilidade | CT - Mobilidade a Pé |
| Leticia | Observador - Sociedade Civil |
| Mauro Ramon | Observador - Sociedade Civil |
| Amanda Machado De Liz | Observador - Sociedade Civil |
| Célia aparecida Assumpção | Observador - Sociedade Civil |
| Fernando Mota | Observador - Sociedade Civil |
| Fabio Trindade | Observador - Sociedade Civil |
| Rita de Cassia Batista Ventura | Governo SMT |
| Renan Alves da Silva | CMTT - Sociedade Civil |
| Gerson - SPTRANS | CMTT - Governo SPtrans |
| leandrogpp | Observador - Sociedade Civil |
| Eleonora Cordeiro Mattoso | CMTT - Governo SME |
| Marcelo Takishi Scrocco | CMTT - Governo SMS |
| Rose | Observador - Sociedade Civil |
| Paulo Rams | Observador - Sociedade Civil |
| Ana | Observador - Sociedade Civil |
| João Vitor Campos dos Reis | Observador - Sociedade Civil |
| Maria Eduarda | Observador - Sociedade Civil |
| Márcia | Observador - Sociedade Civil |
| Francisco jose | Observador - Sociedade Civil |
| Edson Pardinho | Observador - Sociedade Civil |
| mauro | Observador - Sociedade Civil |
| José Maria | Observador - Sociedade Civil |

**Pauta**

Avaliação dos elementos tarifários do Sistema de Transporte Público por Ônibus na Cidade de São Paulo - SPTrans

**00:03:00 Ricardo Pradas - SMT/AT**: Reunião extraordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. A pauta é a avaliação do sistema de transporte público de ônibus na cidade de São Paulo, com a apresentação da SPTrans. Então, sem mais delongas, vamos passar à apresentação, alinhar todo mundo no mesmo canal, com todas as mesmas informações, para a gente prosseguir com a reunião, com os serviços já embasados, com as informações já verificadas.

**00:04:31 SPTrans**: Então, bom dia a todos. Aqui, é a Andréa Combre, da Superintendência de Receita e Remuneração da SP Trans. Ao meu lado está o Jorge. Jorge, da Diretoria de Gestão e Receita da Remuneração. E nós preparamos aqui para a reunião uma apresentação com a evolução dos principais elementos tarifários do sistema de transporte por ônibus da cidade de São Paulo. Vamos colocar aqui. Vocês estão me chegando na apresentação? Então, nós vamos iniciar aqui a apresentação com os dados gerais do sistema. Hoje, nós temos o sistema conta, transporta, na verdade, 7,1 milhões de passageiros transportados. Hoje, o sistema transporta cerca de 7,1 milhões de passageiros transportados. Nos dias úteis, em 1.318 linhas, sendo 150 linhas noturnas no sistema. São 13.500 veículos cadastrados, frota 100% acessível. Para ter uma ideia, hoje estão consumidos cerca de 450 milhões de litros de óleo diesel no sistema. São 163 mil viagens programadas nos dias úteis. 2,3 milhões de quilômetros percorridos. 2,3 milhões de quilômetros percorridos. E temos também 34 terminais de transferência, 20.380 pontos de parada e bilhetes únicos ativos, 11,3 milhões de bilhetes nas cidades. Passageiro transportado aqui a gente trouxe um histórico desde 2016 então voltou estão enxergando aí a evolução do passageiro transportado sim, sim a gente trouxe uma evolução é uma evolução em passageiro dia útil que é média de janeiro a novembro de cada ano desde que a gente está apresentando a gente percebe aqui que 16, 17, 18 o sistema transportava cerca de 9,5 milhões de passageiros transportados de onde ele vinha numa constância em 19 a gente já percebe uma pequena queda e aí tem uma influência de algumas inaugurações de linhas, estações das linhas 4 e 5 do metrô principalmente. A gente observa essa queda e nesse ano a gente também tem o transporte por aplicativo se intensificando. A gente já começa a ver se intensificando então a gente chega em 8,8 milhões no dia útil nos anos de 2021 nós tivemos a pandemia de covid-19. A gente sabe da queda de passageiros de todas as medidas emergenciais que tiveram, além da questão de emergência pública, os estudantes ficaram com aulas virtuais, os idosos em casa, reclusos por conta da doença. Enfim, essa história a gente já conversou bastante em 22, com a retomada das atividades normais. O passageiro volta a crescer, passa para 6,88 6,8 milhões em 2023, 2024 está se construindo em 7 milhões de passageiros transportados no dia útil, em 2024, fecha com 7,1 esse número, em 2024, ele dá uma diferença em relação a 2019 de cerca de 20% a menos de passageiro transportado. Nesse novo slide, a gente apresenta uma evolução aqui da participação de passageiros pagantes das gratuidades e das transferências ônibus-ônibus sem acréscimo tarifário. Em 2019, 52% de passageiros eram pagantes, 23% eram gratuidades e 25% as transferências ônibus-ônibus. Como é que isso foi ao longo do período? 2020 a gente tem a pandemia. Então, é normal a gente vê a gratuidade cair, os estudantes e os idosos principalmente que ficaram mais em casa, a gratuidade cai de 23% para 17% e o passageiro pagante sobe para 56%. A transferência sobe um ponto percentual também, em 21 teve a suspensão da gratuidade de 60 a 64 anos. Esses 17% de gratuidade cai para 14%, cai mais ainda o passageiro pagante, sobe para 58% a participação dele e a transferência 28 em 22. Já acontece a retomada das atividades normais. Vamos para o final da pandemia. A gratuidade começa a dar uma aumentada, as aulas começam a ser presenciais novamente, as pessoas saírem mais de casa. Enfim, quem podia ficar dentro de casa. A gente tem um novo quadro a gratuidade, passa para 16% o pagamento de 57% em 23. Acontece a retomada da gratuidade dos 60 a 64 anos e no final do ano é implantado o programa do Domingão Tarifa Zero. Nesse ano, o quadro ficou, ele aumenta aqueles 16% de gratuidade e passa para 22%, os passageiros pagantes caem de 57% para 54% e a transferência ônibus-ônibus ela fica na ordem de 24% em 24. Se consolida toda a gratuidade dos 60 a 64 novamente, mais o Domingão Tarifa Zero e a gratuidade e hoje o nosso quadro é de 50% de passageiros pagantes e os outros 50 dividido em 28% de gratuidade e 22% transferência ônibus-ônibus, sem acréscimo tarifado. Essa tabela do meu lado aqui direito aqui mostra a evolução do passageiro transportado ano a ano, que é o volume anual, e do lado é o passageiro equivalente do sistema, que é o passageiro que, quando ele é multiplicado pela tarifa cheia, ele resulta na receita tarifária do sistema e do lado o índice de equivalência o índice de equivalência de 2019 é parecido com o atual de 2024 nesse meio tempo 20, 21, 22, 23. Ele foi maior, porque você percebe nos quadros que nós tivemos mais passageiros pagantes, tivemos menos gratuidades, mais pagantes, mas hoje é o nosso maior índice de passageiro gratuidade, em relação ao pagante. Nós temos um índice de 48,9%, é o índice de equivalência atual. Agora, a gente vai falar um pouquinho da evolução da frota operacional, oferta de lugares e o passageiro transportado, fazendo uma relação. Aqui, a gente está falando da frota operacional atual de novembro, o passageiro é o total do ano de exemplo estimado, em relação ao período de antes da pandemia. A gente está com uma frota menor em 6%, 3% menor, enquanto a oferta de lugar está só menos 3%, aliás, está 3% menor. O que acontece? A nossa frota tem uma capacidade maior de lugares e a gente consegue oferecer esse maior. O sistema consegue oferecer essa melhora de conforto para a frota, o passageiro transportado está como eu estou mostrando em 19% menor. Então, como é que nós estamos trabalhando hoje? Nós estamos trabalhando em relação ao período anterior à pandemia, com 94% da frota de antes da pandemia para cerca de 80% dos passageiros transportados de antes da pandemia. A gente percebe aí nos anos de 20, 21, como esse dado ele é sempre no mês de novembro de cada ano, a gente não percebe aquelas quedas no ano da pandemia, porque é sempre o mês de novembro, lembrando isso. O importante desse quadro é demarcar essa questão. Hoje, nós estamos com 94% da frota para 80% da demanda de antes da pandemia e 97% do índice de conforto, oferta de lugares aqui. A gente faz uma evolução também de custos e receitas. O custo do sistema lá em 2019 de 8,7 bilhões de reais, no ano agora em 2024, 11,4, aqui já está estimado mês de dezembro. A gente está falando só do custo da operação do serviço, não tem infraestrutura nesse quadro. O que a gente pode chamar atenção na parte de custo, tem todos os reajustes contratuais anuais, com os preços para óleo diesel, mandiólogos e capital. Importante chamar atenção aqui que a inflação do setor nesse período em 1924 foi maior que a inflação geral. Só para ter uma ideia o diesel, o diesel nesse período, a gente fez uma conta de 57% de reajuste, enquanto a inflação geral desse período deu 33% de reajuste. Dá uma diferença de 25 pontos percentuais. A inflação 22 também teve um reajuste da mão de obra maior que a inflação geral. A gente tem essa questão do índice do setor que foi maior que o índice geral. Nós tivemos também para chamar atenção os carros com ar-condicionado, que foram incluídos na frota que também consomem o custo do sistema, a tarifa não, não estou lá ainda. Imagina, a tarifa em 2019 estava 4,30, em 2020, 4,40 e aí ela se mantém até 2024, as receitas, o que financia o sistema são as receita tarifária, outras receitas menores e a compensação tarifária em 2019. A gente estava com 5,5 bilhões de receita tarifária, ela cai em 2021, por conta da pandemia, apesar de ter tido reajuste em 2020, nós tivemos o período da pandemia. Em 22 vai retomando as atividades e aumenta o passageiro transportado. Em 23, retoma as gratuidades 60, 64 anos baixam e em 24 ela abaixa ainda mais, por conta dessa consolidação da gratuidade, mais de um milhão de tarifa zero. A compensação está aí, como ela cobre a diferença entre a receita tarifária e o custo do sistema, ela é exatamente a diferença. Esses dados são dados do fluxo de caixa do sistema disponíveis no portal de informação, no portal transparência. No próximo slide, no ensino, o que que nós fizemos? Nós pegamos o mesmo slide anterior e nós atualizamos tudo no sistema para ficar preços de novembro de 24. Aqui, a gente percebe que o custo atual, o custo de 2024, está muito parecido com o custo de 2019. É certo que a gente teve uma redução de frota em relação a 2019, mas a gente teve também todas aquelas pressões de custo. Como eu falei, a inflação do setor foi mais alta que a inflação geral, a inflação de ar-condicionado e tudo que a gente comentou no slide anterior, a receita tarifária. A gente percebe que nos valores de hoje a nossa receita tarifária, lá atrás, estava antes da pandemia em 7,5 milhões bilhões de reais, no ano de 2019 está faltando um dólar, no 2019, essa queda convida os passageiros transportados. A gente vai implementar umas gratuidades e logicamente a diminuição dos 19% e 20% de passageiro transportado e a compensação tarifária, como nós falamos, como ela vem se juntar à arrecadação tarifária, a receita tarifária, para cobrir o custo, tem um aumento nessa proporção. A compensação, aqui falando agora sobre dados atuais do sistema então, foi calculada, foi feita uma planilha de custo com ordem de serviço, ou seja, quilometragem e horas atuais, depreciação, tributos, todos os preços atuais do sistema. Nós temos um custo mensal do sistema de um bilhão de reais por mês, sendo que, para operação da frota de veículos que representa 92%, nós temos 924 milhões por mês e 78 milhões é o custo da infraestrutura, terminais comercialização e a gestão do sistema, esse custo dividido pelo passageiro pagante equivalente, que é o passageiro que traz o dinheiro, a receita, é o passageiro que traz a receita de uma tarifa cheia. Nós temos o valor de 11,86 que é o valor para cobrir o custo do sistema, sem utilizar subsídio, 11,86 bem certo, somente na operação da frota de veículos, 10,93 centavos, esse é o custo atual, para não haver subsídio no sistema. Esse outro quadro ele é o seguinte, nós pegamos o custo mensal somente da operação aqui, não tem infraestrutura e nós fizemos um cálculo econômico, dividindo esse custo pelos passageiros mensais. Primeiro, em barco, fique aqui, o que quer dizer que considera aqui todos os pagantes e não pagantes. É como se se fosse todos os usuários do sistema pagassem, a tarifa, e essa quantidade de passageiros, 121 milhões, 246 mil de passageiros mensais. O valor do custo dividido, por essa quantidade, chega em um custo por passageiro do primeiro embarque de 7 reais e 62 centavos. Esse valor equivale ao valor real da tarifa. A gente pode falar o valor real da tarifa. Se todos os usuários pagassem a tarifa de ônibus, seria 7 reais 62. Esse quadro de baixo, só para colocar aqui como é que nós chegamos nos 121 milhões de passageiros, a gente divide pagantes e não pagantes, as gratuidades, os pagantes, a gente divide o que é o primeiro embarque da viagem, quando decrementa o valor da tarifa e os demais embarques da viagem. Na verdade, a gente faz o seguinte, a gente usa a regra do bilhete único comum, que é a utilização durante 3 horas, 4 embarques. Utilizando essa regra, a gente chega em 33 milhões de passageiros, primeiro embarques de gratuidades, 18 de demais embarques, no total de 51 milhões. Quando a gente soma os 88 milhões mais os 33, chegando em 121 milhões de passageiros, que é o que a gente usa no quadro assim. Mas quero fazer essa explicação nesse outro quadro. A gente chama atenção também a uma coisa que a gente sempre coloca, que, dentro do curso do sistema do subsídio ao transporte público, as compensações tarifárias estão incluídas, outras políticas públicas, quando a gente transporta estudantes, quando a gente transporta idosos e IPCD. Então, do valor total do subsídio ao transporte, uma parte é destinada ao transporte desses usuários. A compensação tarifária permite a gratuidade de 500 milhões de passageiros por ano, estudantes, idosos e IPCDs. No ano de 2023, dos 5,3 bi que foram utilizados de compensação tarifária, 2,4, ou seja, 48% foram utilizados para esse extrato dos usuários do sistema. A diferença é a política de mobilidade que são as transferências ônibus-ônibus, sem a crença do tarifário e as reduções tarifárias. No ano de 2024, nós tivemos 6,7 bi de compensação total e 2,7 desse total foi utilizado para o transporte desses usuários. A diferença também foi para a política de mobilidade. Aqui, fazendo parênteses que, além do transporte das transferências ônibus-ônibus, sem a crença do tarifário e as reduções tarifárias, nós tivemos a implantação do Domingão Tarifa Zero, no final de 23, que ele pega o ano completo de 2024. Aqui, para finalizar nossa apresentação, a gente apresenta os valores da tarifa, os valores da tarifa atual, quase 40, quanto que ficaria considerando os principais índices de inflação? Nós pegamos aqui, é a última plena tarifária até 2024. Qual que foi o índice acumulado de inflação? Nós consideramos os índices usuais de inflação IGPM, IPC, da FIM, IPCA do IBGE. Nós chegamos no seguinte, o período acumulado aqui é dezembro de 19 a novembro de 24, o maior é o IGPM, 56,3%, e passando o período IPC FIM 33,8% IPCA, não menor 32,8%. Atualizando a tarifa atual de 4,40 por esses índices, a gente vai de 6,88, chegando a 5,84 menor. O governo está trabalhando em uma hipótese máxima e mínima de valor de tarifa, considerando 5,20 e 5 reais, 5,20, dá 18,2% de reajuste da tarifa atual, 5 reais, 3,20%, 13,6%. Esses valores considerados pelo governo consideram tanto a modicidade tarifária quanto a elasticidade da demanda, para não obter perda de passageiros. Um último dado aqui importante é o seguinte, é um cálculo econômico a cada 10 centavos de reajuste da tarifa. Isso representa 2,3% de reajuste na tarifa básica e o valor que representa também um aumento de 106 milhões por ano de receita tarifária do sistema. Essa foi a apresentação que a gente fez. A gente levou em conta todos os elementos tarifários. Espero que tenham entendido. Qualquer dúvida, a gente está agora à disposição.

**00:28:26 Michele Perea Cavinato**: Andrea, obrigada pela apresentação. Vou abrir então a fila de falas. Dawton, quer assumir? Você consegue ouvir agora?

**00:28:30 Dawton Gaia – SMT**:Estou ouvindo. Eu vou limitar o tempo das falas das pessoas, senão todos não conseguem falar. A princípio, nós vamos limitar o tempo das falas e no máximo três minutos por fala, se vocês puderem responder. Eu vou agradecer bastante e a gente vai começar a abrir aí para poder fazer as falas. Eu acho que ficou muito clara a apresentação que foi feita. Está bem esclarecedora. Eu vou começar abrindo para o Mauro,que é o primeiro inscrito, fazer a fala dele.

**00:29:19 Mauro Calliari**: Bom dia, gente. Eu tenho três perguntas sobre a apresentação da Andréia. A primeira é o seguinte, me parece, Andréia, que faltou colocar nessas duas suas propostas 5,25 reais de aumento, o que que aconteceria com todos os quadros que você mostrou no histórico. Acho que faltou essa simulação. Qual é o percentual que vocês estão propondo entre esses dois intervalos? Como ficaria o percentual de gratuidade? Qual seria o novo percentual de subsídio que a prefeitura teria que pagar para as empresas de ônibus? A minha sugestão é que se faça, que você apresente agora, vocês devem ter essa simulação, porque só falar o número. Você construiu toda uma argumentação com base em quadros que chegam em 2024 e essa simulação para 2025 não está feita. A segunda e acho que é mais importante, eu gostaria de saber quais são as alternativas que vocêsconsideraram para não ter aumento. Existe algum estudo da prefeitura que tenha sido discutido internamente, mesmo que não apresentado aqui no CMTT, que mostra um modelo de pagamento diferente do que está sendo feito hoje? Quais são as alternativas de contrato que poderiam mudar esse sistema, mesmo as gratuidades, por exemplo, de troca de ônibus, como você falou? Elas não geram necessariamente um custo adicional para as empresas, mas elas estão sendo remuneradas. Por isso, gostaria de saber se vocês consideraram, quais são as alternativas que vocês têm. A última coisa, me parece uma certa incongruência em relação à instalação da tarifa a zero do domingo, sem que se tivesse a ideia de que isso aí fosse ser estendido. Quer dizer, não fica um pouco estranho você cortar o preço a zero no domingo e aumentar o resto dos dias?

**00:31:25 Dawton Gaia – SMT**:Eu vou abrir para todas as perguntas e deixar para uma resposta no final. Eu acho que vai ficar mais organizada nossa fala aqui.

**00:31:34 Mauro Calliari**: Mas será que não seria o caso de ter alguns blocos que serão tantas perguntas? Ela vai conseguir responder todas de uma vez? Organizadamente será que a gente não vai ficar com muita pergunta sem resposta?

**00:31:45 Dawton Gaia – SMT**:Então, eu também acho. Por isso que eu vou abrir e, de acordo com o número de perguntas que vão surgindo, a gente para e dá a resposta e depois continua. Eu vou abrir para mais duas ou duas pessoas. A gente vê a quantidade de questionamentos. A gente vai dando as respostas.

**00:32:02 Xenia Vaz**: Bom dia a todos. Na apresentação que vocês fizeram, vocês informam uma mão de obra de 924, que equivale a 92% do valor total que tem com o custo do meio de transporte. Eu gostaria de saber qual o percentual utilizado dentro desse bloco que vocês classificaram mão de obra etc. lá do que representa os 92%. Então, qual o percentual utilizado para cada um, para eu saber, por gentileza. Vocês também falaram que o conforto e a oferta de lugares está em 97%. Como que foi realizada essa avaliação? Porque fazendo um acompanhamento simples ali no terminal piscina em horário de pique, a gente tem filas, tempos de espera, superlotação do ônibus. Como que foi feito esse 97 aqui percentual de conforto e oferta de lugares? Muito obrigado.

**00:33:33 Sandraramalhoso**: Bom dia a todos. Então, é só me apresentando, não sei todo mundo aqui me conhece. Meu nome é Sandra Ramalhoso. Sou uma pessoa com deficiência, cadeirante e utilizo o transporte público. Faço parte também da comissão permanente de acessibilidade. Nós fizemos uma resolução nessa comissão em que todos os ônibus deveriam de ser piso baixo, para serem acessíveis. Nós não consideramos que o elevador seja acessibilidade. Então, nós contestamos esse valor de 100% da frota acessível. Por quê? Porque esse elevador quebra, os motoristas não sabem utilizar e nós ficamos à deriva na rua. Então, eu quero saber, por que vocês não melhoram primeiro o transporte para poder justificar o aumento? Por que vai justificar com esse tipo de qualidade que nós temos de transporte? Transporte com barata? Cinco, seis horas, você pega o ônibus, ele está infestado de barata. Mas nem isso vocês fazem. Então, como é que fica? Quer dizer, com essa qualidade vocês querem aumentar o valor? Outra coisa, como é que vocês, a gente passou uma campanha eleitoral discutindo tarifa zero, com a promessa de tarifa zero, e agora vocês querem aumentar o valor? Eu pensei que nós íamos ter agora a definição. Olha, como o prefeito ganhou, ele prometeu, então vamos ter tarifa zero. Não era isso? Era isso a promessa. Obrigada.

**00:35:30 Alexandre B.**: Oi, pessoal, bom dia, tudo bem? Desde já, boas festas para todos. Muito bem. Eu vou me até apertar uma pergunta, porque eu acho que é longo aí o debate. Ele deveria ter sido, desde sempre, desde que a gente começou em 2024, permear aí as nossas reuniões. Mas uma pulga aqui que me incomoda, atrás da orelha, é assim, qual é o peso hoje da gratuidade? No valor geral da tarifa, nesses percentuais apresentados aí na tabela. E vai um pouquinho do que colocou na primeira pergunta, que não é colocada aí, que era a questão da avaliação do peso, disso no custo total da tarifa, possível avaliação de aumento etc. É isso. Obrigado.

**00:36:43 George Queiroz**: Vocês estão me ouvindo? Primeiro só uma pergunta, o secretário, o novo secretário, ele está presente na reunião?

**00:36:58 Dawton Gaia – SMT**: É, não.

**00:36:59 George Queiroz**: Não, né? Bom, vou dar boas-vindas dele, para ele, eu espero que não seja mais um secretário ausente, os últimos secretários aqui nas reuniões do CMTT, do Conselho, tiveram participação muito pequena, os últimos, espero que o próximo não entre nessa toada, de vir aqui, fazer um oi aqui, uma chamada, cinco minutos, e está aqui, está lá e não tem uma participação efetiva. Então, esse conselho, eu acredito que ele é importante para esse tipo de debate. O que eu queria dizer aqui, eu quero falar rapidamente também, não quero estender tanto, mas a gente vem aqui, a apresentação foi feita pelo grupo financeiro. Ou seja, essa ideia de que a questão aqui do transporte e tal, é uma questão contábil, e nós estamos falando aqui do exercício de direito. É, um exercício de direito, essa ideia, essa coisa de fechar a conta e tal, ligada a só uma questão de Excel, e nós estamos falando aqui do lado de cá, do balcão, uma questão de direitos. Então, é um pouco incômodo a gente ver nas apresentações, essa ideia de que a gratuidade é uma espécie de esturvo. O PCD é uma pessoa que está, vamos dizer assim, andando de graça e os outros estão pagando e tal. Isso é uma coisa um pouco enganosa, porque a gente sabe também que o custo do sistema, ele não é por passageiro o custo do sistema, existe a viagem, a viagem tem o seu custo. As pessoas que entram, elas pagam, algumas pagam, as outras não, exercem o seu direito, mas o transporte é um direito social. E o que a gente viu, a gente vê claramente nesses números, a gente teve um fato muito grave, que foi a pandemia da covid, um fato externo, que foi a pandemia da covid, mas a gente tem outros fatos que a gente mostra que as pessoas, a questão das pessoas não estão, retornaram ao ônibus. As pessoas pararam de usar ônibus, por causa, claro, da pandemia, mas já estavam largando o ônibus por conta do transporte, por aplicativos, e não retornaram. E é isso que é preciso ser entendido, porque não é somente uma questão de que os passageiros são um número fixo. As pessoas não querem mais pegar ônibus como pegavam antes, muito porque o transporte por ônibus não está sendo atrativo o suficiente. As pessoas estão preferindo, sim, pegar carro, comprar carro, fazer dívida para carro, ou usar até outros meios. Eu uso de bicicleta porque eu não consigo pegar ônibus com esse tipo de frequência. Uma questão é a frequência, outra questão é a falta de investimento em novos corredores, os táxis nos corredores diminuindo o tempo de viagem. A gente tem uma série de problemas que fizeram com que os passageiros não retornassem a contento. A gente fala de tarifa como se fosse passageiros pagando um determinado custo, quando esse número de passageiros pode ser incentivado, a gente precisa retornar as pessoas para o transporte público, isso precisa de incentivo, política pública precisa de corredores etc. e um serviço a contento. Então, me parece que não é somente uma questão binária de põe o custo aqui e o X número de passageiros, quando a gente tem a possibilidade, e a gente tem, isso é uma falha, acredito, da gestão nos últimos anos, em oferecer um serviço melhor a contento que faça com que a gente possa crescer 20%, 30% essa quantidade de passageiros pagantes ou não. Então, eu queria entender se existe um plano da prefeitura em retomar, em atrair o passageiro, porque, ultimamente, a prioridade da prefeitura, todo mundo sabe disso, tem sido o transporte individual motorizado. Então, eu queria saber se existe dentro dos estudos a possibilidade da gente ter uma volta, um crescimento, através de políticas públicas positivas, de melhoria do serviço, o que está acontecendo. Muito obrigado.

**00:41:02 SPTrans**: Nós vamos tentar explicar aqui a situação. O Mauro, primeiro, ele perguntou uma simulação sem gratuidade, falou de alternativas para não ter aumento tarifário, falou do programa do Domingão Tarifa Zero. O que a gente quer? Eu queria deixar aqui claro. A tarifa, primeiro, ela é, assim, prerrogativa do poder público. Ela não é só estudada no âmbito da SPTrans. A SPTrans é que faz a gestão dos contratos. Então, nós temos todos os dados aqui de passageiro, de receita, remuneração, subsídio. Mas tem outras áreas da prefeitura que tratam disso. Tanto o governo. Tanto fazenda. E em fazenda, principalmente, eles fazem os estudos da capacidade da prefeitura como um todo, levando em conta as outras secretarias, de cobrir o custo, cobrir a diferença entre o custo e a receita tarifária do sistema. Então, isso está sendo tratado, não só, só aqui, como nessas outras secretarias. E, assim, eu não sei como é que isso foi tratado lá. Aqui, a gente apresentou para vocês qual foi o histórico, a evolução desses dados e mostrando, assim, a gente pincelou no final que o governo está trabalhando com entre 5 e 5,20, mas levando realmente em consideração outros parâmetros e, principalmente, a capacidade. O quanto que o governo tem de capacidade para arcar com recursos aqui para o sistema de transporte, considerando os gastos com as outras secretarias. Depois o George pode comentar. Ele até pergunta uma questão do impacto. Quando a gente colocou lá no último slide, a gente colocou os 100 milhões a cada 10 centavos. Então, quando você olha as necessidades do subsídio, o que ele está colocando? Se ele falar em 60 centavos, ele está falando em uma redução de 600 milhões. 600 milhões na pressão orçamentária da compensação tarifária. Então, naquele último slide, a gente mostra como cada 10 centavos entre 600 e 800 milhões naquela redução daqueles números que a gente tinha apresentado. Só mais uma questão. Até aí você falou isso e me lembrou, George, felizmente. O único financiamento que a gente tem hoje para o sistema é a receita tarifária e a compensação tarifária. Eu ia até falar isso, eu ia até falar isso no final lá do George. A gente procura, a gente faz estudos de novas fontes de financiamento, porque isso é importante também para o setor, para o serviço para o setor. E o estudo aqui é constante, é constante, só que não é algo fácil de ser implantado. Mas a gente trabalha e vai continuar trabalhando em novas fontes de financiamento para o setor. A Sheila fala, fala do custo do serviço. Eu não sei, acho que houve uma confusão aí, Sheila. O que eu apresento ali é o seguinte. Por mês, o custo do serviço com infraestrutura dá cerca de um bilhão de reais. Aí a gente divide. 92% desse valor é o custo com a operação. Operação como um todo. E a diferença, quase 80 milhões, é o custo da infraestrutura, terminais, comercialização e gerenciamento. Dos 924 milhões de reais, aí ele é dividido, tanto na parte da mão de obra, como você falou, que hoje pesa, assim, a gente não trouxe aqui, mas pesa aproximadamente 50% do valor total. O custo do capital investido na operação, toda a parte de veículos e garagens, mais ou menos 30%. E a parte do variável, diesel, lubrificantes, rodagem, que gira em torno de 20%. Só considerando, hoje o diesel, com o aumento do diesel, já está em torno de 25%, diesel é 25% e aquela outra parte dos 25% seria o demais custos administrativos, capital, seria em torno de 25%. Então, 50% mão de obra, 25% diesel, 75% é custo direto mesmo de mão de obra e diesel. E os outros 25% custos indiretos. Perfeito. Aí a Sandra anotei aqui a questão do que você trouxe. É importante, tanto que os novos veículos que estão entrando elétricos, mesmo a questão dos elétricos que a gente está colocando, os carros menores já estão tendo solicitados que os novos carros tenham piso baixo. E é uma transição. A gente passou uma transição, eu concordo. Quando fala o atendimento ao PCD, tem que ser prioridade e cada vez melhor. Não é algo que se discutir com relação a isso, Sandra. Agora a gente tem um processo para isso. A gente tinha no passado nenhum veículo quase com acessibilidade na cidade de São Paulo. Hoje, a gente já tem em torno de 60% dos veículos com piso baixo, 40% com piso alto. E o futuro tem que ser buscar realmente 100% dos pisos com acessibilidade de piso baixo. Isso aqui não é algo a se discutir, que essa aqui tem que ser a meta a ser procurada. O Alexandre, eu não tenho um problema aqui no alto, eu não consegui entender exatamente a pergunta dele. Eu vou até pedir depois para repetir, e depois o George eu consegui entender. E aí ele colocou, o George, ele colocou uma questão de que nós entendemos como um problema do PCD, da gratuidade, enfim. E é o contrário, é o contrário. Quando a gente fala da gratuidade, é enfatizando que São Paulo dá mais gratuidade do que a gente. Eu acho que no país todo. O percentual de gratuidade que a gente tem aqui é maior que em todo o país. Isso para a gente é importante. É importante a gente saber que tem essa gratuidade, que é uma tarifa, hoje acho que é a tarifa mais subsidiada que existe. E para o usuário a gente entende que isso é importante, para o usuário é muito importante ter essa tarifa subsidiada e com a prefeitura, o governo subsidiando cada vez mais. A gente só demonstra para mostrar que em subsídio existe também uma gratuidade nesse custo. Obviamente se essa tarifa, se alguém for em tarifa zero, se você tivesse uma tarifa zero teria que ter outras fontes de receita para cobrir todo esse custo que existe. Mas não é algo que a gente olhe como um problema. É só um fato, é uma demonstração. Tanto que foi se colocado gratuidade da tarifa zero no domingo, que sim existe um custo para isso, que nem foi colocado numa outra pergunta, mas está dentro do custo de uma questão de acessibilidade ao final de semana para a gente ter a questão de acesso ao lazer, à visita, a poder utilizar isso nos domingos, nos finais de semana, domingo. Mas eu acho que não é um problema realmente, gente. É só demonstrando, George. Agora a pergunta do Alexandre, eu vou pedir para repetir.

**00:49:00 Alexandre B.**: Vou fazer, na verdade, se me permitirem, eu gostaria de incluir uma outra que acabei me passando aqui. A primeira pergunta que fiz refere-se ao peso da gratuidade ao longo do ano, em 2024, aos domingos. Se isso foi computado sabendo que domingo há um fluxo menor naturalmente, mas qual o peso disso? Se fizéssemos um cálculo na tarifa, não sei se de pronto tem essa resposta. E perguntar também se vocês solicitam ao Governo Federal o reembolso da gratuidade dos R$ 65,00, mas que é algo que falha, se não estiver falhando aqui na minha análise, e eu sei que outros municípios já fizeram, por ser uma lei federal, você pode fazer. Você entra com uma solicitação etc. Você entra com uma solicitação etc. Embora seja burocrática e longo o processo. É isso. Obrigado. Pode responder.

**00:49:56 SPTrans**: Com relação ao peso do Domingão Tarifa Zero, aqui eu não vou ter os números, somente a gente passa depois para a ata aí da reunião, a gente bota esse número. Lembrando que foi só a redução de receita. É isso. Domingo foi uma redução de receita tarifária. A redução da receita tarifária é os domingos. A gente já acrescenta isso na ata. Agora, com relação ao domingo, o governo federal só abriu essa possibilidade para São Paulo quando foi aquela questão da pandemia, que eles criaram um programa específico para isso e foi recebido algum valor para isso. Se não me engano, foi em torno de 100 milhões que eles criaram um programa de 160 milhões. Agora, não tem essa abertura aqui, mas a gente pode também voltar. Quando a gente fala de fundos de financiamento, é exatamente isso. Quando você fala de fundos de financiamento, mas aí a questão de legislação é a gratuidade federal, quem que pode, a questão dos estudantes. Não estou falando que não tem que ter, mas é sobre as fontes de recursos para isso aqui. Mas, ok, acho que essa é a resposta. Domingão, só rapidamente falando. É que nós temos um Domingão Tarifa Zero, nós consideramos uma redução de receita tarifária, porque quando a gente implantou, qual que era a receita tarifária do domingo? E aquela é a receita que a gente, aquele é o número que a gente fala de redução de receita. Era cinco milhões por, cinco milhões para o final de semana, mais ou menos. Bom, acho que respondeu todos dessa rodada.

**00:52:24 Leandro Chemalle**: Bom dia. Tudo bem? Eu queria fazer uma fala sobre dois pontos principais, sobre a questão do noturno e a questão da tarifa de estudante. É importante colocar, foi falado que o custo de 2024, ele se aproxima do custo de 2019, mas com uma diferença importante. Em 2019, a gente tinha 60% mais saídas, mais partidas de ônibus da rede noturna do que de hoje. E desde a pandemia, a rede noturna não foi recuperada. Nós vamos agora para um aumento de passagem com menos ônibus na rua, se comparado com 2019. A prefeitura continua não respondendo porque a rede noturna não retorna para o que era em 2019, certo? Mesmo comprovando, até o próprio prefeito, no dia do lançamento da tarifa zero, ele comprovou as filas enormes do terminal Santo Amaro, à meia-noite, meia-noite e meia, e a rede noturna até hoje não voltou. Então, esse é um ponto. Outro ponto que eu queria falar, eu vou projetar aqui uma tela para ficar mais fácil, que é relativo à tarifa de estudante, porque nós temos um problema grave quando você tem a diferença entre a tarifa do ônibus e do metrô. Sim, eu sei que o CMTT não aborda a parte da tarifa do transporte sob trilhos, que é do Estado, mas a SPTrans é quem gerencia o sistema de meia passagem, o sistema de venda de créditos para estudante.

**00:54:19 Dawton Gaia – SMT**: Enquanto eles não retornam, só deixar claro que será disponibilizada a apresentação aqui depois no CMTT, lá na nossa página, e para que todos tenham acesso aí à apresentação e à reunião. É que tem muitas pessoas que não estão no nosso grupo. Então, a gente vai colocando na página para que as pessoas que não estão no grupo, que não são conselheiros, eles tenham acesso a todas as informações da nossa reunião.

**00:55:34** **Leandro Chemalle**: A outra parte da fala é relativa a quando você tem uma diferença tarifária entre o metrô e o ônibus na cota de estudante. Isso aqui é muito importante, que é um assunto ignorado. Eu queria destacar aqui, aproveitando os especialistas, tem algum microfone aberto. Os especialistas sobre a questão que acontece com estudante. Acontece, quando você tem uma diferença de tarifa, eu coloquei aqui na tela para ficar mais fácil de ver. Você tem que a tarifa é R$ 2,20 para ônibus e R$ 2,50 para o metrô. Só que a recarga que é SP Trans e que não é o Estado. Pedro, para eu representar sua tela. Tem algum microfone aberto aí. A recarga que é SP Trans autoriza, e não tem nada a ver com o Estado isso, é o valor de ônibus mais metrô, que daria, por exemplo, R$ 48,00. Eu pus aqui o exemplo de 10 passagens por mês. O que acontece? Então, acontece, eu dei aqui o exemplo do estudante que tem direito a 10 passagens por mês. Então, ele pode carregar no máximo R$ 48,00, que dá 10 passagens de ônibus ou 10 passagens de trilha. Ou, e ele pode fazer isso, ele pode exclusivamente andar de ônibus com essa cota. Isso vai dar o valor de 19,2 passagens de trilha por mês ou 21,81 passagens de ônibus por mês. Que em reais convertendo, dá o valor de R$ 47,50 ou R$ 46,20. O que acontece? Essa diferença de valor que sobra, 0,50 ou 1,79, ele se torna, entre aspas, a expressão minha, lucro operacional da SPTrans. Por que eu falo lucro operacional? Porque o estudante não consegue usar esse crédito. No mês seguinte, ele vai recarregar? Ok, vai completando, mas ao final do seu período de 10 passagens, vai ter valor sobrando no bilhete. A SPTrans não autoriza o estudante a fazer uma recarga complementar na passagem de estudante. E esse valor também não se combina com a passagem cheia, ou seja, é valor perdido. Então, sempre que no sistema de bilhete de ônibus, de estudante em São Paulo, você tem uma diferença de valor entre ônibus e metrô, o estudante perde dinheiro. Porque esse dinheiro nem vai para completar a passagem cheia, e nem dá para ele completar o tamanho da passagem. Então, vira lucro operacional da SP Trans. Então, esse é um ponto que eu queria destacar, que a gente precisa consertar caso essa situação se permaneça. A gente torce para que o metrô e o trem não subam, e que caso o valor de R$ 5 fique na passagem municipal, os trilhos se mantenham no mesmo valor, e esse problema acaba. Mas caso haja diferença, a gente precisa que a SPTrans, e não é o Estado, é a SP Trans, faça essa correção. Ou ela autoriza o estudante a fazer uma recarga complementar, ou ela mude a forma de contagem para que esse valor não sobre quando você tem uma diferença tarifária. Então, esse destaque eu queria colocar e reforçar a questão do noturno. Existe uma previsão de quando as, as viagens no noturno retornarão a 100% como eram em 2019, já que a passagem foi aumentada. Obrigado.

**00:59:26 Hildeni Antonio Gomes Junior**: Primeiramente, bom dia a todos e a todas presentes. Obrigado pela oportunidade de falar com vocês. Eu espero que tenha publicidade, tanto do grupo, para a sociedade civil ter acesso, porque é a minha primeira reunião e estou interessado sobre isso. O estudo já sancionou, que vai estar no site oficial da Prefeitura. Eu só quero que tenha um questionamento sobre o tempo de espera de ônibus, porque não foi sancionada essa dúvida, não foi colocada em prática, eu sou uma pessoa que atualmente sou um ciclista urbano, uso o ciclismo por questão de sanidade mental, porque, querendo ou não, sou afetado pelas demoras de ônibus. Eu vivo na região de São Mateus, à espera dos ônibus para eu fazer um lazer ou alguma coisa do meu interesse particular para ir ao centro. É uma demora substancial que a minha bike me propõe de ser mais rápida do que o próprio ônibus. Então, eu só quero questionar isso. Cadê os números do tempo de espera? Porque justificar o aumento e não ter o tempo de espera para que todas as pessoas tenham acesso a esse estudo, fica vazio, fica praticamente inexistente. Estou esperando esse levantamento para que a gente tenha a real transparência e também tenha a urbanidade para que todas as pessoas, não só as pessoas do centro, tenham acesso ao transporte público e tenham o direito à cidade. Muito obrigado.

**01:01:45 Juliana T.**: Oi, bom dia. Bom, eu queria reforçar o que o George falou sobre o secretário não estar aqui presente na reunião. Porque é uma questão política, a gente está discutindo uma questão política que depende da decisão, tanto do secretário quanto do prefeito. E assim, quem está recebendo toda a pressão da sociedade civil, toda a pressão que a gente está colocando aqui são os técnicos da ST Trans, da secretaria, e não quem vai decidir. Então, só queria deixar registrado isso. A gente sente falta de quem decide de fato estar recebendo o que a gente está cobrando aqui. Uma outra questão é também isso que o Hildeni falou sobre o intervalo entre ônibus, entre os ônibus. Não adianta ter mais oferta de lugares se os ônibus não estão passando com frequência. Eu tenho sofrido aqui morando no Butantã para chegar na Vila Olímpica, um lugar onde não tem trem, ter que esperar uns 40 minutos, às vezes ter que desistir, na verdade, de pegar o ônibus. Enfim, tem esse problema de redução dos ônibus que estão operando em alguns momentos. E aí, a gente vê que existe uma efetividade, uma eficiência que está sendo feita pelas empresas de ônibus, mas é uma eficiência que não está sendo refletida na tarifa pública. E eu queria, eu senti muita falta disso na apresentação. O que a SPTrans tem feito de cobrar a eficiência das empresas concessionárias e como essa eficiência cobrada se reflete para a gente que está pegando ônibus. É isso. Obrigada.

**01:04:04 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Bom dia a todos. Hoje eu estou sem ônibus, então está um pouco difícil. Para quem não me conhece, sou o Caique, sou conselheiro aqui pela Zona Leste do CMTT, sou da cidade de Tiradentes. E é um tanto chocante você ver nessa apresentação o custo que vai ser para o passageiro por falhas da gestão da prefeitura de São Paulo, por falhas da operação que a SP Trans demonstra não ter tanto conhecimento assim de prática. Se você pega, por exemplo, essa questão da quantidade de frota de 2019 para 2024, que você tem a redução, mas que aparentemente a ocupação está batendo, a gente está desconsiderando o fato de que regiões mais periféricas não necessariamente a ocupação do ônibus é equivalente à demanda contratada. A demanda contratada não é equivalente à capacidade dos veículos. Cito, por exemplo, a região daqui da cidade de Tiradentes, região de Guaianazes e São Mateus, que parte das linhas dessas regiões dependem exclusivamente das linhas que saem da cidade de Tiradentes. Então são ônibus que já saem lotados daqui e ainda tem que atender um outro bairro que falta linhas para o centro. Se Guatemi, por exemplo, é um distrito, por exemplo, que é grande e abrange outros bairros ao redor e que não contam com linhas para o centro, contam com as linhas da cidade de Tiradentes. Se você vai na estação de Guaianazes, você consegue enxergar as filas gigantescas da linha 3026 a 3064 e de outras linhas e que você vê que esse conforto que é apresentado, como termos ocupação *versus* quantidade de veículos em operação é totalmente falaciosa. Tanto é que você não vê um fiscal da São Paulo Transporte nesses terminais de ônibus, seja terminais da própria gestora, terminais municipais, quanto terminais das estações. Então, a redução da quantidade de veículos para um serviço que vem caindo ano após ano o número de passageiros é reflexo da péssima operação que vem sendo ofertada para a população. Já foi falado do noturno, que é uma pauta do CMTT há muito tempo, que você tem fim da pandemia, mas você não tem o retorno integral da operação. O que faz com que as pessoas que trabalham à noite ou que precisam voltar do seu trabalho ou de qualquer lazer, seja penalizado. Você tem a questão das multas que a SPTrans aplica para as empresas de ônibus que são valores praticamente irrisórios, são valores assim só para dizer que foi feito alguma coisa. Você tem frota antiga em operação, se você vai na região de São Miguel Paulista você vê ônibus ainda 2012, 2011 rodando. Então não é porque temos não sei quantos ônibus elétricos que a SP Trans gosta de falar quantidades, quantidades, quantidades. Mas o real mesmo, que é o que a população usa, ela não está vendo isso na prática. Porque quem pega um ônibus todos os dias, como eu, pega um parque Dom Pedro II da aviação metrópole, sujo, sem ar-condicionado, ônibus vencido. Então como que a Prefeitura de São Paulo ao mesmo tempo, aumenta a tarifa de ônibus, sendo que o serviço vem sendo precarizado a todo momento. Vocês estão beneficiando as empresas de ônibus pela má gestão, pela má operação. E isso é desde a pandemia, que vamos lembrar que durante a pandemia teve a redução da frota de veículos, mas o subsídio aumentou no período. A Prefeitura pagou mais para operar menos e ela está fazendo isso nesse exato momento. Ontem no Natal a gente esperando o ônibus para se deslocar para São Mateus, esperando em 40 minutos. Aí falta tarifa zero. A gente consegue ir tão na contramão da mobilidade urbana, que a periferia, as periferias como um todo, acabam ficando reféns do transporte para o aplicativo, porque o transporte que o Estado deveria prover, a Prefeitura deveria prover, que inclusive vem lá embaixo do brasão da Prefeitura, tem lá o papelzinho escrito, né? É público, obriga a dever do Estado direito do cidadão. Não vem sendo exercido. Então, vocês estão punindo a população 5 a 5,20 por um serviço que não está sendo bem executado. E sem contar, para finalizar, que a Prefeitura, a SPTrans, a Prefeitura não tem controle do sistema, se você pega as notícias do *Diário do Transporte*, *TV Globo*, *Folha* e qualquer outra mídia, você acompanha direto fraudes no sistema de bilhetagem. Como que vocês dizem que tem um controle se a todo momento a mídia sempre apresenta que está tendo fraude, que o valor que está sendo passado não é o que a Prefeitura está recebendo? O sistema está tão obsoleto, tão desatualizado, a SPTrans ela está tão dentro, ela só consegue olhar para dentro dela, se conseguir olhar o todo do transporte, que vocês acham que por uma planilha, quantidade de passageiros transportados é o real. Você tem que ir para a rua para ouvir a população, tem que ir para a rua para acompanhar o que é uma fila de um ônibus, porque se vocês estão falando que hoje o passageiro está sendo transportado com conforto, vocês estão desconexos da realidade. É de manhã, no horário de pico, é a tarde, com a falta de ônibus, porque você tem a redução do entrepico, a noite super lotado e a madrugada o passageiro que fique com Deus, porque ele não tem ônibus. Aos domingos então é mais fácil vocês falarem que São Paulo está de greve, porque não tem ônibus rodando. Então me desculpem os senhores, desculpem vocês que acreditam nessa gestão da prefeitura, que praticamente fez um estelionato eleitoral ao propor uma tarifa zero para ganhar voto, mas que tem ônibus zero, e que quando chega no fim do ano, ao apagar das luzes de 2024, no pós-Natal, vem com esse presente de greve para a população, de cinco, cinco e vinte, isso é um absurdo, isso é vergonhoso e é lamentável. Como morador da cidade de Tiradentes, representando a Zona Leste no Conselho, eu acho isso um absurdo e felizmente a gente acompanha essas coisas para vocês como se não fossem nada. Eu espero que vocês revejam muito bem, porque vocês estão penalizando a população mais pobre.

**01:11:26 Richard Melo da Silva**: Eu já fui contemplado por algumas falas anteriores, de reforçar uma discussão que teve há bastante tempo no Conselho, que é a questão da nova rede, inclusive o retorno da rede noturna ficou condicionado à reformulação da rede, que está prevista na licitação. E até hoje não se debateu mais isso, não se falou mais sobre isso, e parece que o assunto morreu. Então, é complicado a gente estar discutindo aqui o aumento da tarifa, sendo que a Prefeitura não está fazendo a parte dela de pensar a rede, reestruturar a rede, porque isso também envolve custos, envolve até a possibilidade de diminuição dos custos operacionais do sistema. Esse debate não está sendo feito. Enquanto isso, tem a rede noturna completamente esvaziada, o que leva passageiros a trocar o ônibus por aplicativo, principalmente. Eu mesmo já tive que fazer isso várias vezes, porque não tinha condições de ficar mais de uma hora esperando um ônibus. Tem diversas linhas que estão rodando com um carro só, o mesmo carro fazendo todas as viagens da noite, e isso é completamente inviável para o passageiro, principalmente nesse período, até por diversas questões de relação à sensação de segurança, entre outras. E, como já foi falado também, é um contrassenso estar discutindo o aumento da tarifa, sendo que o grande debate aí esse ano foi em relação à tarifa zero aos domingos, e tem vários problemas também que não estão sendo discutidos. Talvez, agora que passou a eleição, comece a ser discutido mais seriamente. E gostaria de saber se a equipe da SP Trans poderia trazer aqui para a gente algum levantamento em relação à frota que está com idade vencida. Porque, como o Caique citou, tem muitos carros muito velhos rodando aí na cidade, embora a idade média da frota esteja um pouco maior do que foi alguns anos atrás, existem muitos carros com idade muito avançada, assim, carros de mais de 10 anos. Ali nas linhas da região do Doze, no Jardim Fontales, por exemplo, tem muitos carros antigos rodando e que geram muitos problemas que quebram ao longo do caminho. Teve um dia que eu, indo ali do Doze até o Terminal Santana, passei por três veículos quebrados, inclusive o que eu estava, que estava superlotado por conta dos demais veículos quebrados, e que mesmo assim o motorista bancou a viagem até o final para não prejudicar ainda mais os passageiros. Carro lotado, sem ar-condicionado funcionando. Gostaria de saber também se tem um levantamento do cumprimento das viagens por conta desses problemas que a gente já citou aqui, que eu acho que esses encantadores também é importante para a gente fazer uma discussão em relação à tarifa do transporte público. Queria falar um pouco mais, mas esses são detalhes, eu não vou passar do tempo.

**01:15:37 Marco Antonio Portugal**: Bom dia a todos. Minhas questões são relacionadas a outras receitas. Pelo que eu entendi, se eu entendi direito, na apresentação, me parece que não foi abordado outras receitas. Por exemplo, aí vão duas questões que eu queria colocar. A primeira com relação à publicidade. Se existe uma receita hoje de publicidade, de quanto ela é, se é expressiva e por que ela não haveria entrado na conta. Se ela poderia até ser ampliada, se há estudo para se, por exemplo, utilizar a parte externa dos veículos para a exploração publicitária, como já inclusive aconteceu em gestões anteriores, no passado aqui em São Paulo. E a outra questão é relacionada à população, a população brasileira, a população brasileira, a população brasileira, a população brasileira, a população brasileira, a população brasileira, ou seja, a população flutuante do município. Como que fica essa composição tarifária, vendo 7 milhões de pessoas de tarifas por dia, quanto que desse transporte são impactados pela população flutuante, quer dizer, de outros municípios, aqui do entorno, no subsídio, no subsídio direto da prefeitura, no vale-transporte, na passagem gratuita, na passagem do idoso, se há primeiro um estudo sobre esse impacto e se há um encaminhamento de como tentar reaver esse investimento que tem sido da prefeitura, quer dizer, dos cidadãos, dos munícipes aqui da cidade, seja com nossos impostos, que estão sendo beneficiados a moradores aqui do entorno da capital, na região metropolitana, que se aproveitam, se beneficiam dessas vantagens tarifárias promovidas integralmente pelo imposto do munícipe da capital. São essas duas questões, uma sobre a publicidade, o valor e forma de ampliar, e a segunda com relação à abrangência da questão da população flutuante da cidade.

**01:18:34 SPTrans**: Então, teve muitas perguntas falando, muitas colocações até, falando sobre o intervalo, a qualidade, na pátria que a gente colocou do oferta de lugares. Quando a gente coloca oferta de lugares, obviamente, é um número técnico. A gente está colocando uma questão da tipologia de frota, que houve uma crescente da tipologia de frota com veículos com maior capacidade, que aumenta a oferta de lugares. Obviamente, a gente tem situações de trânsito, situações que da cidade, que ela é dinâmica, às vezes, vai piorando, e onde a gente tem que melhorar, vocês estão certos. Se existe uma espera que está ruim, tem que ser melhorada. A gente sempre está buscando uma melhora da qualidade. A gente vai colocar essa situação toda, o que foi colocado aqui dentro dessa reunião, dentro do governo. Agora, a questão do cumprimento de viagem, os indicadores, se não me engano, eles estão todos na transparência. Neste entrando, a gente tem esses números, o próprio IPT que a gente tem. A gente pode até, depois, estar compartilhando novamente onde achar aqui, ou na ata da reunião. Acho que isso aqui é uma questão muito a frota vencida, que foi colocado, realmente, existem os veículos agora com mais de 10 anos, que é a idade máxima da, inicialmente, previsto contratualmente, que foi flexibilizado em função da questão da eletrificação da frota e a própria lei, que não poderia estar entrando, com cargos que não atendessem os parâmetros legais. Se você fizesse a renovação por um carro diesel hoje, você teria um problema de futuro, de custo, de você ter que se mobilizar nesse capital antes do momento da vida útil dele, que aumentaria o custo do sistema. Mas acho que está sendo discutido isso, inclusive, aqui com a Câmara, com o governo, uma questão de como resolver isso e a eletrificação da frota resolver, realmente, é um problema. Mas não dá para a gente dizer que não seja mais tratando esse problema e o mais breve possível estar de novo com a frota nova, a frota limpa, para estar operando o sistema. Questão da rede noturna, já que colocado várias vezes aqui dentro do próprio CNTT, a gente também vai colocar a questão que foi levantada, essa pauta, novamente, aqui da redução da frota noturna. Publicidade está na conta. Na conta está, Marco Antônio, hoje é um valor pequeno, existe uma taxa, existe um decreto, que a gente também pode, uma portaria, que a gente pode também estar compartilhando aqui, onde ele estabelece para as publicidades internas que são feitas dentro do ônibus uma taxa que é revertida ao poder público. Está na conta, não é significativo. A questão da publicidade externa no ônibus, ela esbarra na lei da cidade limpa. A lei da cidade limpa, ela não permite. Ela não permite essa publicidade na parte externa. A população flutuante, a questão da população flutuante na gratuidade, quando você olha o estudante, você tem a questão do estudante na gratuidade, você tem um ponto, tanto de nossos estudantes que podem operar, estar fora, ou o pessoal que é limítrofe, mas não existe realmente esse estudo, mas a escola tem que estar dentro da cidade para você fazer a batalha, existe uma avaliação de cidade, mas uma hora que você dá gratuidade para o estudante no 21, como ele é da região metropolitana, acaba tendo ou não tendo esse estudo, não, para te dizer o que acontece. Agora, os 65 na federal, então ele teria gratuidade em qualquer ponto. Eu acho, André, se você quiser complementar. Eu queria só complementar rapidamente. O Caique, ele fala, a gente coloca aqui números médios, que não refletem a realidade, principalmente da periferia, nós entendemos isso, realmente não daria para, nessa apresentação, apresentar os números por região, por linha, mas a gente entende perfeitamente a questão aqui apresentada. O que a gente pode fazer, nós temos já um portal de acesso à informação bem completo, mas se for uma sugestão aí, a gente pode completar, de repente, completar e atualizar, e, periodicamente, informações, e deixar aberto no site de transparência. Nós temos, realmente, muitos dados internos e podemos conversar, vocês podem formular um pedido de fazer uma apresentação de algum item, por exemplo, da oferta de lugares, por região, por linha, a gente pode estudar isso e fazer, sim. A questão aqui do Leandro, que apresentou o cálculo dos R$ 2,20, R$ 2,50 do estudante. Leandro, a nossa sugestão é passar, passa isso, por favor, para o pessoal que por dentro sempre tem, e a gente responde para você. Eu reparei aí que no começo do cálculo, parece R$ 22,00, mas R$ 25,00, está R$ 48,00, não sei se foi um erro, o valor é R$ 47,00. Eu quero entender melhor o cálculo que você fez, mas, com certeza, a gente responde diretamente aí para vocês. Uma questão também, eu não sei, eu acredito que vocês já estejam sabendo, mas a SPTrans, o sistema como um todo, já contratou um sistema de gerenciamento, de gestão operacional, que a gente vai ter um número, um número melhor do que tem hoje, assim, nós temos um número hoje, nós fazemos gestão, mas esse novo sistema, o SMGO, ele vai conseguir disponibilizar para a sociedade, para nós fazermos gerenciamento, enfim, números com mais abertura, mais estratificado, eu acho que isso tende a melhorar e mostra a necessidade da gente melhorar aqui o nosso sistema a cada dia. Era isso.

**01:25:11 Clareana/MinhaSampa**: Bom dia, vocês conseguem me ouvir? Eu sou a Clariana, da União Santo, a gente é um coletivo, uma organização, que fiscaliza, incentiva, procura fortalecer o ativismo e as políticas públicas da cidade de São Paulo, então a gente atua aí no sistema de direitividade e mobilidade faz algum tempo, e aí, como já foi dito aqui, São Paulo está vivendo um colapso no sistema de mobilidade, é menos passageiro, menos ônibus, a prefeitura continua pagando mais por um serviço ruim. E apostando em políticas rodoviaristas, como o aumento do subsídio para construir asfalto, a ampliação de rodovias, enfim, isso tudo acontece e a gente já sabe. Isso significa, e aí vocês estão colocando aqui o aumento da tarifa como a única solução para a gente resolver o problema do transporte, que é isso, é a gente colocando o direito social e fazendo a população pagar mais caro por um serviço que não melhora faz tempo. Esse colapso afeta diretamente a população que eu preferia, que é Grajaú, Brasilândia, Guaraná, os ônibus lotados, as frotas estão insuficientes, com dados, inclusive, da própria Fetran, já não estou falando nada aqui que não esteja disponível aí para muita gente, né? E agora vocês estão falando de aumento de tarifa. A população continua pagando caro por um serviço que, pelo que eu estou vendo aqui, não está funcionando, além do aumento que é injusto e só penaliza as pessoas. Enquanto o Brasil tem 100 universidades que já implementaram o Tarifazer Universal, teve 2,4 bilhões de investimentos para a eletrificação de frota na cidade de São Paulo, São Paulo começa a caminhar de novo para um processo inverso. A discussão hoje é que não devia ser sobre o aumento da tarifa, mas, sim, falar para a população, a gente vai tentar fazer maneiras de conseguir a tarifa zero universal para as pessoas e que é uma tarifa zero que funcione de verdade, que não é essa tarifa zero que é proposta também, mas é uma tarifa zero que funciona para todas as pessoas. E sim, existem projetos, se vocês olharem na cena, ah, não tem ponto, estamos pesquisando. Não precisa pesquisar, tem projeto na Câmara de Ponte Extra-Tarifária, tem várias comissões que são apresentadas, mas é, mais uma vez, uma coisa que não é uma questão técnica e é uma questão política. Esse aumento também não é uma questão técnica, é uma questão política, de novo. E aí, uma questão objetiva que precisa ser recebida desde a União, é que vocês estão propondo que tenha um sistema de proteção, que você possam ter uma única. Identificação de ações e ação, um trabalho muito importante, que não é julgado na gestação, mas que hoje, a minha ação eleitoral não fosse. O que tem mais nós vamos defender.

**01:29:15 Thiago S.**: Olá, bom dia, eu sou o Tiago. Sou editor-chefe do Portal Plamurbi eu quero fazer três abordagens aqui nessa questão. A primeira em relação à infraestrutura de transporte. Nós temos hoje 135 quilômetros de corredores exclusivos e pouco menos de 600 quilômetros de faixas exclusivas. A gente sabe que uma infraestrutura dedicada para o transporte público permite a redução de custo, melhora a fluidez do ônibus e um ônibus com fluidez, quanto maior a fluidez desse ônibus, mais viagens ele consegue fazer. Ele consegue atender um número maior de pessoas. Assim é importante pensar na infraestrutura dedicada para o transporte público e não simplesmente jogar esse custo, essa elevação do custo, no valor da tarifa, porque isso vai pesar no bolso do passageiro. Pensar na infraestrutura até como captar novos passageiros, porque uma viagem demorada não atrai passageiro. Eu moro na zona norte de São Paulo. Eu uso ônibus todo dia para chegar até o metrô. Eu levo cerca de 25 a 30 minutos para andar uma distância de 4 quilômetros. É surreal. Tem que pensar nessa infraestrutura dedicada para o transporte por ônibus, visando a melhoria do serviço e não simplesmente jogar nas costas do passageiro o aumento da tarifa. O segundo ponto é a questão dos bilhetes temporais, que é uma ideia muito boa. Hoje nós temos o bilhete mensal e o bilhete diário, a cota semanal foi eliminada, só que hoje o bilhete mensal ele custa 213 reais. Só que uma pessoa que trabalha de segunda a sexta, ou seja, 22 dias úteis por mês, e faz 44 viagens, se ele recarregar esse bilhete com cota normal, ele vai gastar 193 reais. Não faz sentido nenhum você ter o bilhete mensal que teoricamente você tem como atrair e captar passageiro ser mais caro que a tarifa comum. Alguns anos atrás, quando se reajustava a tarifa comum, a cota do bilhete mensal era mantida naquele valor, justamente para você incentivar o pessoal a usar o transporte público por ônibus e não essa bagunça que está hoje. Se eventualmente aumentar a tarifa, eu espero que não aumente, pensar na questão dos bilhetes temporais, tanto na cota mensal quanto na cota diária, e eventualmente retornar à cota semanal. Outro aspecto que eu queria abordar também é a questão das fraudes do bilhete único. A gente vê diversas reportagens que às vezes a pessoa recarrega o bilhete único, só que o valor não vai para a prefeitura, para a SPTrans, vai para o fraudador. Como é que fica esse déficit, esse desfalque do valor com relação à própria SPTrans? Porque ela acaba retirando um valor de que na verdade não chegou para ela, que seria importante colocar essa conta das fraudes no custo do transporte para evitar que novamente que se jogue nas costas dos passageiros. Por fim, questão do seccionamento de linhas em excesso. A gente sabe que seccionamento dentro de uma política de racionalização sempre será necessário, mas infelizmente nos últimos anos a prefeitura perdeu um pouco o bom senso a fazer seccionamentos em excesso e de modo que o passageiro passou a fazer várias baldeações para chegar num ponto que ele fazia numa viagem só. A gente sabe que quanto mais baldeações, isso afasta o passageiro do transporte por ônibus. Em resumo, é isso. Obrigado.

**01:32:35 Clareana/MinhaSampa**: Gente, agora vocês estão conseguindo me ouvir melhor? Eu queria continuar a falar, porque eu tive um problema no meu áudio.

**01:32:43 Dawton Gaia – SMT**: Perfeito, só vou dar uma informação. Olha, nossa reunião estava prevista para concluir às 12 horas. Eu vou encerrar todas as inscrições agora. Então, nós vamos encerrar a inscrição do Carlos Rebelo. Vou passar a palavra para todos falarem, mas está encerrada, porque a nossa reunião estava prevista às 12 horas. Essa que é a verdade, mas vou passar a palavra para a Clareana é isso.

**01:33:33 Clareana/MinhaSampa**: Eu só vou concluir aqui, que eu não sei até onde vocês não conseguiram me ouvir, mas está todo mundo me ouvindo agora. Bem, o que eu estava dizendo é que, enquanto 118 cidades do Brasil implementaram a tarifa zero, a gente está seguindo um caminho oposto e hoje a gente não devia estar discutindo aumento de tarifas e sim estratégias, fontes, ideias para poder conseguir implementar a tarifa zero universal na cidade de São Paulo. Sim, existe projeto, existem soluções que viabilizam e é uma questão que a gente sempre fala, não é uma escolha técnica, é uma escolha política. Existem projetos na Câmara dos Vereadores, existem pessoas que estão apresentando soluções para que a gente não coloque o peso da tarifa nas costas do Brasil, nas costas da população de novo, que é o que está acontecendo. Eu queria uma questão objetiva que é para concluir mesmo que é qual que é o valor exato que vocês estão propondo? Porque esta reunião aqui vocês deveriam, não é apresentar uma coisa assim entre 5 e 20, 5, não sei qual é o valor exato de aumento da tarifa, porque essa é a atribuição desse conselho, pelo que eu entendo sobre política pública. Qual é o valor que vocês estão propondo de aumento da tarifa? Para fechar mesmo, isso aqui não deveria nem estar sendo discutido com os funcionários da SPTrans, com todo respeito ao trabalho de vocês, obviamente, mas quem deveria estar aqui era o secretário, o próprio prefeito, que são eles que estão assumindo essa pressão e assumindo essa vontade política. É bom lembrar que isso não é uma vontade política, é uma vontade política e já que a tarifa zero todo mundo durante o discurso das eleições tem a tarifa zero, até para as mães. Agora, o que a gente está recebendo é aumento de tarifa nas nossas costas, sem qualquer objetividade, porque o que vocês me apresentaram aqui não tem muito sentido, mas eu quero saber então qual que é o valor que vocês estão apresentando de propósito de aumento da tarifa muito.

**01:36:04 Edson P.**: Boa tarde, camaradas. Peço licença, eu falo aqui da Zona Leste. Meu nome é Edson Pardinho. Primeira vez que eu ouvi falar em tarifa zero foi no governo da Erundina. Faz muito tempo que isso é uma possibilidade para a cidade de São Paulo que vem sendo negligenciada por vários governos. Muitas falas trouxeram coisas que eu gostaria de manifestar aqui. Eu não vou ser repetitivo, mas é inadmissível que no momento histórico que nós estamos ainda tem essa quantidade de pontos de ônibus descobertos. Hoje, é um dia de chuva e muitas pessoas não vão pegar ônibus, porque não podem ficar sobre abrigo protegido para guardar o transporte público. Uma coisa simples que foi alguns constrangimentos, que inclusive eu já passei, é que é o seguinte. Quando o bilhete está zerado, o bilhete único zerado, você consegue pagar a tarifa, encostar ele para validar e você pode pegar mais duas conduções. Depois, só que se tiver um real ou dois no bilhete, você não consegue fazer isso. É um absurdo. Você é penalizado, porque tem resíduos de cota no seu bilhete. Isso é uma coisa que a gente não deveria estar discutindo aqui, porque a população, sobretudo a população periférica, a população trabalhadora, necessita de um acesso ao direito do transporte público, que vem sendo impedido por projetos políticos que visam o lucro das empresas. A gente sabe que existem cartéis de transporte público, os sindicatos não representam a classe trabalhadora do transporte público que deveria ser uma função amplamente e totalmente coberta pelo Estado público e gratuito há muito tempo. Desde a sua gênese, o que a gente precisa fazer aqui é se organizar para lutar para que isso venha a acontecer. Infelizmente, o que vai acontecer é que é mais uma imposição, é uma imposição. O governo nos colocando mais uma tarifa desnecessária, porque a gente sabe que isso não é problema de orçamento, isso é problema político, de vontade de visão política. Esse projeto neoliberal que acaba vilipendiando a classe trabalhadora está se mantendo mais uma vez. Infelizmente, a gente não tem mais força para fazer uma reversão nesse momento. Só lamento.

**01:39:32 Hector da Silva Batista**: Oi, pessoal, bom dia pra todo mundo. Meu nome é Hector. Sou diretor da União Estadual dos Estudantes, em São Paulo, entidade que representa os estudantes universitários. Eu acho importante que a gente consiga fazer essa discussão, não só sobre o aumento da tarifa, mas também sobre essa preocupação, porque de fato a gente enxerga assim uma realidade paralela vindo à realidade paralela, realidade que a gente enfrenta. Eu por esse ano morei em três bairros, na Zona Norte, morei em Perdizes, que é um estudo lá na PUC São Paulo, e agora eu estou morando na Pila Mariana. Nos horários pra ir e voltar de ambos esses lugares da universidade, a realidade sempre é a mesma. Seis horas da manhã, você precisa pegar o transporte público e você precisa ficar esperando dois ou três ônibus, porque todos eles estão superlotados e não conseguem nem parar no ponto de ônibus para você conseguir chegar. Isso faz pra que nós estudantes tenhamos, por exemplo, atraso na aula do que deu pra amanhã. Eu acho que foi muito e que a gente consiga chegar na aula atrasado, mas eu, por exemplo, dou monitoria, só para você entender, mas eu estudo todos os dias à noite. À noite, minhas aulas acabam 11h15 lá em Perdizes, e o que acontece é que muitos alunos, inclusive, precisam ficar distante, sair da aula 10h20, sendo que a aula acaba 11h15, porque se você sair 11h15, você vai ter que esperar até 11h40 para pegar o próximo ônibus. Mesmo assim, vai ser um ônibus lotado etc., que vai fazer muitas vezes que você acaba perdendo, por exemplo, o horário do trem ou do metrô, para chegar na sua cidade ou na sua casa. Essa dificuldade, assim, para nós estudantes, é uma realidade latente diária, visto que ano a ano ela se repete. Fora isso, nós tivemos, por exemplo, diversas dificuldades, como em 2017, que a diminuição das cotas do passe dos estudantes elas diminuíram e hoje a gente também não consegue ter uma resposta sobre isso. A gente entende, por exemplo, que educação não é só essas quatro passagens que a gente precisa para ir e voltar da universidade, para ir e voltar da escola, mas é sobre a gente essa cultura, sobre esse lazer e é um debate sobre essa cidade. Esse ano a UED de São Paulo tocou junto à minha santa, a Cita Clariana, acabou de falar a luta, fomos na Câmara Municipal, falamos para construir um projeto de lei sobre a questão de um passe livre universal na cidade de São Paulo, em que a gente apresenta hoje, em 2024, enquanto nós temos cada vez mais dificuldade financeira para conseguir manter as pessoas trabalhadoras e estudantes. Um aumento de 60 centavos a quase de 60 a 80 centavos, sendo previsto aqui na cidade de São Paulo. Então, eu acho que isso aqui, assim, não vale, não demonstra uma realidade. fora isso, eu acho que a gente hoje não tem um transporte público que chega nos locais que vão poder chegar, não tem um transporte público que consegue dar conta da demanda de passageiros, não tem um transporte público que atende as questões de cultura e acessibilidade que são necessárias. Então, para nós, assim, são esses questionamentos sobre as questões estruturais, mas também queríamos ouvir um pouco sobre essa questão da perspectiva, inclusive, das cotas dos estudantes que diminuíram. Hoje, representando mesmo com meia passagem ou meia passagem, a gente ainda vai precisar pagar muito mais, isso com os muito no bolso dos estudantes, todo dia, principalmente os estudantes que estão dentro das universidades cruzadas, que pagam muito, muito caro, para conseguir sobreviver a essa realidade de mentalidade de transporte público, de comer fora da cidade. Então, queria deixar isso aqui, deixar o posicionamento da UED de São Paulo, que é a nossa contra-redução para cima a favor da tarifa universal. Sempre me colocando à disposição, não só aqui no conselho, mas com a própria cidade, para que a gente possa fazer um projeto para a UED de São Paulo que possa dar conta disso aqui, tá bom, pessoal? Valeu. Muito obrigado.

**01:43:32 Rafael Calabria**: Bom dia a todos. Vou ser bem direto aqui. Queria reforçar bem um ponto que o Caique colocou. É uma falta de respeito com a sociedade mais essa reunião, no dia seguinte ao Natal, para um debate tão importante, para que estava o ano que vem inteiro. O Caique falou, mas ele foi bem sutil nessa fala. Queria colocar uma questão de ordem também, antes de colocar meu conteúdo. A decisão judicial da ação da Defensoria e o artigo terceiro do decreto do conselho, falam que é pra gente debater aqui a proposta de aumento. Tem que ter uma proposta de aumento colocada. Claro que é importante esse debate aqui de fontes de financiamento, população criticando a má qualidade do sistema, a redução do noturno da cota estudante, mas tem que ter uma reunião pra debater o aumento antes do aumento ser apresentado. Colocar uma planilha que fala da inflação e de possíveis valores, não é uma proposta da São Paulo Transportes, nem da Secretaria de Transportes. Então, o que a gente queria saber, como a Carolina colocou, se existe uma proposta. Esse debate aqui de tarifa, de valores, de fontes, ainda menos no dia seguinte ao Natal. E é curioso que a Defensoria, desculpa, a *Globo News*, colocou, já ventilou ontem no Natal um valor e aqui no conselho o Secretário de Transportes não apresenta um valor. Eu já falei com a Defensoria sobre isso, porque em 2021 vocês fizeram essa mesma coisa, de não colocar um valor, falar de valores de inflação e não colocar um valor. Então, queria ter esse posicionamento oficial da Secretaria, se é uma proposta 5 e 20 ou 5, pra ter um debate que cumpre a função do artigo do CMTT e da ação da Defensoria que conseguiu essa reunião pré-aumento que a gente tem feito desde 2021. Meu posicionamento aqui bem rápido sobre a apresentação, de novo, vocês colocaram, um monte de valor de custo e a proposta do slide, o slide da proposta fala só de inflação. Só que agora teve um avanço, vocês perceberam que não tem que ser só inflação, que é uma decisão política, como a Clareana falou. E aí o que nos leva a o que levou, qual foi a decisão que levou dos 6,90 ou 5,80 que estava lá da inflação, dos índices, para 5,20 ou 5 reais. Essa que é a decisão que tem que ser debatida. O que que levou vocês a baixarem o valor do aumento, ou até ter um aumento. Vocês avaliaram o impacto social que teria um aumento de 6,90, o valor de 6,90, enfim. O que que levou a essa posição de 5 a 5,20? Nada no slide explica a proposta de 5 ou 5,20. Aliás, as propostas ambíguas de 5 e 5,20. Então, o debate foi bastante fraco, inclusive que como foi dito aqui, é um debate político e o secretário não tá presente pra fazer esse debate político. A reunião, ela fica completamente esvaziada de função prática, a não ser um debate aqui aberto, sobre qualidade de transporte e preço alto. Queria colocar e reforçar o aumento para 5 reais seria o maior aumento da história da cidade de São Paulo, desde que tem plano real. É difícil comparar com o valor de cruzeiros novos etc. Mas a gente está falando aqui sobre o maior aumento da história da cidade de São Paulo, enquanto no ano que vem a prefeitura vai ter orçamento recorde, para poder custear esse e outras atividades. Então, bastante dissociada da realidade até financeira, como foi colocado para alguns colegas aqui, as duas sugestões de possíveis propostas que foram colocadas. Obrigado, gente.

**01:47:04 SPTrans**: O Tiago colocou algumas questões aqui, a questão de infraestrutura dedicada ao transporte, colocou a questão do leite temporal, o seccionamento de linhas. Isso é preocupação constante realmente do sistema, a infraestrutura, criar mais terminais, faixas exclusivas. Só lembrando que a gente colocou 54 quilômetros hoje de faixas exclusivas ao longo desses últimos quatro anos, teve o corredor Itaquera com quatro quilômetros e um plano assim, e realmente não dá para discutir, porque todo técnico de transporte vai saber que a melhor saída para a melhoria do transporte é a questão da faixa e tal, e a gente tem essa questão. Agora, quando você fala que isso aqui é uma redução de custos, eu nem acho que seria redução de custos, na verdade, quando você tem, quando você fala em questão de espera, tempo de viagem, tudo, o corredor, na verdade, a melhor coisa seria para melhorar a viagem, melhorar o tempo de viagem, possibilitar o apoio das viagens, mas dentro com a própria infraestrutura que a gente tem hoje. Então, você teria que deixar mais viagem, com certeza, quanto mais viagem para a cidade, melhor seria para a população, e a melhor forma de dar mais viagem é com aumento da velocidade. Porque a alternativa a isso, se é uma velocidade, é um aumento de frota com respectivo aumento de custo. Mas a gente, isso mesmo, o bilhete temporal, é importante falar, uns 213 reais, a ideia aqui, a ideia proposta, quando foi criado, ela tem um valor máximo, olha, você não vai pagar, para usar o transporte de ônibus, no caso aqui do exemplo, mais do que 213 reais. Agora, quando você compara isso realmente para um uso de duas viagens por dia, não fica, não compensa, vamos dizer assim, mas é que a ideia do bilhete temporal era realmente ter um valor teto, não se paga mais do que 213 reais para mais usos do que as 44 viagens. Mas está anotado, isso faz parte aqui da, é importante a gente ter esse retorno de vocês até para os nossos estudos e trabalhos nossos mesmos internos. Seccionamento de linhas, aqui também, de novo, a ideia do bilhete único é você poder, quando você tem uma tarifa por tempo com limite de embarques, é justamente fazer a transferência entre ônibus em qualquer lugar da cidade. E aí, a questão do seccionamento se torna, ela vai, a área de planejamento da Escotrans trabalha na melhor forma para otimizar as linhas, como que eu vou, a rede de transporte. Mas a ideia de São Paulo, do bilhete único, é você fazer transferência em qualquer lugar da cidade. E aí, a questão do seccionamento, ela deixa de ser uma questão relevante. Antigamente, a gente tinha aquelas linhas radiais, né? Que levava o passageiro desde lá da periferia direto, aquela linha comprida até o centro ou até ultrapassar o centro e ir para outro bairro. Hoje em dia, né? É mais fácil, você desce no momento onde você quiser, no ponto onde você quiser, já passa para outra linha. A ideia é essa. A ideia é essa do bilhete único. A Clareana perguntou, e o Calabria também, qual que é o valor proposto? A gente precisa de valor proposto. E aí, assim, entendo que nós temos uma questão aqui. Eu acho que é uma questão aqui. A gente tem aqui a reunião e, na verdade, se a gente já falasse o valor é esse, a gente não estaria nem dando voz ao conselho para dizer, olha, nós achamos isso, achamos. É isso, Rafael, é isso. Nós estamos dando voz ao conselho, assim, é cinco ou cinco e vinte. São os números que o governo está trabalhando. Como que chegou nesse número? Existe uma questão orçamentária, tá? Então, para dar uma ideia, disse antes sobre isso aqui, a gente tem uma questão orçamentária que, junto com o pessoal da fazenda, trabalha qual que é o impacto que a gente propôs de 100 milhões a cada 10 centavos. E é um ponto que a gente tem, o conselho está sendo colocado, a gente colocou aqui. Dentro dessa reunião, o prefeito vai decidir esse valor. A gente vai passar aqui para o secretário do imposto aqui, a gente vai colocar quais são os valores, quais são as colocações aqui no conselho, qual que é o valor. A gente vai ter entre cinco e cinco e vinte. Se isso aqui eu diga, se vai ter cinco, cinco e vinte, eu não sou prefeito para decidir isso aqui. Ele está esperando aqui essa reunião terminar para a gente poder estar conversando e ele tomar a decisão que ele vai tomar. Entre cinco e cinco e vinte, o conselho está sendo escutado em todas as colocações. A gente não quer nada, falando o seguinte, ok, eu acho que tem que ser, mantenha-se a tarifa, ou questão da tarifa zero. Sim, existem questões que estão se colocando sobre tarifa zero, projetos de lei, projetos que podem se trabalhar sobre várias outras formas de cobrança que dependem de uma situação que é uma legislação federal, eventualmente, se for falar sobre a questão de bairro de transporte, que podem ser outras formas de cobrar o bairro de transporte. Existe, mas você tem razão, são discussões que a sociedade tem que ter, e esse valor existe. Alguém vai ter que pagar essa conta, como você pode distribuir essa renda, essa questão de renda. Agora a proposta é essa, para dar cinco e vinte. E foi falado um pouco sobre fraude, a questão de fraude realmente é um problema que está acontecendo, a gente tem sempre correndo atrás, a gente vai cancelar cartões, estamos cancelando cartões, campanhas que se colocam sobre o uso de não poder, de não se comprar cartões, a gente identifica os usos fraudulentos e cancela, então existe uma fraude, na verdade, acaba até contra a pessoa que opta por tomar essa questão do crédito fraudulento, porque ela vai ter o cartão cancelado e os créditos cancelados também, e pagar sobre os usos que ela utilizou. apesar da gente estar trabalhando em melhorar a segurança, da segurança do cartão, mudar o cartão de nível, de qualquer forma, é muito complexo. A gente tem, como eu falei, dez milhões de cartões na rua e precisa e vai precisar trocar tudo. O cartão a gente vai evoluir, a gente vai evoluir sem trocar, então melhor ainda. Mas é uma coisa complexa mesmo. De qualquer forma, tinha uma outra questão, uma última, que é do Hector. O que é, Hector? Hector, você falou especificamente da cota de estudante e estava ruim aqui o áudio. Você pode me dar uma repetida rapidamente da cota do estudante? Bem de uma hora que você estava falando, eu não consegui entender, se você pudesse repetir rapidamente qual é a questão objetiva da cota?

**01:54:34 Hector da Silva Batista**: Claro, posso repetir, sim. A questão é porque, antes, nós tínhamos uma cota de estudante que era maior, até 2017. Era, se não me engano, oito integrações e um tempo maior de você conseguir ter acesso. Estava imaginando. E agora são quatro.

**01:55:01 SPTrans**: É, isso mesmo. Foi realmente uma mudança, é realmente uma mudança que foi implantada. A ideia é dar duas viagens por dia. Ou seja, na regra do bilhete único, como é, então, quatro embarques em duas horas. Então, todo estudante tem duas viagens por dia. Antigamente, esses quatro embarques eram em qualquer momento do dia, né? E depois passou a ser feito em duas viagens.Realmente, isso foi uma política, também da política tarifária aplicada. Mas eu entendi a questão. É, mas vamos integralizar isso para pensar assim, tá entendido?

**01:55:43 Hector da Silva Batista**: Desculpa, mas eu não ouvi nenhuma resposta a respeito ao tempo de espera. Por que não está no estudo sobre isso? Porque é importante a população saber o tempo de espera, essa justificativa. Eu estou esperando até agora. Passou, enrolou, falou, tal. Mas o tempo de espera não está em estudo. Se vocês quiserem, eu posso complementar isso. Eu tenho um estudo sobre isso.

**01:56:08 SPTrans**: Você está certo. Estava anotado aqui. Estou fazendo uma anotação aqui de tudo. E está aqui o tempo de espera, não ia deixar de falar, não. O tempo de espera, o que acontece? É de uma área específica. É a área de planejamento de transporte, que não está aqui nesse momento.A gente tem os técnicos dedicados para isso. Mais uma vez, eu sabia que a gente não ia conseguir esgotar aqui toda a conversa. Eu peço o pessoal nos auxilia do CNTT para a gente também marcar uma pauta disso, específica do tempo de espera. E porque, assim, aqui realmente a gente trouxe os alimentos mais tarifados. Tempo de espera não deixa de ser, é uma questão do serviço, mas nós aqui, eu e o George, não temos condição nesse momento de dar as respostas que vocês querem. Vamos marcar isso em uma pauta específica com o pessoal de planejamento de transporte. Não estou dizendo que não é um assunto. É um assunto importante, mas é só a questão da pauta hoje.

**01:57:04** **Hector da Silva Batista**: Espera um pouquinho. Eu posso pôr uma emenda para que ponha os dados da Mapa da Desigualdade 2024 dentro desse estudo para que seja levantado? Porque é uma questão de ordem. É uma questão que, assim, aqui a população de São Mateus demora 54 minutos para chegar ao centro, enquanto a pessoa da Lapa é 25 minutos. É um absurdo. E não é só uma questão de estudo, é uma questão de lazer, porque as pessoas também têm o direito a lazer, direito à cidade, fazer alguma coisa particular dentro do centro, ter esse acesso. Entendeu?

**01:58:07 Dawton Gaia – SMT**: Eu entendi. Eu entendi o que Andréia falou. Ela não está se negando a dar resposta. Ela não tem esses dados agora. Você pode colocar aí no CMTT para a gente poder fazer o encaminhamento, ela dar essa resposta, pode até fazer uma pauta específica sobre esse assunto que você está colocando, que eu acho bastante pertinente. Esse dado que você trouxe , inclusive, entre a Lapa e a Zona Leste, ele é muito significativo. Então, pode colocar a sua proposta. A gente faz o encaminhamento e faz uma reunião específica para poder falar sobre isso, não tem problema nenhum, para poder tratar esse assunto e resolver o problema desse assunto especificamente, como outros que podem surgir aqui durante a nossa reunião. Então, pode, sim, apresentar e a gente vai fazer o encaminhamento. Fique tranquilo. Bom, não sei se tem mais, tem mais, faltou alguma resposta desses, não, né?

**01:59:07 SPTrans**: Acho que a gente encerrou aqui, vamos para os próximos seis aqui.

**01:59:10 Michele Perea Cavinato**: Dawton, só informar, vamos fechar nesses seis que faltam perguntar para a gente respeitar o horário.

**01:59:19 Dawton Gaia – SMT**: Já está fechado. Já extrapolou um pouquinho. Eu encerrei a inscrição por causa disso.

**01:59:28 Amanda Paschoal**: Olá, bom dia a todos. Primeiro, gostaria de reportar aqui o desrespeito com a população e com o conselho dessa reunião realizada hoje sem a presença do secretário aqui para dar as respostas que a gente está cobrando. E aí vou começar a minha fala aqui, que serei bem breve, trazendo trechos de entrevistas que o candidato à prefeitura, prefeito eleito agora, deu para a imprensa. Á UOL, o prefeito disse, a ideia é que a gente possa manter, eu tenho, eu mantenho a tarifa congelada, eu reduzo impostos. Já para a Rádio Bandeirantes, ele falou, sou sempre, sou sempre a favor de manter a tarifa. O valor da tarifa é política pública e mobilidade, por isso mantenho a tarifa congelada e não pretendo aumentar. Não existe essa pretensão. E para o SBT, para finalizar, ele falou, eu sou a favor de reduzir e segurar a tarifa. A tendência e meu desejo é manter a tarifa até pelo meu jeito de governar. Não é porque está no período de eleição que vou fazer algo diferente, mas eu já demonstrei e inclusive eu gosto de fazer algo diferente, reduzir ou manter a tarifa. A minha forma de governar é essa, uma falta de respeito gigantesca com a população de São Paulo e com o conselho, o prefeito chegar e agora propor essa tarifa, esse aumento que a gente não sabe nem qual que é o valor que vai estar definido, porque ainda não foi estabelecido se vai ser 5 ou se vai ser 5,20. E é por isso que estou protocolando agora uma ação na Justiça para impedir que esse aumento aconteça, porque São Paulo não é uma cidade, nem do prefeito Ricardo Nunes, muito menos os empresários que financiaram a sua campanha, que foi uma campanha extremamente cara, com valores exorbitantes. Nós seguiremos na resistência contra esse aumento e contra os desmandos também, a falta de comprometimento com a população que sofre com o transporte que não tem nenhuma qualidade. Nós vamos pagar o preço, mais uma vez, por conta da falta de comprometimento das mentiras que o prefeito contou na campanha. Muito obrigado.

**02:01:07** **Hector da Silva Batista**: O Dawton, só uma coisa de ordem, rapidão. É uma coisa que eu não vou falar de três minutos. Essa reunião que você propôs, vai ser quando? No ano novo? Só para a gente ter uma noção, para ter uma ideia, para a gente ter a transparência e a urbanidade que todos aqui estão tendo.

**02:01:25 Dawton Gaia – SMT**: No final da reunião, nós podemos colocar uma data aqui. Vamos concluir todas as falas e, se for o caso, a gente faz uma reunião para poder fazer essa apresentação aqui. No final da nossa reunião, a gente propõe uma data aqui.

**02:01:42 Conselheira Marta Porta**: Bom dia a todos de novo. Vou ser breve, porque a maioria dos pontos já foram mencionados. Fazendo-se um resumo, agradeço também ao pessoal da SPTrans, por o seu trabalho de trazer as informações pelas quais se justificaria um aumento de tarifas, mas, como cidadã e membro deste conselho, acredito que tem que ficar bem claro para as autoridades municipais que, enquanto a higiene é deplorável, o ar-condicionado em condições não aptas, condições de pneus em muitos veículos em forma que não condiz com o regulamento de trânsito. Poucos ônibus elétricos, ou seja, a transição vem sendo mais lenta do que deveria. A quantidade de veículos que ainda não foram trocados, que tem mais de 10 anos, que a gente vê diariamente, e o problema da máfia que ainda não foi resolvido, é aumentar o valor do nosso transporte público. Acredito que seja um tiro no pé. Se isso tivesse sido visto uns meses atrás, não sei qual seria o destino hoje do prefeito. Então, como cidadã, apenas deixo não só ver as pessoas que eu represento, que realmente acredito, seja pelas justificativas que possam, que neste momento o aumento da tarifa não condiz com as condições que a gente se encontra com o transporte público. Só isso. Muito obrigada.

**02:03:41 Elio**: Bom dia, pessoal. Bom dia. Depois de quatro anos fazendo uma política personalista de segurar o valor da tarifa e chegando até fazer uma tarifa zero aos domingos, a administração resolve agora recompor todo o valor. Em lugar de uma gestão democrática do planejamento orientada pela Lei 12.587, de 2012, principalmente nos artigos 5.5 e 14.2, e também pelo parágrafo único do artigo 30 da Lei 13.241, de 2001, resolve fixar um valor, um valor arredondado e simplesmente aumentar. A administração deveria se interessar pela Lei 12.587, de 2012, e, de fato, assegurar prioridade ao transporte coletivo sobre o individual, retirando os táxis que onera e desqualifica o sistema de transporte público coletivo, conforme o artigo 6.2. Conforme o artigo 6.6, a priorização de projetos estruturadores como os corredores planejados e novos, passar da direita para a esquerda as faixas de muitas e importantes avenidas como Paulista, Faria Lima, Vital Brasil e inúmeras outras na cidade, empatados com veículos em conversão. Gargalos e melhorias existentes no sistema e ignorados pela administração, mas, se tudo isso, melhorar a qualidade, mas não for suficiente para cobrir os custos, a administração poderia, conforme o artigo 6.13 da mesma lei, destinar ao sistema a renda do estacionamento pelo uso da infraestrutura urbana ou, ainda, no lugar do simples, e atual rodízio semanal que originalmente visava apenas as emissões, implantar um pedágio urbano que resolveria todos esses problemas, ou seja, emissões com congestionamento e subsídio total para o tarifa zero, resolvendo definitivamente esse. Já que agora não precisa mais se preocupar com a eleição, não precisa mais se preocupar com a eleição podendo ousar reaparecer. Era isso. Obrigado.

**02:06:30 João Vitor Campos dos Reis**: Bom dia. Passamos do meio-dia. As questões que eu coloquei, bastante delas foram contempladas, mas eu tenho o olhar como jornalista, tenho formação de jornalista e tenho feito estudos como aluno especial na EACHUSP, na Gestão de Políticas Públicas. Eu fiquei pensando em questões institucionais, falou-se muito do direito ao transporte público, direito constitucional. A forma como todos colocaram aqui dá para elaborar até projeto de lei, sabe? É bastante coisa. Eu queria até perguntar, assim, questões sobre algo primeiro que acho que contempla todo mundo que está aqui. Primeiramente, a questão orçamentária. Poucas pessoas que estão aqui na reunião agora, algumas com certeza já fizeram participações antes, presencialmente e tal, provavelmente, mas eu senti uma certa ausência num debate, ou até um certo manobrismo institucional, né? Porque você chega numa audiência pública de uma questão tão ampla quanto a do controle público, que envolve tribunal de contas, que envolve secretariado e tal. Você vai ter até o secretário lá na mesa. Mas ela está dividindo espaço com segurança pública, com esportes, e num espaço que durou uma hora e meia de debate. Enquanto outras audiências, elas duraram mais, da maneira que deveriam durar. Atravessou a tarde, porque teve gente escrita, porque teve gente presente, porque encheu o salão lá. E me deixou um pouco empucado, assim, a quantidade de pessoas que participaram presencialmente, que estavam ligadas à área da mobilidade, sabe? Eu lembro até da Falzone na mesa, lá. Tipo, poucas pessoas puderam expressar questões de relevância na audiência pública sobre orçamento na lei de orçamento anual, na LOA. Eu ia até colocar que era importante levar adiante essas demandas no PPA, nos próximos quatro anos, porque parece que todas essas situações foram ignoradas a partir da hora que o orçamento é aprovado, e aí já se define a tarifa, e já se define uma direção, assim, que vai totalmente contra a demanda popular, sabe? A participação popular tá aí pra isso. Eu acho que isso não pode ser ignorado, não pode se trabalhar em torno dessa ventilação, sabe? Outra coisa que eu queria colocar também é que eu ouvi responder sobre o portal da transparência. As pessoas falam, ah, eu tenho fonte, tal, tal. É legal, é importante. São dados, só que entre as disciplinas que eu andei fazendo, de aluno especial, a corregedoria é importantíssima nessa dinâmica; Parece que eu vejo uma espécie de alijamento do não é minha pasta, então veja lá, sabe? Veja ali, veja aqui. Observação, tal, vai se divulgar, quais são os portais que falam, né? Mas tem que ter uma qualificação, assim, porque você vai ter auditorias, você vai ter controladoria, você vai ter corregedoria, vai ter ouvidoria, você precisa desse tipo de acessibilidade. Podemos dizer. Você vai ter gente PCD aqui pra falar e elas não estão com a mesma facilidade pra acessar esse tipo de informação pra poder colocar esse debate de modo mais qualificado. Talvez, os que estão aqui tenham essa qualidade, mas, tipo, temos 76 aqui agora, poderíamos ter 200, com a qualidade de informação que é necessária, com o debate mais democrático, questões políticas que aparecem, inclusive, tipo, a gente vê na Amanda Pascoal, ela falou, colocou o peso, os pesos eram as medidas nas ações do prefeito eleito. Fala de tarifa zero na campanha, depois da campanha, fala de aumento de tarifa, fala de uma questão que até quero colocar pra vocês. A possível extinção da SPTrans, extinção da autarquia, eu quero saber que opinião a mesa presente aí tem. Sobre isso, que é algo que me preocupou, assim. Eu fiz estudos também na faculdade, sobre uma avaliação de transporte, um projeto, como se a gente simulasse ser a SPTrans. A gente fala mesmo de levantamentos, a gente pega avaliação ruim, a gente estava estudando na zona sul, Grajaú, Parelheiros. Tem avaliações ruins, por causa dessas questões, o sistema dos ônibus de bairro, para falar de modo mais popularesco, menos técnico, muito seccionado, muito tempo de espera. Todos esses problemas mesmo que a galera colocou hoje. É preocupante ver todos esses problemas, frota, e nenhuma espécie de colocação da autarquia, estudo de recomendação, assim, pouco se viu sobre esse tipo de coisa, sabe? Pouco se contrapôs em relação ao que o orçamento coloca. Depois, a situação parece que vai na inércia. Vocês chegam e falam, “ah, vai ser cinco, cinco e vinte”, algo que a mídia vazou antes e tudo bem, sabe? Vou concluir por aqui.

**02:12:21 Instrutor Carlos Rabelo**: Pessoal, é nítido que esse conselho aqui não aprova esse aumento que estão querendo dar. A gente sabe que quem sai na rua, quem utiliza ônibus, quem utiliza o transporte público, está vendo, que todo mundo está falando, que eu vou repetir de novo, para não ficar comprido, a má qualidade, a má gestão. Será que o pessoal, será que o prefeito, será que esse pessoal anda de ônibus? Acho que não anda, porque, se andasse, não teria capacidade de tirar a gente no dia 26, para poder estar aqui todo mundo debatendo uma coisa fora da casinha, sem contar também, que a gente recebe bastante reclamações. Os próprios motoristas que trabalham no transporte público de São Paulo não conseguem renovar o seu curso de transporte coletivo, de formato EaD, porque SPTrans não aceita também. Então, preferem tirar o motorista, deixar o motorista três dias lá, sendo que a resolução 789 é lei. É lei. Eu acho que a SPTrans precisava organizar melhor essas coisas, porque coitada, a moça vem aqui e não ter resposta para dar pro rapaz, a indagação deles, fala do Caique. Meu, maravilhoso, cara, esse cara falou tudo, todo mundo falou aqui. A indagação de todo mundo, é nítido, acho que não tem coisa mais nítida do que cada um que falou. Eu acho que a votação errada. O que os prefeitos estão colocando, que é aumento de tarifa, gente, é sem noção. Eu não vou nem esticar minha conversa aqui, mas, cara, é fora da casinha. Eu acho que precisava se organizar melhor. SPTrans precisa organizar melhor o estudo de vocês, não é só apresentar número. Número é lindo, maravilhoso, tudo é lindo, mas a gente não está falando de aumento. A gente está falando de impacto na vida de quem utiliza o transporte público. Hoje, por exemplo, a estação da Vila Prudente não funciona. Eu tive que voltar para casa, porque o Paesi demorou, acho que mais de uma hora, se é que voltou, porque eu vim embora antes. Então, pô, aumento? Aumento de quê? Acho que é aumento de tolerância que a gente está com esses políticos que não têm a capacidade nem de colocar a cara aqui nas reuniões para poder falar uma coisa sincera. Essa é a minha opinião, gente.

**02:15:18 SPTrans**: Então, as colocações da Amanda, da Marta, do Hélio, do João Pedro, do Carlos estão anotadas, são questões mais apertas ao executivo, serão transmitidas, assim como todas as questões técnicas que foram tratadas. Estão anotadas aqui também, em especial a questão do tempo de espera e a nossa providência que hoje foi cumprida, foi passar os dados, cumprir a população, tentar encaminhar tudo o que a gente puder, esgotar aqui as questões técnicas e vamos passar pra frente os dados pra nossa presidência, pra nossa secretaria, para tomar as providências que eles têm. É isso que a gente tem que fazer.

**02:16:40 José Vitor Campos dos Reis**: Sobre uma pergunta simples que eu tinha feito, sobre a possível extinção da SPTrans. A mesa não tem nenhuma informação sobre, nenhuma questão a responder sobre essa questão?

**02:16:54 SPTrans**: Não é a causa da reunião, isso aqui não é algo que a gente vai saber, comentar sobre esses assuntos também?

**02:17:05 Dawton Gaia – SMT**: É, além de não fazer parte da reunião, foi colocado e isso, não temos resposta com relação a isso, poder dar uma resposta definitiva com relação a esse assunto.

**02:17:21 José Vitor Campos dos Reis**: É que uma possível extinção de uma autarquia que organiza a rede de transporte público, ela vai mudar a dinâmica até da própria gestão do transporte público da cidade. Por isso que eu coloquei essa questão.

**02:17:32 Dawton Gaia – SMT**: Perfeito, mas o que eu estou falando para você é o seguinte, nós não temos como dar essa resposta, porque é uma proposta e não sei se ela vai ser ou se será de fato concluída. Tudo bem, tem todas as falas que a gente vem acompanhando pela imprensa, mas não temos nenhuma resposta definitiva diante de uma decisão governamental. Nós não temos essa, como dar encaminhamento a uma questão como essa, é isso.

**02:18:04 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Dawton, se me permite, coisa de um minutinho. É possível, por meio do conselho, a gente propor uma votação dos conselheiros apenas como caráter consultivo, para que fique claro quem concorda ou não com esse aumento?

**02:18:16 Dawton Gaia – SMT**: Bom, o que a gente precisa deixar claro é que o nosso conselho não é deliberativo, certo? Então, fazer uma votação, isso não é possível.

**02:18:31 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Sim, eu entendo. É que neste caso aqui, como já que vocês os convocaram no dia 26, pós-Natal, já no final do ano, e a gente tem algumas personalidades da mídia e tudo mais, para que fique claro qual que é a posição do conselho sobre esse aumento, sobre ele se concordar, se é só sim ou não. É apenas uma coisa muito simples.

**02:18:59 Dawton Gaia – SMT**: A pergunta é ao contrário, Caique. A pergunta é: existe alguém a favor? Porque eu acho que o que você está propondo é fazer uma votação aqui?

**02:19:08 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Só pra que fique registrado na gravação, qual que é a posição do conselho. É apenas isso. Porque, como da Zona Leste, eu sou contra o aumento. É para que fique registrado, para que a população, assim que ver a gravação, entenda qual que foi a posição do conselho. É apenas isso. Coisa bem simples.

**02:19:34 Sandraramalhoso**: Eu também sou contra. Eu acho importante que a sociedade perceba que este conselho existe e que ele tem uma posição. Que ele veio aqui, se dispôs, num dia após do Natal, que todo mundo poderia estar de ressaca. E nós estamos aqui brigando pelos nossos direitos. E aí é uma questão, acho que muito importante, de valorizar a participação de todos os conselheiros aqui. Eu acho que é explicitar, deixar claro que este conselho não concorda com o aumento da tarifa depois de toda a exposição dos representantes. Eu acho que é importante.

**02:20:21 Dawton Gaia – SMT**: Eu não vejo problema nenhum, Sandra. Eu até fiz a pergunta ao contrário, porque eu tinha certeza absoluta de que o resultado seria esse. Que todos os conselheiros não concordam e o posicionamento é esse. Posso pedir que vocês coloquem aqui no chat, por exemplo, não concordo. E pronto. Fica lá registrado no chat o posicionamento do conselho com relação ao que está se propondo. Então, é isso que eu estou falando. Em vez de fazer uma votação aqui aberta.

**02:20:48 Rafaela M.**: Só registrando, Dawton, na verdade, tem que ser verbal para constar em ata. O que a gente coloca no chat não vai em ata. Eu prefiro falar como um conselheiro. Eu sou contra e eu represento as pessoas com deficiência. Pode colocar em ata.

**02:21:15 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: A gente só fala o nome, qual que é a região, qual que é a cadeira que exerce e se sim ou não. Fica registrado, coisa rápida e já encerra a reunião.

**02:21:28** **Hector da Silva Batista**: Dawton, só uma pergunta. A votação é quem quer aumento ou quem não quer?

**02:21:31 José Renato**: Acho difícil alguém dizer que quer aumento. A pergunta, na verdade, é vai tirar o dinheiro da onde? Se não vai ter aumento, vai tirar o dinheiro da onde? A saúde? Educação? A gente pode votar isso também. Vamos tirar o dinheiro da onde?

**02:21:44 Sandraramalhoso**: Renato, existe um grande orçamento da prefeitura. Nós somos a prefeitura mais rica e eles não investiram todo o dinheiro que poderiam ter investido. E aí tem dinheiro guardado e querem dizer, querem colocar a culpa no transporte por causa disso, para tirar da educação, para tirar da saúde? Isso é um absurdo, Renato.

**02:22:14 José Vitor Campos dos Reis**: O orçamento de Guarulhos, que é o segundo município, é 20 vezes menor que o de São Paulo. São 120 bilhões de orçamento. Por isso que existe essa questão de orçamento, LOA, PPA, LDO, sabe.

**02:22:27 Dawton Gaia – SMT**: Gente, calma.

**02:22:28 José Vitor Campos dos Reis**: Vocês estão levando na passiva essa situação ou vocês têm uma posição, vocês têm uma proposta, uma forma de encaminhar uma solução diante de um reajuste de mais de 13% na tarifa do município de São Paulo?

**02:22:46 Hildeni Antonio Gomes**: Vamos lembrar que teve 10,6 bilhões emprestado pelo BNDES a respeito sobre a mobilidade de São Paulo. Vamos lembrar disso.

**02:22:59 Hector da Silva Batista**: Pessoal, eu gostaria de ir um pouco mais além dessa questão da votação, porque eu acho que é importante que a gente tenha um posicionamento mais público do que além de publicar nossa live. Acho que é importante, a gente tem um grupo da coordenação, de a gente construir algum tipo de documento, nota, alguma coisa oficial que possa externar o posicionamento do Conselho de Ministros.

**02:23:17 Dawton Gaia – SMT**: Eu entendi que isso seria feito nesse documento, esse posicionamento.

**02:23:23** **Hector da Silva Batista**: E encaminha um documento posteriormente no grupo da coordenação.

**02:23:31 Dawton Gaia – SMT**: E fica registrado, de fato, o posicionamento do Conselho. Acho que isso, mais do que oficial, esse encaminhamento. O nome do conselheiro, a região que representa e falar se é favorável ou não ao aumento da tarifa, também não é problema nenhum. E, claro, de aprovação, porque o Conselho não é dele mesmo.

**02:24:12 Rafael Calabria**: Mas eu só queria reforçar aqui, antes de acabar também, que não tem proposta para ser votada ainda. Ele está votando aqui um posicionamento amplo contra aumentos, porque a feitura não tem uma proposta, que era a função dessa reunião, inclusive.

**02:24:22 José Maria**: A gente não sabe nem quanto vai ser o ônibus, ninguém falou ainda. Se é 5, é 5 e 20. Tem um número, o prefeito tinha que estar aqui, mas tudo bem. Vamos em frente.

**02:24:33 Dawton Gaia – SMT**: Gente, olha. A proposta da reunião era apresentar o trabalho, os levantamentos, tudo o que estava sendo estudado e um número entre o máximo e o mínimo para poder ser apresentado. Mesmo porque quem decide este número, após receber todos os dados técnicos, quem decide. Gente, então eu vou fechar a reunião dizendo o seguinte. Foi proposto que se elaborasse um documento, o posicionamento dos conselheiros que fosse encaminhado aqui para o CMTT e esse documento fosse publicado posteriormente. Isso é uma proposta que nós aceitamos e eu estou entendendo que esse é o documento de posicionamento dos conselheiros. Então, eu entendo que esse atende a pauta dessa votação simbólica. Eu acho que atende perfeitamente a pauta da votação simbólica. Então, para mim, está muito claro que o posicionamento de vocês é contrário. Eu vi todas as falas aqui. Está muito claro que o posicionamento de vocês é contrário a esse aumento tarifário. Então, estamos apenas aguardando o documento para poder inserir na nossa pauta de reunião. É isso, eu vou encerrar nossa reunião. Vou agradecer.

**02:26:14 Leandro C.**: Só uma questão de ordem bem rápida. O que você falou está errado no seguinte sentido. Não são apenas os conselheiros da sociedade civil que votam. O que foi proposto é o posicionamento do conselho CMTT. Ou seja, vota todos os representantes da prefeitura e os representantes da sociedade civil também. Por isso, encerrar reunião dessa forma, eu acho que está errado. Porque nós não temos resultado de maioria. É preciso que todos os membros aqui presentes se manifestem contra ou a favor a nota para ser colocada. Eu entendi, eu te agradeço até você acatar a proposta da sociedade civil. Mas eu acho que não é correto. Porque isso não é uma posição do conselho. A posição do conselho é com votação de todos os membros aqui presentes. Eu acho que não dá para encerrar. Se encerrar, a moção está automaticamente cancelada.

**02:27:02 Dawton Gaia – SMT**: Como o nosso conselho não é deliberativo, não tem por que eu propor uma votação simbólica também. Se for levar nesse sentido.

**02:27:12 Leandro C.**: Ele não é deliberativo, mas ele delibera no seu próprio âmbito. Ele delibera enquanto conselho. Independentemente de ele não estar acima do prefeito, este órgão, o conselho CMTT, ele delibera sim no seu âmbito, dos seus membros. Essa visão, me desculpe, mas está errada. Ele não está acima do prefeito.

**02:27:33 Michele Perea Cavinato**: Leandro, mas vocês são representados pela sociedade civil, pela bancada da sociedade civil. O documento deles tem um valor.

**02:27:40 Dawton Gaia – SMT**: É claro. Eles representam as regiões. Eles foram eleitos e representam as regiões. Então, eu discordo de você, Leandro. Está lá no nosso regimento. O regimento está muito claro com relação a isso. Então, a representação de cada um dos conselheiros vai estar nesse documento e ele vai representar toda a região na qual ele foi eleito. Ele está lá colocando e está representando a região E o voto dele vai ser exatamente representando todas aquelas pessoas da região.

**02:28:13** **Michele Perea Cavinato**: E assim que recebermos esse documento, ele sobe no processo C e publica ele na página do CMTT.

**02:28:20 Hildeni Antonio Gomes Junior**: Dawton, vai ter a reunião referente à questão que eu levantei, a questão de ordem que não foi respondida para a SPTrans?

**02:28:29 Dawton Gaia – SMT**: Então, essa data haverá sim, mas eu não tenho essa data e não tenho como colocar essa data na nossa reunião agora, que eu dependo de outras instâncias para poder deliberar uma reunião como essa. Então, mesmo porque todas as nossas reuniões do CMTT são publicadas no Diário Oficial, tem uma convocação e tal, a não ser que seja uma pauta específica de alguma das câmeras temáticas, que aí a gente tem em pleno poder de decisão. Mas uma reunião do CMTT vai ser publicada no Diário Oficial, eu dependo de outras instâncias. Então, eu estou dizendo para vocês o seguinte, podemos marcar sim, mas eu dependo dessas instâncias, eu não tenho como colocar essa data aqui agora.

**02:29:15 Hildeni Antonio Gomes Junior**: Ok, mas eu espero um posicionamento no sentido de ter a publicação, a publicidade do grupo do WhatsApp para que a sociedade civil tenha esse acesso, porque é uma coisa que tem a publicidade da, não de vocês da CMTT, mas da própria, do município de São Paulo representado pelo Ricardo Nunes e eu estou esperando para ter essa informação depois.

**02:29:43 Dawton Gaia – SMT**: Bom, vou falar novamente, eu dependo de outras instâncias para poder te dar essa resposta específica. E aqui se propõe maior transparência possível em todo o processo e precisa ficar claro isso. Aqui a gente quer dar o máximo de transparência em todas as respostas que foram dadas, todos os questionamentos que foram feitos. Os questionamentos que foram feitos que não conseguimos responder aqui daremos e colocaremos na nossa página do CMTT para poder esclarecer e não deixar nenhuma, nenhuma dúvida nos questionamentos, a questão é essa. Como o André falou, tem algumas coisas que eu não consegui responder, porque depende do planejamento, então vai ser levado ao planejamento e ele vai pegar a resposta do questionamento e nós vamos publicar na nossa página a resposta do que foi solicitado. A demanda vai ser atendida, vamos colocar assim, desse formato.

**02:30:45 Rafael Calabria**: Dawton, só mais uma questãozinha. Ninguém do governo do Conselho está aqui para, o governo não vai se posicionar a favor do aumento aqui no Conselho? Está vindo aqui na lista a Vanessa, o Celso não está, né? Você falou que o Celso não está, mas tem Vanessa Leal, Jéssica Valero, bom, da SPTrans tem Andréa, não sei se a mesma, Gerson, Eduardo.

**02:31:10 Dawton Gaia – SMT**: Rafael, o posicionamento do governo é o mesmo. Todas as pessoas são favoráveis ao que está se propondo. É o governo. O governo é que fez a apresentação da proposta e a apresentação é essa. Então, do posicionamento do governo não existe, nesse assunto específico, não existe nenhum posicionamento contrário com relação ao governo. Os representantes do governo que estão aqui são favoráveis ao que está sendo apresentado. E é possível fazer sugestões ao que está sendo apresentado? É possível fazer sugestões ao que está sendo apresentado. Claro que é possível fazer sugestões. Essas sugestões serão acatadas ou não posteriormente de acordo com os estudos que foram elaborados. Por isso que nós estamos abrindo aqui a palavra e o objetivo dessa reunião é exatamente esse, é ser o mais esclarecedor possível, dar a maior transparência possível ao processo e que todas as falas e todas as sugestões e todas as demandas que foram colocadas nessa reunião sejam inseridas nesse processo de avaliação e que posteriormente será dada uma resposta. Então, com relação a isso, é assim mesmo. O governo que está propondo um aumento, ninguém aqui do governo vai se posicionar contrário. Pelo menos, eu entendo dessa forma. É isso. Então, o que eu estou dizendo é o seguinte, todas as dúvidas que foram solicitadas e se tiver mais alguma que foi colocada aqui no chat que não foi respondida, nós vamos responder, nós vamos dar as respostas necessárias para dar transparência ao processo e vamos dar encaminhamento a tudo que for necessário até se concluir esse processo. Mesmo porque você falou muito bem, como nós não temos o valor do que está sendo definido e esse valor que foi proposto aqui pode ou não sofrer, ele pode ter alteração de acordo após a nossa reunião, por exemplo, a gente não tem como propor coisa diferente.

**02:33:23 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Então, resumindo, chamaram a gente para apresentar um valor que nem vocês sabem qual é o valor para a gente debater até quase uma hora da tarde sem ter nenhuma informação? Como é que vocês fazem isso com a gente? Pelo amor de Deus.

**02:33:37 Dawton Gaia – SMT**: Não, não foi isso. Não, não é verdade isso aí.

**02:33:42 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Isso é palhaçada com a gente, não tem informação nenhuma. Não tem um valor fechado.

**02:33:48 Dawton Gaia – SMT**: Você vai me desculpar, Caique, mas a apresentação para mim foi muito clara, foi muito clara, foi de uma enorme transparência do que se pretende, do que se propõe.

**02:33:57 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Não, não foi, não.

**02:34:07 Dawton Gaia – SMT**: Só não colocou o valor definitivo do que está sendo decidido, é isso.

**02:34:11 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Mas se vocês vão convocar uma reunião sobre dados com valor definitivo fechado, por que que convoca?

**02:34:19 Dawton Gaia – SMT**: Convocamos uma reunião para apresentar os dados. A reunião foi convocada para os dados serem apresentados à sociedade civil organizada.

**02:34:26 Caique Souza – CMTT Zona Leste**: Os dados com valor fechado, você tem?

**02:34:31 Michele Perea Cavinato**: Esse estudo vai agora para a Câmara. Não era o objetivo da reunião apresentar o valor. O objetivo era apresentar o estudo técnico. É isso.

**02:34:43 Hildeni Antonio Gomes Junior**: Michele, a decisão judicial fala que é para ter o debaixo do valor.

**02:34:50 Xenia Vaz**: O estudo não faz muito sentido, Michele, Dawton. Fala aí de um porcentual de conforto para os munícipes que não existe. Fala de um valor utilizado para mão de obra que você vê ônibus que não conseguem subir, nem uma subida meio íngreme. Então, assim, são os estudos que estão passando para a gente que não está fazendo, não está condizendo com a realidade. São estudos que foram levantados que não faz sentido para o aumento. Porque exatamente como vários colegas meus disseram, é um valor que vocês estão propondo para aumentar, só que toda a sociedade não vê esse retorno. É aumento de fila, é ônibus sem combustível, é ônibus sem manutenção, é ônibus quebrado. Cara, vai no Terminal Pinheiros, são cinco filas, cinco filas para o cara pegar o ônibus. Então, esse estudo que foi feito é muito lindo, é maravilhoso, mas não é o que condiz com a realidade, não fala com a realidade. Então, aumentar uma coisa precária, por quê?

**02:35:59 Hildeni Antonio Gomes Junior**: Sem falar que a demanda, que está escrito no próprio estudo, fala a questão de demanda, tudo isso, está na periferia. E eu falo de novo, a periferia está esperando 55 minutos de espera para pegar o ônibus. As pessoas que moram no centro, 25 minutos. Tem alguma diversão de valores nisso? As pessoas, a prefeitura usa um estudo de 2004 para falar que a população mais carente usa para dormitório, sendo que tem um estudo que mostra ao contrário disso tudo. Tem os mapas das desigualdades. Eu estou esperando até hoje o posicionamento sobre isso. Eu não fui contemplado. Mandar isso é contra a ilegalidade. Tem que conversar e trocar ideia.

**02:36:48 João Vitor Campos dos Reis**: Outra questão também, a Michelle colocou. Envio de estudo para o Legislativo. Que comissões vão analisar? Orçamento? Transporte? Urbanismo? Tem que passar pelas comissões de modo a promover a audiência pública para a população colocar essas questões. Isso daí não passa assim, ah, é um estudo e tal, eles aprovam, sabe? Não é uma questão vazia. E tem levantamento, tem pesquisa. Tem gente que representa órgãos independentes que fazem essas pesquisas. Isso foi levado em conta? Parece que não está sendo levado em conta. E aproveitando. A SPTrans, assim, se ela tivesse um posicionamento, ah, tirar a verba de saúde, tirar a verba da educação. A gente não está falando disso. A gente está falando de mobilidade. A SPTrans cuida do transporte de ônibus, dos terminais, da ciclofaixa, sabe? Tem uma diversidade de questões? Como é que dialoga com a CET nessa situação, sabe? Como é que você joga para o orçamento cada um dos temas que estão aí, que são do grupo mobilidade. É essa questão orçamentária que eu vejo.

**02:38:10 Luis Antonio**: E outra coisa que eu já quero aproveitar nessa reunião. Boa tarde a todos. Me levantou essa questão, me levantou essa dúvida, Dawton. Depois de todo mundo ter se posicionado contra o aumento da tarifa e já que não tem a presença do secretário de transportes, nem tampouco do prefeito, já que isso também foi enviado via WhatsApp, que o Nunes estaria, para esta reunião seria decidido o aumento da tarifa, que não foi exatamente apresentado. Meu questionamento é o seguinte. Depois da decisão dos conselheiros aqui, se o secretário de transportes vai falar a respeito disso, entendeu? Sobre a posição que os conselheiros decidiram aqui contra o aumento da tarifa. Se isso vai ser levado depois adiante. É isso que eu queria saber.

**02:39:03 Dawton Gaia – SMT**: Bom, isso eu não tenho como te responder. Lógico que isso tem validade. O posicionamento de vocês é público e vai ser publicado nas nossas páginas. Com toda certeza será publicado a decisão de vocês e tudo isso que está ocorrendo aqui na nossa reunião. Mas é isso, gente. Não adianta. Eu vou encerrar os microfones. Eu vou fechar os microfones. Vou pedir para a Michele fechar os microfones e vou encerrar nossa reunião. Porque o que está sendo discutido aqui não é mais o papel do CMTT com relação a algumas falas que foram colocadas aqui. Ele não é deliberativo. Ele cumpriu o papel de apresentar a proposta, sim. Que era isso, que era a proposta do CMTT. Vocês se posicionaram. Eu permiti que vocês se posicionaram aí. Vão elaborar um documento que vai ser inserido no nosso processo aqui. E é isso, gente. A nossa reunião não tem mais o que falar com relação a este assunto nesse sentido. Todas as outras falas, todos os outros questionamentos e todas as outras demandas que vão surgir com relação ao que está sendo feito, o que está sendo proposto, a qualidade do transporte, isso tem que ser colocado em outra reunião agora. Isso foi colocado e a gente vem respondendo. Todas as demandas que vêm surgindo nas nossas reuniões das câmeras temáticas, a gente tem dado respostas. À medida da possibilidade, é dada uma resposta positiva e atendimento de algumas questões, mas é isso. Então, eu vou dar uma boa tarde para vocês. Agradecer a presença de todos nesta reunião e está encerrada a reunião do CMTT no dia de hoje. Muito obrigado a todos.