

Reunião Extraordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT

Data: **22.12.2021** (sexta-feira)

Horário: **9h às 12h** (online)

Participantes:

Conselheiros | Órgãos Municipais

1. Andre Luis Gonçalves Pina - SMDU
2. Andrea Compri – SPTrans
3. Adriana Guimarães - SETRAM
4. Carlos Eduardo G. de Vasconcellos – SVMA
5. Christina Maria M. Borges – SPTrans
6. Cláudia Bici Romano - SF
7. Dawton Gaia – Secretário Executivo do CMTT
8. Izabel Cristina de Oliveira – SME
9. Levi Oliveira – Secretário Executivo - SETRAM
10. Luciana Delbem - CET
11. Oswaldo Rafael Fantini - SMPED
12. Rosilda M.V Domingues – SPTrans

Conselheiros | Temáticos, Regionais e Operadores do Transporte

1. Ana Carolina Nunes – Mobilidade a Pé
2. Ana Carolina F. Jarrouge - SETCESP
3. Antonio Matias Ceará – SIMTETAXIS
4. Bárbara - Juventude
5. Carolina Guimarães M. Silva – Meio Ambiente e Saúde
6. Élio Camargo – integrante da CT Mobilidade a Pé
7. Francisco Armando N. Christovam – SPUrbanuss
8. Ligia Miranda de Oliveira – ONG
9. Lucian de Paula – integrante CTB, zona sul
10. Luciana Trindade – Regional Centro
11. Mauro Sérgio P. Calliari – Mobilidade a Pé
12. Paulo Reis – Regional Oeste
13. Rafael Calabria – ONG
14. Rafael Drummond – Regional Centro
15. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

Observadores:

1. Adamo Bazani
2. Aline Mazzo
3. BbJand`yra Alves
4. Bárbara Muniz
5. Bruno Nascimento

6. Bruno Santos de Oliveira
7. Carmem Guilherme
8. Ceara
9. Canhadas
10. Dawton Barbosa
11. Diego Xavier
12. Diego Freitas
13. Edson Brandão
14. Edmur
15. Evely Trevisan
16. Fábio
17. Francisco Alves de Lima
18. Fernando Caires Barbosa
19. Gabriela Souza
20. George G. – SPTrans
21. Fernando Caires
22. Filipe
23. Francisco Alves Lima
24. Johnson
25. Juliana Lemos
26. Lana
27. Lázaro Rosa
28. Leandro F Chemalle
29. Maria de Fátima
30. Marshelle
31. Michele Perea
32. Natacha Mazzaro
33. Olivia Aroucha
34. Olivar
35. Paulo Eduardo
36. Paulo Guimarães
37. Pedro Ivo
38. PSM
39. Rafael
40. Raimundo Cocada
41. Raphael Máximo
42. Rosa Oliveira
43. Rodrigo Rodrigues Silva
44. Rosa Pereira
45. Ruth Altamirano
46. SPTrans
47. Tatiana Santiago
48. Thais Luquesi
49. Thaiza Pauluze
50. Valdemar Gomes – Presidente SPTrans
51. Wagner Palma
52. Wagner Chagas

Total | Conselheiros = **27**

Total | Observadores (sociedade civil organizada, secretarias e entidades) = **52**

Total Geral = **79**

ROSA – com a palavra o Dawton.

DAWTON – cumprimenta e agradece a todos e informa que a pauta será única: “Tarifa, custo e subsídios do sistema de transporte público por ônibus, da cidade de São Paulo”. Passa a palavra a Andreia para apresentação da pauta.

ANDRÉA – Se apresentou como Superintendente de Receita e Remuneração da SPTrans e apresentou o grupo à mesa com ela (Secretário Levi Oliveira, Presidente Valdemar Gomes de Melo e Diretor de Gestão da Receita e Remuneração, George Gidale). Em seguida apresentou os dados, estudos, custos e subsídios da tarifa do sistema de transporte por ônibus na cidade de São Paulo. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Dados operacionais:

- ônibus 11675 ônibus em operação o que representa uma queda de 8,9% com relação ao pré-pandemia.
- Tarifa media em Nov/2021 - R\$ 2,54. O que representa um pequeno aumento que se deve pela falta dos estudantes no sistema, pois estavam com aulas remotas.

Passageiros transportados por dia útil:

- em 2017 e 2018 média de 9.560.000,
- em 2018 8.879.000 leve queda em virtude principalmente de novas estações de Metro e uso de aplicativos (ainda sem possibilidade de mensurar),
- em 2020 e 2021 média de 5.172.445 queda em virtude da Pandemia,
- para 2022 a projeção baseada em: pesquisas junto ao usuário para sabermos se voltaria ao sistema, retorno gradual da economia e o retorno das aulas presenciais (lembrando que ainda são incógnitas). Mas para os estudos fechamos a projeção em 7.454.675 o que representa uma queda de 16,04% em relação a 2019.

Frota x demanda

- no comparativo mar/2020 (pré-pandemia) e set/2021 notamos que durante este período o sistema operou em nível superior ao da demanda.
- Em setembro estávamos com média de 91,12% da frota em operação e média de 68% de passageiros, ressaltamos que a frota em operação nas periferias esta próxima de 100% e em outubro a demanda de passageiros chegou a 76%.

Passageiro pagante equivalente (passageiro que paga a tarifa cheia)

- em 2019 a média mensal foi de 106.094.017 passageiros,
- em 2020 foi de 103.051.031 e
- a projeção para 2022 é de 91.131.917 o que representa uma queda de +- 12% de 2020 para 2022.

Receita tarifária (valores atualizados e em bilhões de R\$)

- em 2017 R\$ 5,9225

- em 2018 R\$ 6,0503
- em 2019 R\$ 6,4734
- em 2020 R\$ 4,4698
- em 2021 R\$ 4,3955 (projeção, neste fechamento não consta dezembro) e
- a projeção para 2022 é de R\$ 5,0094
- comparando 2019 (sem pandemia) com a projeção para 2022 há uma redução de 21,61% o que equivale a R\$ 1,464 aproximadamente R\$ 1,5 bilhão.

Composição do custo por passageiro equivalente (Nov/2021)

O calculo tem por base os seguintes itens: frota, quilometragem, horas operadas e parâmetros contratuais.

Custo Atual	R\$ 8,71	100,0%
Operação (mão de obra, combustível, investimentos e etc.)	R\$ 7,96	91,5%
Infraestrutura (terminais, comercialização e gestão)	R\$ 0,74	8,5%

Ressaltou que este valor é sem subsidio e apesar da frota ter encolhido o numero de passageiro também caiu o que elevou os custos.

Pressões de custo do sistema

O ar condicionado – O ônibus é mais caro e consome mais,

O Diesel – Houve grande aumento no preço do diesel.

Nós fizemos um gráfico com a evolução desde abril de 2018.

Abr/2018 – R\$ 3,310/litro

Jan/2021 – R\$ 3,408/litro

Abr/2020 – R\$ 2,824/litro

Out/2021 – R\$ 4,596/litro

Nov/2021 – R\$ 4,917/litro

Houve uma queda no início de 2020 mais atenção para o aumento entre abr/20 e out/21 (abril é o mês base para calcular a cesta de índices que reajusta os contratos) e nesse período o aumento foi de 63% e o índice de Nov/21 que é de 7% então o aumento até agora é de 74%.

Mão de obra - aumentou de acordo com a Convenção Coletiva em 7,54%

IPCA - aumentou em torno de 10% que é o índice que reajusta os veículos e os demais insumos da planilha

Gratuidades – estudantes, idosos e PCDs.

Fizemos projeções considerando o retorno às aulas presenciais e a retomada das atividades e chegamos a: (em milhões de Reais)

	2021	2022
Estudante	233	819
Idoso	523	730
PCD	340	471

Subsídio – em 2021 mesmo sendo um ano inteiro de pandemia e lembrando que Março/Abril houve aquela fase emergencial conseguimos fechar em R\$ 3.300.000,00 o subsídio no serviço de transporte.

Inflação e tarifa Atualizada

Indicador	dez19 a Nov/21	tarifa R\$ 4,40 atualizada
IGP-M-FGV	46,79%	R\$ 6,46
IPC – FIPE	16,31%	R\$ 5,12
IPCA – IBGE	15,51%	R\$ 5,08

Desconsiderando o IGPM (que é influenciado pelo dólar) a tarifa atualizada pelo IPC e IPCA alcança R\$ 5,12 e R\$ 5,08 são valores altos. É por isso que o prefeito de São Paulo esta engajado em buscar novas formas de financiamento principalmente recursos do governo federal para o pagamento de gratuidade dos idosos e outros.

NOTA:

A cada R\$ 0,10 de aumento na tarifa básica, a receita aumenta em R\$ 104 milhões nos primeiros 12 meses.

Lembrando que é necessário repor as perdas inflacionárias e que o valor da tarifa ainda não esta definido, mais é nesta ordem que nós apresentamos.

Finalizamos aqui a nossa apresentação e estamos à disposição para tirar qualquer dúvida.

RAFAEL DRUMMOND: Bom dia. Eu sou o representante do centro e gostaria de fazer a apresentação de alguns dados que acho relevantes para a discussão de hoje.

Porque não estamos discutindo as portarias SMT 081 e 087/2020 que trata da remuneração da frota parada.

Apresentou planilha mostrando que a média de viagens não realizadas desde março/2020 foi de 18%, ou média de 1600 ônibus parados. E que a prefeitura remunerou as empresas em R\$ 869 milhões em 17 meses o que representa aproximadamente 7% de todo o gasto do sistema.

Acredito que isto foi feito para que mantivéssemos o sistema funcionando.

E apesar de ficar saturado e nos momentos de pico de transmissão do coronavírus principalmente nas periferias, muito devido ao uso intenso do transporte público, nem se cogitou em repensar essas portarias. Possivelmente colocando vidas em risco.

Ago/2021 foi o último mês de pagamento da remuneração pela Frota parada, em setembro a prefeitura decidiu fazer um aditivo do contrato retirando uma série de exigências contratuais de investimento das empresas, as empresas vão deixar de investir no sistema para ter esse reequilíbrio e até agora não foi explicado porque isto está sendo feito.

E estamos discutindo a possibilidade de aumento de tarifa.

Foram apresentados muitos números e questões que acabam se misturando e deixando o assunto pouco claro.

Lembro que já falamos em muitas reuniões O SISTEMA AINDA É REMUNERADO BASICAMENTE POR PASSAGEIRO TRANSPORTADO.

O Francisco Cristóvão na conversa inicial com a Rosilda e com a Cristina comentou que gostaria que o número de passageiros voltasse ao que era, ou seja, esse mecanismo de Frota parada foi adotado só para repor a diminuição de passageiros no sistema.

Quando falamos do custo estamos falando em formas de financiamento do sistema que perdeu receita devido à diminuição da demanda.

Vocês estão trazendo a mesma solução apresentada nos últimos anos, que é aumentar a tarifa para cobrir esse rombo.

O sistema vem historicamente perdendo demanda cada ano a de 2017 foi maior que 2018 que foi maior que 2019 e assim por diante (o gráfico que vocês apresentaram mostra isso) e continuamos apostando na mesma fórmula defasada de aumento de subsídio sem transparência e sem fontes de financiamento.

Foi apresentada outra planilha mostrando a evolução comparativa de total de despesas, receitas e subsídios. E ressaltou o aumento de subsídios ao sistema que em 2013 era de 20,8% e em 2021 foi de 43,9%.

E vocês falando em IGPM que nem está no contrato, não tem a ver com a discussão. Esqueçam 45% de IGPM.

Porque que não falamos sobre fonte de financiamento que não onere, que não ponha mais pressão na população. Sabemos de varias cidades que abandonaram o sistema por passageiro transportado e estão adotando o sistema por custo. Que, aliás, está no contrato. Mas a SPTrans em conjunto com as empresas decidiu que haverá um período de transição e ainda mantém o sistema de remuneração por passageiro.

Perdoem-me a indignação, mas é muito absurda essa conversa e a gente não consegue avançar.

A minha pergunta é.

Qual que é o valor da tarifa que vocês querem para 2022?

Obrigado.

ROSA: Vamos fazer por bloco e a Andrea responde todas as perguntas no final. Por favor, Calábria.

RAFAEL CALABRIA: - obrigado Rosa.

Há alguns pontos que eu gostaria de falar. O decreto no art. 3º, parágrafo 3º diz que devem ser apresentados os elementos técnicos que justifiquem a alteração tarifaria e o inciso 10 pede para apresentar proposta de alteração tarifária e isso não foi feito e espero que ainda entre em discussão.

O IDEC esta fazendo uma pesquisa nacional das cidades que deram subsídios para o setor. Encontramos dezenas de cidades que deram subsídio emergencial durante a pandemia, mais de 20 cidades reduziram a tarifa e outras dezenas seguraram a tarifa por entender que o aumento de tarifa contribui para a redução de passageiros.

A remuneração da frota parada seria o subsídio especial que São Paulo criou para pandemia e deveria servir para evitar aumento de tarifa o que gera redução de passageiros, portanto perda de receita.

Então eu quero reforçar que seria necessário segurar as tarifas, ou num cenário mais otimista reduzi-las, sabemos que para isso demandam recursos.

Observamos que países onde o sistema é mais desenvolvido e tem um fundo de transportes mais organizado como Estados Unidos, França, Portugal e outros países, ainda assim fizeram socorros emergenciais na pandemia.

A Alemanha fez um na casa de centenas de bilhões, o Biden anunciou no começo do ano o quarto auxílio federal para o sistema de Transportes e o nosso governo não fez. Nem vou entrar neste ponto, mas São Paulo fez e deveria servir até de exemplo.

Por fim o Prefeito Ricardo Nunes anunciou no dia 3, engajamento na pauta federal que vem acontecendo desde ABR/20 e em NOV/20 foi aprovado um projeto que destinava 400 milhões de reais para São Paulo (+- metade do valor da frota parada) e a Prefeitura em nenhum momento se posicionou. Cobramos no CMTT. Na época a Elisabete França era a Secretária.

Falamos do PL 3364 e a prefeitura não se posicionou. Quem se posicionou foi o Francisco da EMTU e juntos conseguimos emendas que melhoraram o PL.

Em março foi debatido o veto e de novo São Paulo não se posicionou, aliás, o único prefeito a se posicionar foi o ACM de Salvador.

O deputado Zarattini me questionou por que o IDEC esta dizendo que a cidades precisam de dinheiro se as próprias cidades não estão falando isso?

Passados oito meses do veto, em dezembro as vésperas do congresso fechar, com a discussão do orçamento avançada e num momento praticamente inviável para o debate, o Prefeito vai a Brasília e diz estar agindo.

O Prefeito só acordou há 15 dias para um debate que acontece desde ABR/20 e agora tenta usar isso como argumento para um possível aumento de tarifa.

A Prefeitura não acompanhou o debate do socorro federal onde iria receber R\$ 400 milhões, criou um subsidio especial e sabe do impacto social no aumento de tarifa. Baseado nesses argumentos reforçamos o pedido de não aumentarem as tarifas. Obrigado gente.

MAURO CALLIARI: Bom dia a todos. O debate do preço tem uma apresentação que não reflete a complexidade dessa variável.

E do ponto de vista da população precisamos entender quais são as prioridades da prefeitura.

Quando vemos que o orçamento vai crescer 17% indo a 79 bilhões, percebemos que existem opções de onde alocar esse recurso.

Saímos de um ano de pandemia para um ano que promete ser melhor em vários aspectos, como serão alocados estes recursos?

Entendo que a prefeitura já sinalizou que uma das prioridades é a redução da desigualdade no transporte que talvez seja uma das mais importantes.

Quando a gente vê os números colocados percebemos que não estamos debatendo o que é fundamental: A cidade está fazendo uma escolha em prol daquelas pessoas que hoje estão com dificuldades de pagar a tarifa? Qual é a quantidade dessas pessoas? Quantas pessoas estão deixando de procurar emprego, de ir ao posto de saúde e etc. por causa do valor da tarifa? Acho que falta pensarmos no usuário.

Preciso fazer uma crítica ao formato da apresentação. Estão sendo comparados sempre dois números o pré-pandemia quando isso é interessante para mostrar que a gente tá num patamar diferente, e o ano passado quando é interessante para os custos ou receitas dependendo do caso vocês escolhem essas duas bases. Deveríamos padronizar isso.

Há uma falha grave na apresentação. Estamos aqui para discutir tarifa e não foi apresentada sugestão de valor, não foi feita uma simulação, se aumentar "X" o subsidio é de "Y" então, não está claro o valor do subsídio para o ano que vem, e se a prefeitura estaria disposta a rever o sistema de remuneração.

Essa revisão não vai poder ser discutida agora (22 de dezembro), mas o que pode ser feito emergencialmente para não piorar a situação daqueles que estão desempregados?

Parece-me que não faz sentido essa proposta de aumento mesmo porque não há proposta e é isso que mais me chama atenção na apresentação de vocês, que não nos direciona a tomada de decisão.

Cadê o número? Cadê a planilha consolidada? Qual é o efeito disso? Qual é o buraco? Quanto vai ser subsidiado? E se for de 3,3 para 3,5 bi, será que a gente não pode bancar isso? Diante de um orçamento que tá crescendo?

Talvez a conclusão seja que não devemos aumentar porque é um ano de pandemia e temos um reforço orçamentário importante que pode ser usado para isso.

E priorizando a redução da desigualdade sugerida pelo falecido Bruno Covas e pelo seu sucessor, nós não deveríamos aceitar o aumento. Ainda mais na forma colocada sem segurança do impacto que isso teria no orçamento da prefeitura.

Obrigado.

SANDRA RAMALHOSO: Bom dia a todos. Chamo a atenção para a qualidade do transporte.

Não vemos esse aumento de tarifa revertido em melhoria na qualidade.

Antes de começar a reunião vocês estavam falando que as pessoas não vão voltar para o ônibus, talvez porque tenham descoberto que com esse valor há outras opções de mais conforto.

Vocês, antes de aumentar deveriam oferecer um serviço melhor para atrair o público, faça um transporte digno para pessoas, vocês ainda fazem transporte para objetos inanimados.

É difícil falar sobre aumento de tarifa, tem esses custos de infraestrutura.

Foi dito aqui que vocês receberam para ter a frota parada, não houve custo de diesel, de infraestrutura para manter o pessoal trabalhando, porque não se investiu em melhorias?

Em minha opinião o transporte por ônibus é muito mais seguro que por automóvel que precisa ser blindado e você corre o risco de assaltos.

Não vemos com frequência esse tipo de violência dentro de um ônibus. Então se os ônibus tivessem melhor qualidade às pessoas iriam optar por um transporte mais seguro.

Nós deveríamos chegar ao ponto, apertar o sinal, entrar, sentar, apreciar a paisagem e chegar ao destino bem, mais não é isso que acontece.

Estou dizendo há quatro anos os idosos, crianças e pessoas com dificuldades não conseguem entrar nos ônibus eles são arrastados.

Vou fazer mais um alerta este ano eu reivindiquei que os ônibus só abrissem as porta ao chegar ao ponto, e vocês prometeram que isto não aconteceria mais, pois aconteceu comigo eu estava no ponto e o ônibus chegou com a porta aberta.

Vai ser preciso morrer mais alguém? Essa ordem não está sendo cumprida.

Muito obrigada.

George Gidale, Diretor de Gestão da Receita e Remuneração, dá início as respostas.

GEORGE:- Vou dar algumas respostas e a Andreia vai complementando.

Como já falamos em outras reuniões a “frota parada” foi para garantir emprego, garantir recursos para retomada dos serviços, lembrando que essa é uma ferramenta emergencial, mas que já dura quase dois anos e que nesse período houve muitas falências.

E isso possibilitou hoje estarmos com 93, 94% do sistema operando e se amanhã precisarmos teremos 100% do sistema operando.

O que realmente importa é o serviço prestado a população e não o empresário.

O calculo da remuneração do sistema esta na fase de transição e vocês conhecem o contrato e ele considera tanto o passageiro transportado, como o custo disponibilizado para o serviço e as variações da frota.

Na qualidade do sistema. Em breve não teremos mais veículos com motor dianteiro no sistema estrutural e articulação regional são mudanças na qualidade que estão previstas no contrato.

Há ainda a questão de mudar os mecanismos de controle e medição de Frota a gente esta na fase inicial.

Foi falado do aditivo do contrato e na verdade nenhum investimento previsto em contrato deixará de ser feito, ninguém irá receber por investimento que não foi feito, tivemos algumas migrações de quem que faz investimento ou não, recursos que continuam sendo descontados das empresas para realização desse investimento, alguns acertos com relação

ao prazo para colocação de equipamentos embarcados por que a pandemia prejudicou a importação de equipamentos, por isso tivemos que rever os planos de investimentos.

Uma das primeiras coisas que a Andreia falou foi desconsiderem o IGP-M.

O valor proposto para a tarifa é a de reposição da inflação o que ficaria em torno de R\$ 5,08 ou R\$ 5,12.

Mas a decisão é do prefeito, que esta procurando formas de financiamento.

E se não dermos a reposição inflacionária temos que dar a cesta de índices o que é obrigatório por contrato.

Todos gostariam de reduzir a tarifa, mas em São Paulo a tarifa já é subsidiada em 35% e chegou a 50% na pandemia. Se não houvesse subsidio ou fosse mais baixo talvez fosse possível a redução.

Novas fontes de financiamento são parte da discussão e não é uma conversa para um ou dois meses a podemos marcar uma reunião do CMTT exclusiva para o assunto, mas é um conversa de longo prazo.

A infraestrutura citada aqui é a de custeio de terminais, comercialização, etc. não tem a ver com a infraestrutura do ônibus.

OSWALDO FANTINI: - Eu quero lembrar que o transporte não é para ser lucrativo para a prefeitura. Porque quanto mais ônibus e passageiros houver no sistema menos despesa com saúde, com poluição, com congestionamento, será importante para a retomada de empregos.

As tarifas de hoje de ônibus e metrô representam de 20 a 25% do salário mínimo, quem vai dar emprego com essa tarifa?

Minha ideia é aumentar a velocidade média dos ônibus (talvez usando os semáforos) para que os mesmos ônibus transportem mais pessoas o que também "chamaria" as pessoas de outros modais para o ônibus, pois o tornaria mais atrativo.

Eu fui excluído da tarifa de idoso e com essa tarifa hoje prefiro ir de Uber ou até a pé.

CEARA: Bom dia. Sou motorista de ônibus da Viação Bola Branca, meu código é 1797, fui dirigente do sindicato dos condutores, hoje estou taxista e presidente do SINTETAXI e vice-presidente da Federação dos Trabalhadores em transporte.

Nós defendemos o reajuste da tarifa do ônibus, pois será preciso para reajustar os salários dos operadores do sistema: motoristas, cobradores, mecânicos, administrativos e outros. E para isso ou aumentamos a tarifa ou aumentamos o subsidio e o prefeito já disse que não vai aumentar o subsidio.

Inclusive já enviamos planilha solicitando também um aumento de 20% na tarifa do taxi, pois não há reajuste dessa tarifa há sete anos.

E, Rafael Calábria, eu também estive em Brasília solicitando a criação de um conselho federal para o transporte em geral (coletivo, carga e etc.)

Admira-me o que o deputado Zarattini disse a você, porque ele e o deputado Valdevan Noventa estavam juntos conosco lá em Brasília tentando ajudar as prefeituras que pagam subsídios, com a gratuidade, com o incentivo ao financiamento.

E aproveito para saudar a família dos 220 motoristas que se foram nesta pandemia.

Obrigado

RAFAEL DRUMMOND: É preciso esclarecer. A fase de transição considera outros fatores além do passageiro transportado, há outros custos como o ar-condicionado, porém isso é muito pequeno o quanto isso representa?

90% da remuneração ainda são baseados na demanda e por isso foi preciso instalar a remuneração pela frota parada por que os passageiros caíram 40% e o fator de transição não era suficiente para manter esse equilíbrio.

O fator de transição funciona assim quando a demanda aumenta o valor pago por passageiro cai e quanto à demanda diminui esse valor por passageiro sobe.

Desculpe-me a franqueza, mas quando eu ouço vocês eu me sinto ludibriado por que a gente tem falado isso há muito tempo.

Se há equilíbrio as empresas não vão investir, vai ser a prefeitura? Então para que esse aditivo? Qual a razão financeira desse aditivo? Porque o aditivo não explica não diz nada.

Outra coisa. Não identifiquei na reunião o Secretario Ricardo Teixeira e muito menos o Prefeito Ricardo Nunes que são os que decidem politicamente a tarifa. E vocês ainda não apresentaram para gente qual é a proposta. Vamos ter uma nova reunião esse ano?

Ano passado por causa dos hackers nos fizemos duas reuniões sobre o mesmo assunto e esse ano é porque vocês não apresentaram valor da tarifa.

Eu sugiro que vocês já apresentem essa data para a gente se programar, e que não seja feito uma convocação com menos de 24 horas de antecedência como foi feito ontem.

Obrigado.

RAFAEL CALABRIA: - Eu estou acreditando que não vai ter aumento porque não foi anunciado aqui e esta reunião era para isso. E espero que não tenha outra reunião este ano.

No IDEC a gente tem defendido os subsídios há muito tempo. E estamos atuando no projeto de lei do Rio de Janeiro e acompanhando a licitação de Campinas que está debatendo subsídio, em Belém já esta se falando disso e talvez ano que vem tenha uma licitação por lá.

Já nos acusaram de defender empresas. Embora o que mais fazemos é criticar a forma de atuação delas.

A questão, George, é bem simples. Se a prefeitura dá subsídio e aumenta a tarifa fica impossível de argumentar que o subsidio é para o passageiro.

Outra coisa quando o prefeito que é a pessoa que coordena ataca o subsídio e ele tem feito isso desde o começo do ano (o Covas fazia um pouquinho também, mas o Nunes está fazendo muito mais) fica impossível nós de fora da prefeitura defender o subsidio.

Não há argumento para aumentar a tarifa. Já criaram um subsidio especial na pandemia e esse subsidio foi ampliado bastante.

Não somos nós a criticar o subsidio, é o chefe de vocês. Embora ele ficasse se desvencilhando pela má imagem ao invés de fazer o debate que é criar um subsidio de verdade. Agora vai aumentar a tarifa e fica impossível a gente defender o subsídio quando o prefeito toma essa decisão contraditória.

SANDRA RAMALHOSO: - Oh! Ceará, não diga que nós temos o melhor transporte. Nós viajamos e temos notícias de como o transporte lá fora é bom, gratuito e tem desenho universal (todos os taxis e ônibus, transportam pessoas em cadeira de roda) é isso que o São Paulo deveria ter.

Como foi dito não é para visar lucro isso é serviço assim como educação, como saúde o transporte é SERVIÇO.

Por favor, pensem nisso acho que nos temos a oportunidade de fazer de São Paulo uma cidade realmente acolhedora.

LEANDRO: - Bom dia. A ideia dessa reunião é comunicar o valor do reajuste a sociedade civil antes para que não saiba pela imprensa, mais o que está sendo informado é: o índice indica o valor x, mas o prefeito ainda vai decidir. Ora, se o prefeito não decidiu essa reunião só deveria ocorrer depois que o prefeito tivesse decidido.

Outra informação que não foi dada nesta reunião é qual será a tarifa do vale transporte.

Outra informação relevante com relação às integrações, e que apesar de depender de uma decisão do Estado, é se o METRÔ e a CPTM vão acompanhar este aumento.

Porque a oferta dos ônibus noturnos não voltou ao normal assim como a diurna?

Se formos ao Terminal Pinheiros à 1h30 vamos ver filas de 100, 200 pessoas esperando 40min para embarcar para Santo Amaro ou Campo Limpo.

Sei que isto não tem a ver com tarifa, mas se vamos anunciar um aumento é preciso que a oferta do serviço volte no mínimo ao nível pré-pandemia.

Por fim, espero que a prefeitura tenha o bom senso de não adotar tarifa com valor “quebrado” R\$ 5,05/R\$ 5,09 porque é um caos conseguir troco.

Obrigado.

ÉLIO: Bom dia. Para mim foi uma surpresa o aparecimento dos custos do ar condicionado.

Pelo que sei, era para ser uma oferta das empresas e não iria custar nada para o sistema.

São Paulo pela altitude tem uma temperatura média que está dentro do sistema de ar-condicionado então estamos pagando isto sem necessidade e tem também a questão do meio ambiente.

Esse investimento se justificava quando nós não tínhamos faixas exclusivas e ficávamos parados.

E acho incrível ar-condicionado em ônibus com motor dianteiro, sem acessibilidade e sem câmbio automático, que precisão ser trocados.

Obrigado

OLIVAR: Boa tarde. Sou Sindicalista e fui motorista de 1973 a 2006 quando me aposentei.

Se compararmos o transporte da zona sul com o da zona leste veremos uma diferença enorme, e nós aqui discutindo tarifa.

Eu quero fiscalização.

Os pontos iniciais não são fiscalizados, ônibus com porta quebrada, saída atrasada, cobrador sem troco, etc.

Será que as empresas recebem as multas que estão nos contratos?

O que a SPTRANS está fazendo?

Eu não sei qual é o papel da SPTRANS até hoje.

Vamos aumentar? Porque vamos aumentar? Cadê a planilha que ninguém fiscaliza.

Nós não temos voz. O que eu vejo é vamos concluir, conclua e etc. acho que deveríamos estipular um tempo para cada falar. Espero que alguém escute um trabalhador há mais 36 anos no Sistema.

Muito obrigado.

LEVI OLIVEIRA: Bom dia. Aqui é o Levi Oliveira, Secretario Executivo de Transporte e Mobilidade. Agradeço aos organizadores, aos participantes e convidados do CMTT.

O time que está na SPTRANS, na secretaria executiva e que inclusive predominam na diretoria da SPTRANS é de profissionais de carreira.

Nós temos a responsabilidade do trato com a gestão do transporte coletivo.

A apresentação foi uma contextualização econômica, financeira e de custos operacionais.

Estamos sendo muito técnicos e estamos defendendo a reposição das perdas inflacionárias na intenção de garantir a continuidade da prestação do serviço.

Nós iremos encaminhar ao Executivo basicamente os dois últimos índices que alcançam R\$ 5,12 e R\$ 5,08 esse encaminhamento irá acompanhado de defesa técnicas informando todos os efeitos desta correção, mas a decisão desta reposição esta a cargo do executivo.

Quero lembrar que nós sempre trabalhamos com muita transparência nas informações, tanto que o Portal de Transparência é alimentado diariamente, principalmente nos aspectos econômicos e financeiros.

Os assuntos que foram abordados e que não fazem parte da pauta de hoje, serão tratados e avaliados numa condição ampla da secretaria de transportes.

Muito obrigado

RAFAEL CALABRIA: Vocês não apresentaram proposta de tarifa, apresentaram estimativa do valor da inflação.

GEORGE: A proposta é a reposição da perda inflacionária.

RAFAEL CALABRIA: Qual dos três valores? É muito difícil acompanhar esta Gestão de Mobilidade e Transporte da Cidade de São Paulo.

RAFAEL DRUMMOND: Qual é o valor Levi? Qual é o valor que vocês propõem?

LEVI OLIVEIRA: - Novamente na apresentação consta lá a questão da reposição das perdas inflacionárias esses são os valores que tecnicamente a gente vai encaminhar ao executivo para a decisão.

RAFAEL DRUMMOND: Qual é o valor?

GEORGE: A proposta de reposição inflacionária que estamos encaminhando ao executivo é de R\$ 5,10. O prefeito pode dizer não quero dar nada ou pode dizer vou dar R\$ 4,50 ou R\$ 4,60 e vou complementar isso com um subsidio. A avaliação é do prefeito e a decisão do valor é do prefeito.

RAFAEL DRUMMOND: Obrigado, esta é a proposta.

DAWTON: Desejo um Feliz Natal a todos. E que possamos nos fortalecer e nos inspirar para que o transporte realmente ganhe um lugar melhor é isso que tá acontecendo nosso desafio além da mobilidade é manter a frota com qualidade garantir o recurso e manter o emprego.

Sem dúvida nenhuma é um desafio. E essa proposta que está sendo encaminhada ao prefeito realmente só cabe a ele decidir.

O que queremos deixar claro é que o esforço desta secretaria é manter a qualidade do transporte coletivo.

Para vocês um feliz Natal e um próspero ano novo e espero nos encontramos o ano que vem nas nossas câmaras temáticas.

ROSA: - Obrigada pessoal, reunião encerrada.

Pauta:

- Tarifa, custos e subsídios do sistema de transporte público por ônibus, da Cidade de São Paulo - SPTRANS

CHAT:

[10:05] Thais Luquesi (Convidado)

Bom dia.

Gostaria de saber quem da SP Trans está presente na reunião, por favor. Muito Obrigada

[10:09] LUCIANA TRINDADE - CENTRO (Convidado)

Esse rapaz que está falando é de que empresa de transporte?

A SPTRANS tá defendendo veementemente o capital privado!!!

[10:11] Paulo Reis (Cons Reg Oeste) (Convidado)

Camara Tematica é superior ao conselho?

[10:13] LUCIANA TRINDADE - CENTRO (Convidado)

Poderíamos tirar o aumento do salário do prefeito, secretário, secretário executivo, chefe de gabinete, assessores e reverter o dinheiro para subsídio do transporte.

[10:13] Michele Perea Cavinato

Luciana, O George, que está falando, é Diretor de Gestão da Receita e Remuneração da SPTrans

[10:14] LUCIANA TRINDADE - CENTRO (Convidado)

Pensei que fosse do consórcio das empresas de transporte

Tá defendendo o capital delas!!

[10:15] Paulo Reis (Cons Reg Oeste) (Convidado)

Michele Perea Cavinato Camara Tematica é superior ao conselho?

[10:16] Thais Luquesi (Convidado)

Vocês podem pedir para eles repetirem nome, sobrenome e função das pessoas que estão na SP Trans participando da reunião, além do George, por favor

[10:17] Rodrigo Rodrigues Silva (Convidado)

George e Andreia

[10:18] Michele Perea Cavinato

Sra. Andréa Compri, Superintendente de Receita e Remuneração da SPTrans

[10:19] Michele Perea Cavinato

Paulo Reis, as Câmaras Temática são "braços" do CMTT - ele é o principal.

[10:19] Paulo Reis (Cons Reg Oeste) (Convidado)

ok

[10:21] LUCIANA TRINDADE - CENTRO (Convidado)

A prefeitura tem 18 bilhões de reais em caixa, tem uma projeção de receita 2022 superior a 2021, mas prefere aumentar salário dos seus amigos, e para população aumento de tarifa.

E o pior de tudo é ver os funcionários da SPTRANS defender o capital privado em detrimento ao sofrimento da população

[10:39] André Luis Goncalves Pina
André Luís Gonçalves Pina SMUL/PLANURB

[10:45] eliojbc (Convidado)
Esqueci de citar o problema do ar condicionado de uso inadequado na Epidemia.

[10:50] Thais Luquesi (Convidado)
não entendi, secretário, qual o valor de proposto de aumento? 5,08, 5,12 ou 4,50 com aumento de mais 10 centavos ?
qual das 3 ?

[10:52] Thais Luquesi (Convidado)
quais dos três valores 6,46, 5,12 e 5,08

[10:54] Lucian De Paula (CTB) (Convidado)
5,10 é absurdo
e é mais absurdo ainda vocês arredondarem os valores PARA CIMA

[10:54] LUCIANA TRINDADE - CENTRO (Convidado)
E aí a população paga a conta, isso é absurdo!

[10:55] Lucian De Paula (CTB) (Convidado)
feliz natal pra quem pode pagar ônibus