



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

**Estado de São Paulo**

### **ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REFERENTE AO REQUERIMENTO N.º 604/2025, DE AUTORIA DO VEREADOR ERNANI LUIZ DONATTI GRAGNANELLO, COM O OBJETIVO TRATARMOS SOBRE O TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE MOGI MIRIM.**

No dia 30 de outubro de 2025, às 18 horas e 30 minutos, na Sala de Sessões “Vereador Santo Róttoli” da Câmara Municipal de Mogi Mirim, instalada no pavimento superior do Edifício do Paço Municipal, ocorreu a Audiência Pública para tratarmos do Transporte Coletivo do município de Mogi Mirim, objeto do Requerimento n.º 604/2025, de autoria do Vereador Ernani Luiz Donatti Gragnanello, aprovado na Sessão Ordinária de 22 de Setembro de 2025. O Processo foi autuado sob o n.º 163/2025, e o convite à população deu-se por meio das redes sociais da Câmara Municipal e da publicação no Jornal Oficial de Mogi Mirim, edição de 24 de setembro de 2025, em atendimento ao constante no Artigo 225, § 2, da Resolução n.º 276, de 09 de novembro de 2010 – Regimento Interno vigente. Deu-se, ainda, o envio do convite aos segmentos de classe e à imprensa. Abertos os trabalhos e, conforme o Artigo 225, § 4, da já citada Resolução, lavrou-se esta ata contendo os acontecimentos assim ocorridos:

Iniciada a Audiência pela assessora parlamentar Valquíria Aló, dá boa noite a todos e a todas. Boa noite ao público que está nos ouvindo. Nós vamos dar início à nossa audiência pública para falar sobre o transporte coletivo de Mogi Mirim. Então, eu vou aqui falar dos participantes de hoje. Vou citá-los. O secretário da Mobilidade Urbana, Paulo de Tarso, muito obrigada. O secretário de governo, Massao Hito. O pesquisador de mobilidade urbana da BR Cidades, o Rafael Calábria, muito obrigada por ter vindo. A Cristina Pulz., secretária da assistência social. Nazaré Aparecido Custódio da Silva Oliveira, ela faz parte do Conselho do Trânsito. Antônia do Carmo Marquese, ela representa a Secretaria das Mulheres do PT. Muito obrigada por estar aqui. E o vereador de Itapira Leandro Sartori, muito obrigada por estar presente, a Lu Nunes, que é a primeira suplente do vereador Ernani, faz parte da Federação Brasil da Esperança. Muito obrigada. Eu passo a palavra ao vereador Hernani.

Pela ordem pelo Vereador Ernani Luiz Donatti Gragnanello foi dito: Boa noite a todos e a todas. Boa noite a todos que estão nos ouvindo pela internet. É um tema muito importante, que é o transporte coletivo da nossa cidade. Então, nós estamos com vários técnicos, pessoas que conhecem a área, e com certeza irão contribuir para melhorar cada vez mais o serviço, que houve um avanço significativo nos últimos anos, e nós sabemos da necessidade, da importância do transporte coletivo para todo o cidadão. Então, como que a gente se organiza aqui nas audiências? Ela foi aprovada pelos vereadores, por todos os vereadores, e geralmente tem temas, diversos temas que são tratados. Então, hoje, a ideia é tratar sobre transporte coletivo. O Paulo de Tarso e o Adilson vão fazer uma introdução sobre como estão os serviços hoje, os avanços que ocorreram. Em seguida, o Calábria vai falar sobre os temas relacionados ao transporte coletivo, de uma forma técnica, e nós abriremos para todos os demais se manifestarem. Tanto a secretária de Assistência Social, a Cristina, como o Massao, que é a secretária de Governo, que trabalha essas questões em nível de governo, a Cris, com uma questão da Assistência Social. Só que todos devem falar pelo microfone, porque é gravado, para facilitar as pessoas que estão nos ouvindo e também para ficar gravado, facilitar as pessoas que estão nos ouvindo e também para ficar gravado toda a transmissão é gravada e fica ad eterno para que a gente possa pesquisar no futuro. Então, com a palavra nosso Paulo Tarso.



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

Passada a palavra ao Sr. Paulo. Um boa noite a todos e àqueles também que nos acompanham pela internet. Vereador Renan, obrigado pela oportunidade de estarmos aqui prestando esclarecimento e também aprender muito com a população a respeito de tudo que podemos fazer de melhor para ela. Bom, como foi dito, meu nome é Paulo Tarso, sou engenheiro civil, estou com a administração do Dr. Paulo desde 2021, quando assumi a presidência, se for falar, não é, Marcelo? De 1997 a 2004, mas vamos falando mais recentemente, de 2021, quando assumi a presidência do SAI, e atualmente como secretário de mobilidade. Me faço aqui acompanhar do gestor do contrato da mobilidade, que é o França, e o fiscal Zibordi, e também o Cunha, que é o nosso chefe de divisão de transporte coletivo, na área de transporte, ou trânsito em geral. Muito bem. O vereador Ernani, eu vi no requerimento que você citou nosso convidado Rafael Calábria. E, com certeza, pelo que nós pudemos já saber a respeito de Rafael, a pessoa com quem nós vamos aprender muito a respeito de transporte urbano, com certeza. Eu gostaria que o Rafael se apresentasse, por gentileza.

Passada a palavra ao Rafael que diz: Boa noite, pessoal. Boa noite. Sou Rafael Calábria. Eu sou geógrafo de formação e venho há uns 15/20 anos estudando a área de transporte coletivo. Eu atuei antes do BR Cidades, atuei no IDEC, que é uma ONG de defesa do consumidor. Então, a gente fazia essa análise de transporte coletivo por um viés, pela visão da pessoa que usa, de quem usa o transporte coletivo. Eu sou usuário frequente do transporte coletivo, e fizemos bastante estudos e análises, publicações no IDEC, pensando a governança, a gestão, a qualidade do transporte coletivo, como que as prefeituras podem atuar para melhorar a qualidade da gestão, que é bastante problemática em muitas cidades do Brasil. Então, o debate vai estar nessa visão, de como qualificar a gestão, e caminhando para o grande tema da pauta, que é a tarifa zero. Obrigado pelo convite. Obrigado, vereador Ernani, pelo convite. Obrigado a todos por estarem aqui no debate também.

Retoma a palavra o Secretário de Mobilidade Urbana dizendo obrigado, Rafael. Bom, fazendo assim uma breve explanação do nosso transporte coletivo, o contrato firmado com a empresa Sansetur, e as melhorias, vamos dizer, já ocorreram com a mudança do contrato firmado com a empresa Sancetur, e as melhorias, vamos dizer, já ocorreram com a mudança do contrato da antiga empresa para a atual Sancetur, e também já com a inauguração do nosso terminal de transporte urbano, que está lá, realmente bastante impressionante, e é, na região, um exemplo. Bom, a partir daí, lá no terminal, além das instalações bastante viáveis, deverão ser instalados nos próximos dias, fazendo um pano rápido, os monitores, dois aparelhos de TV, onde os usuários terão ali, em tempo real, a situação de cada linha, onde os ônibus se encontram, e as informações que ele necessitar para o seu transporte. Além disso, a nossa frota, em abril, foi totalmente renovada. São 14 novos ônibus, 15 novos ônibus, isso, porque dois ficam em stand-by, na reserva, enquanto 13 circulam pelas 14 linhas da cidade. Esses ônibus são equipados com ar-condicionado, são equipados com Wi-Fi, levantadores, elevadores para cadeirantes. Enfim, nós vemos hoje que os nossos usuários têm um conforto bastante grande no que diz respeito ao transporte coletivo. Podemos melhorar? Sim, claro. Para isso que nós estamos aqui, para ouvir a população, para ouvir o Rafael, para ouvir o Ernani, e trocarmos as ideias a respeito de melhorias. Podemos melhorar sempre, com certeza. Eu acho que, em princípio, é isso que eu tenho a dizer do transporte coletivo. Estamos à disposição, se os meninos quiserem falar alguma coisa a respeito, meus assessores estão aí.

Neste momento a palavra é passada ao Sr. Adilson que diz: Boa noite a todos. Boa noite, internautas e os presentes. Eu estou como gestor do contrato da Sancetur, a partir desse ano, pela primeira vez, atuando na administração pública. Confesso que, em relação à iniciativa privada, estranhei bastante, mas estamos avançando. A questão em relação à gestão do contrato é um desafio, principalmente, no meu caso, que é uma formação em direito, mas estamos aqui sempre aceitando o desafio. E, como o Paulo colocou, graças a Deus evoluímos bastante de janeiro para cá, no sentido em termos de qualidade, satisfação do usuário e atendimento, na medida do possível, com as demandas de transporte público, seja em relação aos trabalhadores, seja em relação aos estudantes, que é uma boa parcela, e uma boa parcela também, que é a principal parcela de usuários do transporte público em Mogi Mirim, que são os idosos, 60 e 65 anos. 60 mais e 65 mais, que está em torno de 30% dos usuários do transporte



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

público. Então, nós temos aqui alguns números em relação ao ano passado, em relação a esse ano, e estamos à disposição para poder responder a qualquer dúvida que todos venham a questionar. Estamos aqui para somar e colaborar com todos. Obrigado.

Retoma a palavra o Sr. Secretário. Eu só queria fazer um complemento a respeito das melhorias que estão sendo introduzidas no transporte coletivo, que está em teste e em breve será lançado o aplicativo. O aplicativo, através do celular, o usuário vai ter em tempo real onde o ônibus que ele pretende tomar se encontra. Isso realmente faz parte do contrato, evidentemente é um aplicativo bastante trabalhoso, complexo, mas aí eu acredito que nos próximos 30 ou 45 dias já estejam em circulação, à disposição dos usuários.

Fala do Adilson. Outra coisa que é importante colocar, dentro dessa ideia que o Paulo colocou de inovação, que é importante para Mogi Mirim, que é, na região, o modelo de contrato de Mogi Mirim é o único na região. Agora, segundo a informação do próprio Rafael Calábria, o próximo edital que foi lançado para Campinas vai seguir o modelo adotado por Mogi Mirim. Então, para a região, para nós aqui, é um prestígio, porque fora Mogi Mirim, uma grande cidade no estado de São Paulo que tem, que adotou esse mesmo, essa mesma modelo, metodologia, é Presidente Prudente, que é bem maior que Mogi Mirim. Então, hoje, conversando antes com o Rafael, ele colocou-nos que Mogi Mirim, nesta questão, está muito à frente da maioria dos municípios do estado de São Paulo e do Brasil. E o que vai facilitar-nos no sentido, se porventura caminharmos para o tema hoje aqui proposto, que é a Tarifa zero. Então nós estamos, como ele disse, mais de um passo à frente por esse modelo que foi adotado. O tema hoje aqui proposto, que é a tarifa zero. Então, nós estamos, como ele disse, mais de um passo à frente por esse modelo que foi adotado.

Passada a palavra ao Sr. Fernando Zibordi que diz: um boa noite a todos. E a gente vem verificando os problemas, como o de tarifa zero, dificuldades de queda de passageiros. Então, são dificuldades que a gente vem encontrando, teoricamente, no Brasil inteiro. Então, a gente vem tentando sempre suplementar isso. Então, a gente fala que a gente, nesse projeto piloto que a gente vem enfrentando, que é um novo modelo também, a gente paga por quilômetro, a gente modificou todo aquele sistema antigo do transporte coletivo. Então, a gente tem visto uma melhoria muito boa nessa parte, que a gente administra melhor, coordena melhor, a empresa, por si, já não trabalha só no vermelho, porque também no sistema antigo, o vermelho obrigava a empresa a tentar cortar ônibus. Então, hoje a gente tem toda essa administração que a gente considera muito positiva, porque agora, hoje a gente tem as rédeas desse transporte nesse novo sistema. Então a gente considera isso muito positivo, e embora seja esse projeto piloto, a gente acha que vem, a gente vem vencendo tudo isso sim. Então são as dificuldades do dia a dia, é o que a gente sempre faz, sempre prevendo isso, nunca esquecendo que, embora seja o dinheiro da prefeitura, ela também tem limites, não se pode extrapolar alguns limites. Então, a gente sempre tenta manter nesse patamar. Então, é mais ou menos o que a gente tem a dizer dessa parte toda.

Fala do Sr. Cunha. Só continuando. Sou o Cunha, coordenador de secretaria da mobilidade urbana, junto com eles aqui. Só continuando a frase, as palavras deles. O transporte rotativo está muito bem gerido, pelo França, pelo Ziborde, pela supervisão do secretário, Paulo de Tarso. Continuando a fala do Ziborde, que ambos, fiscal e gestor, têm muita atenção nesse novo modelo que já foi explanado aqui, mas o grande problema, demanda, que nem o Ziborde falou, França e Ziborde acompanham bilhetagem e tudo. E acontece o quê? Tem linhas que eles têm que restringir, correto? Suprimir por causa de demanda. O contrato é atendido, o Ziborde faz todos os itinerários, o França faz todo o controle, mas não tem demanda de pontos A a B. Então, eles têm que tomar as medidas deles, por causa que é por quilometragem, que o secretário abordou.

Passada a palavra para o Secretário Massao Hito. Eu hoje estou mais aqui para aprender. Eu acho que o Rafael é uma pessoa que, com 25 anos de estudos em cima dessa questão, eu acho que tem muito o que nos ensinar. O problema, de certa forma, você conhece. Em primeiro lugar, foi colocado, o nível de passageiros caiu drasticamente. Por quê? Em primeiro lugar, porque bicicleta, moto elétrica, se



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

disseminou, tem Uber 99, UBScar, ou seja, praticamente por um valor similar, você consegue fazer com que a pessoa pegue você na sua casa, te leve na porta do lugar que você quer ir. Fazer essa concorrência é complicado. E, ao mesmo tempo, e outra realidade que a gente verifica, é que os ônibus estão andando vazios. Um ônibus gigante andando com dois passageiros, três, e olha lá, dependendo do horário. Ou seja, é dinheiro da população, porque não é pouco o valor que a prefeitura hoje tem que despesar para poder estar bancando esse sistema todo funcionando. Chegamos a 700 mil reais por mês que temos que colocar dentro do negócio. Esse dinheiro, 8 milhões e meio, mais ou menos, é um dinheiro que se aplicado na educação, na cultura, na saúde, no esporte, faria muita diferença. Diferente seria se os ônibus estivessem lotados. Ou seja, aí tudo bem, você está gastando, mas você está vendo a população se locomover e tudo mais. Coisa que hoje a gente não verifica isso. Então, tem pedidos de novas linhas? Tem, mas não tem movimento. E não adianta você querer colocar uma linha para aumentar o déficit. Que soluções você tem encontrado em outros municípios? De onde viria o financiamento para implantar a tarifa zero? Porque alguém tem que bancar isso. O poder público municipal, você sabe, é o que fica com o menor percentual de todos os impostos que são arrecadados, e o imposto é arrecadado no município, não é em Brasília. Só que o dinheiro todo que é arrecadado no município fica 20% aqui, 30% na mão do governo do Estado e todo o resto fica na mão do governo federal. Então, eu acho que quando a gente vai debater um assunto tão sério como esse, acho que a gente tem que buscar, apresentar que soluções que a gente poderia ter, porque eu acho que o objetivo é o mesmo. A gente poderia ter, porque eu acho que o objetivo é o mesmo. Queremos todo mundo tendo acesso à locomoção, quem tem dinheiro paga o Uber, quem não tem dinheiro usa um transporte barato e tudo mais, mas como que ficaria hoje, como eu disse, o que o poder público já coloca no sistema é um valor elevadíssimo, pensar em ampliar isso, eu acho que a chance é pequena. Então, a gente buscar. Então, você é o cara que, entre nós, talvez tenha condições de dar aula, e a gente vê todo mundo com muita sede de conhecimento para saber que medidas você teria para apresentar para melhorar o transporte público municipal.

Pede a palavra o Secretario Paulo de Tarso e diz Massao, só para completar, essa é a nossa expectativa, realmente. Quando o Ernani falou da vinda do Rafael, nós já levantamos essa bandeira. E, quanto à demanda, vale aqui salientar que a nossa equipe está bastante atenta, não está passando batido. Realmente existe um estudo muito aprofundado, uma dedicação muito séria em cima de cada linha, aquelas que estão ociosas, uma produtividade, a gente vem aumentando. Chegamos até mesmo a pensar, fazer um estudo, aliás, já começamos o estudo, de possíveis linhas serem substituídas por van, e não por ônibus. Talvez seja uma solução. Mas tudo isso são propostas que ainda estão dentro do que nós temos dentro do contrato, estudando para avançarmos com esse estudo, enquanto vamos aguardar as soluções que vêm pela frente. Obrigado. Antes que eu me esqueça, o vereador Leandro, obrigado pela presença.

Nesta oportunidade pede a palavra o Fernando Zibordi e diz: Rafael, só um complemento, porque todo mundo falou. E uma outra preocupação que a gente acompanha é nesse jogo de passageiros, porque a gente viu essa grande queda que parece que não termina nunca. E a gente sempre tem aquela pressão do, mas se tem menos passageiro, você tira ônibus. Só que à medida que você tira, piora tudo, porque cai mais ainda. Então a gente fica nessa briga entre uma solução que seja viável e essa pressão grande por diminuir as linhas. Só um complemento.

Passa a palavra ao convidado Rafael Calábria que começa a sua fala dizendo, gente, eu estou no celular aqui anotando coisas, não estou vendo outras coisas, não estou anotando as pautas aqui, mas eu tinha meio que anotado, porque isso que o Marssao colocou, que você colocou, é o modelo. Inclusive, eu, na ideia que a gente vinha estudando, fizemos um levantamento em 2018 de contratos em 12 capitais para ver o padrão, porque a gente tinha uma hipótese de que é um padrão no Brasil. E é, de fato, um padrão no Brasil. Depois, o Deca dava uma entrevista, falei uma vez com uma TV, um jornal, não lembro, de Araguaína, no Tocantins, falei, é isso que você falou? Não, o que acontece é que, com a tarifa muito alta, a galera deixa de usar, aí a prefeitura vai querer tirar a linha, porque no pior o pessoal



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

vai usar menos ainda, então perde mais receita, e é um ciclo vicioso que vai só piorando. Aí ela falou assim, nossa, mas você conhece Araguaína? Eu falei, não, não, isso é um padrão, não preciso conhecer Araguaína, Natal, Belém, isso é um padrão no Brasil. E a gente tem visto muitos repetir. Inclusive, em algumas cidades que adotaram a tarifa zero, foi mais por isso, porque o modelo estava quebrando. E aí o empresário devolve o contrato, não quer mais seguir, porque não se mantém financeiramente. Então, acho que um ponto que você até já levantou, que eu até ia explicar um pouco mais, esse modelo, ele não vai sustentar mais. Tem um dado do IPEA que fala que a partir da tarifa em 2011, a partir da tarifa de R\$ 2,00, esse impacto financeiro começa a expulsar quem não tem dinheiro. Então, gera um impacto econômico que não fechou mais a conta, que por muitas décadas no Brasil o setor se segurava, pelo menos. Na minha visão, não era tão de qualidade, mas, assim, se segurava. Então, de fato, esse modelo de 2010, dos últimos 15 anos, o modelo vem falindo e quebrando em várias cidades. Algumas cidades deixam de ter ônibus. Na pandemia, teve um debate de algumas cidades que queriam que o governo federal liberasse ônibus como o Buser um debate de algumas cidades que queriam que o governo federal liberasse ônibus como o Buzzer, que é rodoviário, a fazer paradas na cidade para a cidade poder parar e ter ônibus, ficar só com o Buzzer. Só que o Buzzer não tem gratuidade, não tem frequência, o Buzzer faz a hora que ele quer. Então, a gente está vendo, até tem alguns especialistas com medo de que o setor quebre no Brasil. Não vai ser no Brasil, porque cada cidade tem uma realidade, mas o setor, de fato, na pandemia, a Teresina ficou três meses sem ônibus, a capital do Nordeste ficou três meses sem ônibus. Então, eu acho que um ponto bem claro, Massao, é que esse modelo não funciona mais. As cidades precisam custear uma parte. Na nossa, até falei com eles mais cedo, tem um debate federal do Sistema Único de Mobilidade, para que a União e os estados também apoiem. Posso falar um pouco depois mais disso, mas é isso, o poder público precisa custear o sistema, não dá para manter na tarifa, porque senão a tarifa vai ficar cara, vai ficar excludente, vai ficar com pouquíssimo uso, e o sistema não para em pé. E aí, tivemos o que ter marcado aqui, então é isso, basicamente a gente precisa custear. E aí um ponto central que a gente, as organizações que eu acompanho, que eu faço parte do IDEC, do BrCidades e alguns outros coletivos, um ponto central disso, que você falou, é a população paga e não vê resultado. E um ponto muito importante é o que o Moji já fez, que é passar, que é o que o colega está falando agora, passar a pagar por custo mesmo. Porque pagando por passageiro, o empresário, às vezes, de má vontade, enfim, tem várias polêmicas com a relação com o empresariado nas cidades, ele consegue não fazer nem a viagem programada, se ele é saber que aquele horário não é rentável, ele não faz a viagem, lota mais galera e menos ônibus, que ele vai ganhar a mesma coisa, porque ele vai para o passageiro e economiza a viagem. Então, ele aumenta a margem de lucro dele. E piora a qualidade. Então, a pessoa fica esperando o dobro do tempo e pegando ônibus lotado ainda. Isso em cidades médias e grandes que têm uma lotação maior. Aqui o problema é outro. Mas esse modelo leva a uma má qualidade. A lotação na cidade grande e aqui intervalos enormes e perda de passageiros em cidades médias e pequenas. Então, o pagamento por custo permite que a prefeitura controle, determine a frequência, fala, eu vou te pagar tanto, então, cumpre tanto. Se você não cumprir, aí tem a briga, às vezes é uma briga judicial, mas tem algumas ferramentas contratuais que as cidades estão adotando para nem receber. Se ele não cumprir, não é que vai ser multado, é que ele não vai nem receber o recurso inicial. E aí tem até algumas brigas judiciais, mas tem algumas cidades conseguindo avançar com isso, inclusive Campinas, que vai ter esse modelo. Campinas acho que vai abolir multa. Em vez de multar, o cara não vai nem receber o dinheiro, que aí já nem tem briga depois. E é isso, a cidade consegue definir o que ela quer, aí o debate se torna outro que é definir ou estudar qual o padrão cada bairro precisa qual frequência aquele bar ele precisa qualquer aquele ali aquele que é mais longe aquele que é que é mais esparsos mais rural então a feitura vai definir que a gente chama de um padrão de atendimento em cada bairro e vai bancar empresário para aquilo que você faça nesse bairro tanto horário nesse bairro e vai bancar o empresário para aquilo. Eu quero que você faça nesse bairro tantos horários, nesse bairro tantos, nesse tanto. Então, isso dá capacidade da Prefeitura de controlar o recurso e o setor e garantir qualidade. Como as cidades grandes têm mais dados, eu vou acabar citando aqui mais dados de capitais. Quando a feitura de São Paulo implementou isso em 91, a avaliação numa pesquisa que era feita anualmente pelos usuários, foi de nota 3 para nota 7, só com pagamento por custo, isso antes de ter GPS, de ter computador. O secretário contou para a gente que era tudo feito na mão, fiscal, eles identificaram na cidade 9 ou 12 pontos, que



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

as linhas todas passavam, então ficavam 12 fiscais checando todas as linhas, e aí multava, aí brigava, mas com o trabalho feito na mão, e ainda pagando com tarifa, pagando por quilômetro, mas com tarifa, não conseguiu usar tarifa zero na época, a aprovação saiu de três para sete. Em São Paulo, de novo agora, depois, enfim, o Maluf desfez isso, acabou piorando, aí o debate foi para outros lugares, e agora também em São Paulo voltou esse debate de pagamento por quilômetro. A gestão do Haddad, em 2016, criou o Noturno, um sistema de madrugada, pagando por custo também. E fiscalização junto com a SPTrans, não era mais só os empresários, e a pontualidade do sistema, e agora medido por GPS mesmo, que ao longo do dia é de 60%, mais ou menos, foi para 98,5% na madrugada. Eu estava até falando para o Hernani, começou um debate até na SPTrans, de que o ônibus precisa sair no horário programado, lá no papelzinho, no final do minuto, porque se a pessoa chegar, se ela tem que sair meia-noite e quinze, se a pessoa chegar meia-noite e quinze e o ônibus saiu, ela vai reclamar, porque ela chegou no horário. Só que o ônibus saiu no começo, então começou um debate quase que no segundo da partida, de tão preciso que estava o controle, porque estava pagando por custo, se o cara não fizesse, ele não ia receber. Então o empresário quer cumprir para receber o recurso dele. Então é um pagamento que induz a qualidade, que a gente tem falado. Então o pagamento por custo que Mogi adotou no contrato é um passo tremendo. Aí o debate passa a ser o que o Marcelo me provocou, de como pagar essa conta. Porque ainda assim, a tarifa aqui está alta, então não está estimulando tanto o uso. Então já pulando para a fonte, o que as cidades que estão adotando tarifa zero ainda, nesse modelo que está cada um por si, a gente tem hoje no Brasil 136 cidades que adotaram totalmente tarifa zero, praticamente todas estão bancando com orçamento local, algumas com mais condições, outras com menos. O dado que tem saído é que os valores variam de 1% a 3% do orçamento, então não é um impacto muito grande. E nenhuma conseguiu ainda, até porque a maior parte das cidades são pequenas e médias, nenhuma conseguiu organizar um mega sistema. O que tem sido mais falado em cidades pequenas é conversar com o empresariado da cidade, não de ônibus, o comércio e as indústrias da cidade, e fazer um acordo com eles de propaganda, de fazer um sisteminha de propaganda nos pontos, dentro do ônibus, talvez de alguma outra forma com os passageiros, para que essas empresas passem um dinheiro ainda um pouco maior para contribuir com esse custeio. Isso que algumas cidades têm conseguido fazer. Algumas estão tentando, aqui a Justiça acabou derrubando, taxar os aplicativos, como o Uber e o 99, e está agora um projeto no Congresso tramitando para que isso seja liberado, se possível, então não está certo. Mas, o que tem sido mais promissor, que aí abre uma série de debates, é o vale-transporte. Porque colocando tarifa zero, as empresas da cidade vão parar de pagar vale-transporte, porque não tem mais tarifa. O vale-transporte, pela lei de 1985, é pela tarifa vigente. Então, tarifa zero, não tem Vale do Transporte. Então, algumas cidades tentaram criar uma taxa municipal, substituindo esse valor, e a empresa pagava o que ela já pagava, não é uma taxa nova, vai só mudar a arrecadação. Só que a Justiça tem derrubado, porque entende-se que isso dribla uma lei federal, que é a Lei do Vale do Transporte, e o município não pode fazer isso. Então, também está tramitando no Congresso um projeto de lei para permitir que os municípios façam isso. E aí, essa seria a mais importante. Agora, o Vale Transporte, ele criou, estava falando com os colegas aqui mais cedo, outra possibilidade, porque quando a cidade, põe a de tarifa zero, que eu vou falar um pouco depois dos impactos, existe um aquecimento da circulação enorme, a população volta a usar, aumenta, às vezes, até cinco vezes o número de passageiros, e, com isso, o comércio circula mais, aumenta a arrecadação de ISS, isso tem sido dado em muitas cidades. Então, a cidade ganha um pouco com isso. Então, o prefeito pagar essa conta e usa o Vale Transporte para atrair outras empresas. Ele falou, aqui você não paga o Vale Transporte, então vira até um atrativo fiscal, eu diria assim, da cidade em uma disputa com outras cidades. Então, precisaria até ver um debate de como a feitura, se vale mais a pena criar taxa ou fazer essa disputa, mas, de fato, o Vale Transporte é um assunto que abre bastante discussão na tarifa zero, várias possibilidades de como a cidade lidar com isso. Mas esses aqui são os debates mais avançados. Ano passado, a ICIA foi modificada à lei da CID, agora estão regulamentando como vai ser utilizada a CID, mas deve ser usada em programas federais, de apoio aos municípios, e não pelos municípios. Então, tem alguns debates federais. Quando eu falar do SUM, eu vou falar mais um pouquinho do financiamento. Mas eu acho, Massao, que o que as cidades mais têm se ancorado não é no financeiro, é no benefício que gera a tarifa zero. Porque é um ponto que eu tenho falado bastante, que o setor de transporte costuma tratar a gratuidade no individual. Então, aquela pessoa vai ter



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

gratuidade, ou vou pagar o estudante duas passagens por dia para ele voltar. Só que a tarifa zero, ela não é que a feitura vai pagar as passagens que estão rodando hoje. O ônibus fica liberado para a pessoa usar literalmente à vontade. Então a pessoa vai mais na cultura, no comércio, vai ver a família, vai ver a avó, vai passear, vai procurar emprego, fazer bicos. Tem um relato muito legal de Mariana, a cidade histórica mineira, lá na região histórica da mineração. A cidade de Mariana tem uma área muito grande em extensão. Então, tem bairros afastados, são muito rurais, e que a tarifa dentro da cidade era 15 reais para esse bairro afastado. Com tarifa zero, a galera desses bairros começou a vir para o centro da cidade e vender a produção da sua chácara, do seu sítiozinho. E aí agora a feitura está criando uma feira de agricultores, com tanta gente que estava vindo para o centro vender. Então, a tarifa zero criou uma possibilidade de trabalho para a galera. As cidades relatam que caem muito as faltas em consulta do SUS, que a pessoa marca a consulta daqui a, sei lá, dois meses, chega no dia e não tem dinheiro para tarifa, e não vai. Então, tem uma ausência do SUS que cai bastante nas cidades com tarifa zero. Tem cidade que não está com tarifa zero, estou falando com a colega da assistência, para a população poder ir no CRAS, pegar benefício, enfim, se atualizar dos programas sociais. Então, assim, os benefícios são muito, muito, muito, muito grandes. E as cidades, por mais que gastem 1%, 2%, 3% do orçamento, claramente, para a maior parte das cidades, esse valor se paga por esse benefício, até de arrecadação do ISS, que o comércio vai passar a ter com a maior circulação. Então, essa economia que a população tem, aqui está R\$ 5,00, dá quase R\$ 200, essa economia que a população tem, aqui está R\$ 5,00, dá quase R\$ 200,00 por mês para quem vai e volta, esses R\$ 200,00 viram investimento em outras coisas da cidade. Então, é uma conta que quase se paga. É claro que, idealmente, deveria ter um sistema de maior qualidade Inter federativa, mas as cidades estão fazendo isso hoje e estão satisfeitas. As cidades estão fazendo isso hoje e estão satisfeitas. E é isso, muitas delas não fizeram um mega estudo de tarifa zero, uma preocupação social. Eles foram adotando porque estava quebrando o sistema, e depois que viram, abraçaram. E aí algumas cidades copiaram, tem alguns casos que uma cidade adota e outras copiam no entorno, mas poucas fazem um debate como esse, inclusive, antes de adotar. Eles adotam e depois vêm os benefícios. Mesmo Maricá, que é uma cidade que ficou muito famosa por adotar, quando o prefeito adotou, foi até antes de começar a ter o petróleo, ele conta, ele também não fez por princípio, ele fez porque queria brigar com os empresários, empresários boicotaram ele no negócio, ele tirou a tarifa para tentar brigar com quem estava operando em outra região, e acabou vendo impacto, e aí virou um programa, e aí depois abraçou. Formosa, no entorno do DF, também adotou por questões financeiras. Balneário Camboriú, o empresário devolveu o contrato, aí a feitura colocou com tarifa zero para estudar uma nova adoção, e viu que deu super certo, acabou ficando. Então, a gente vê muitos cenários de que a realidade convence o gestor a manter o sistema e depois começa a ampliar, aí passa a pagar por custo, algumas que não pagavam, quase todas pagam por custo, não lembro se tem alguma que não paga. E depois começa a pôr mais linha, pôr mais frequência, a reestudar. Então, a parte financeira não tem sido muito barreira nas cidades. E a gente tem pouquíssimos casos de cidades que voltaram atrás. A gente teve agora um, que foi Monte Mor, mas o que eu me lembro, acho que foi dessas mais de 130 que tem, acho que é a terceira que volta atrás. Ainda nem voltou, está falando só que vai voltar. Mas acho que pela quantidade de cidades que mantém, que replica, a política certamente tem muito mais sucesso do que retrocesso, apesar do caso recente de Monte Mor. E aí uma coisa que eu acho importante, esse aumento de passageiros, ele é importante também, claro, para a pessoa voltar a circular mais e tal, mas para a cidade também, porque é melhor para a cidade a pessoa circular no ônibus do que no moto táxi, do que no aplicativo, é mais eficiente, até pensando em crise climática, apesar de que não é uma polêmica tão grande em cidade média, não tem tanta poluição como eu enfrento lá em São Paulo, mas é um impacto que pode ser melhorado. São Caetano do Sul, lá na região metropolitana de São Paulo, o Uber relatou em audiência que está perdendo clientela lá, para a tarifa zero. Então, o Uber reclamou. A Estapar, a empresa de acionamento, também falou que está perdendo passageiro. Então, está conseguindo haver em São Caetano um começo de uma migração para aumentar o uso do transporte coletivo. E aí eu acho que é um desafio maior aqui, porque lá no entorno de São Paulo, muita gente usa por causa do trânsito também. O carro está impossível de usar por causa do trânsito. Aqui vocês definitivamente não têm esse problema de trânsito. Então, a tarifa zero precisa ser a atratividade para conseguir permitir essa migração, conseguir trazer mais passageiros, tornar o sistema mais útil, mais eficiente e mais



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

justificável, como o Massao estava colocando. Eu acho que esse é um ponto importante mesmo, porque, de fato, com o uso baixo, é o que eu falei, alguns prefeitos querendo até abandonar o sistema. Mas a tarifa zero consegue modificar isso. O desafio é equacionar essa política. Bom, eu falei aqui um pouco dos exemplos, dos impactos, mas eu vou passar um pouco por tudo. Não sei se tem algum exemplo. A gente tem visto exemplos muito bons. Eu falei aqui da queda do sistema da falta no SUS. Teve uma audiência pública em Minas que juntou vários prefeitos com tarifa zero e eles foram fazendo os relatos da cidade que a galera vai mais no SUS, vai mais nas atividades culturais, estava falando também com o Ernani disso, quando a cidade faz um evento cultural, vai muito mais gente, porque agora é gratuito. Teve um relato, não vou lembrar agora de qual cidade que foi, de que ele fez um relato um pouco amplo ainda, que ele falou que queria estudar e conversar com a secretária de saúde, mas tiveram relatos de adultos que moram sozinhos, falando de melhoria da saúde mental, porque ele sai de casa, ele vai na praça ver pessoas e não fica mais parado em casa, só na internet. Então, esse acesso livre à cidade, ele, de fato, é um impacto tremendo. E aí, lembrando daquela conversa com os dois, disso surgem duas críticas, normalmente, que eu queria já também endereçar essas críticas. Em algumas cidades, até em Paulínia, se não me engano, eu ouvi esse discurso, em Calcaia também, de que, ah, começa a ter mendigo no ônibus, porque a população de rua pode utilizar e aí fica sujo, e aí a população não gosta, e muitos gestores, às vezes, falam isso. Agora, Calcaia, falou em uma audiência lá na Câmara, em Brasília, que eles fizeram o contrário. Em vez de reclamar, eles falaram com a Secretaria de Saúde, porque ela falou que a Secretaria de Saúde lá em Calcaia também é um município muito extenso, que é o litoral, e a cidade é afastada do litoral, então tem praia e é bem grande. E a Secretaria tinha uma dificuldade de procurar essa população de rua, de ir atrás, de ver onde o cara morava, onde dormia. E como começaram a ir para o ônibus, eles começaram a colocar técnicos, servidores no ônibus para recepcionar essa população, e aí depois endereçar para o CRAS, para o albergue. Então eles usaram o problema para virar uma solução deles. E se está todo mundo indo para o ônibus, então vamos para o ônibus, vamos para o terminal. E aí a Secretaria de Gestão Social começou a trabalhar com a Secretaria de Transportes para mapear, então, se o motorista via, ele falava, naquela linha ali está tendo um ali e tal. Então, a Secretaria de Gestão Social, digamos, virou esse jogo e transformou o problema em um encaminhamento para a sua secretaria. E um outro que algumas cidades falam é que a população começa a usar demais o ônibus inutilmente e tal, e como se fosse um gasto. E aí atrapalha a imobiliária ativa, caminhar e tal. Um ponto que eu acho importante diferenciar. Nunca vai ser um gasto, porque quem controla a saída é a Secretaria de Transportes. Então ela vai dar a saída que está sendo paga. Não é que nem se fosse, por exemplo, água, a pessoa podia ligar a torneira em casa e deixar saindo. A pessoa não controla a torneira do ônibus, quem controla é a Secretaria de Transportes. Então, não vai ter desperdício de ônibus pela vontade das pessoas. Agora, o à toa, ele costuma ser muito grande. Na novidade, quando a feitura lança, faz lá um evento, vai ao prefeito, aí a galera quer passear, porque é novidade, isso qualquer novidade vai ter, se não, o Grão Terminal, a UBS também tem isso. Mas, ao longo do período, por um lado, assim, primeiro que se a pessoa parou de andar a pé para andar de ônibus, ou a pé dela estava ruim, estava cansativa, ou ela tem dificuldade de locomoção, pode não ser pessoa com deficiência, mas tem alguma dificuldade, e ela preferiu o ônibus. Então, claro, tem que ter um trabalho também de melhoria de calçada, melhoria de condições de andar a pé, mas se a pessoa pegava uma rampa muito grande, que não é o caso, aqui a cidade é plana, mas se o percurso era ruim, não é ruim que ela está indo de ônibus, ela está até, talvez, mais vezes que ela iria a pé. Então, não, não, a gente que defende mobilidade como uma política social, humana, o meio de transporte não tem que disputar entre si, a pessoa tem que ter opções para escolher o que ela quiser. Se para ela é mais fácil usar ônibus, que seja por dois pontos, tem algum motivo ali para tentar resolver. Eu não acho que em cidades planas interiores vai ser muito um problema. Talvez seja um problema em São Paulo, capital, em cidades muito grandes, com relevo muito acentuado, e isso não tem sido muito comum nas cidades, mas às vezes aparece. Mas é isso. Mesmo as associações pedestres que tem em São Paulo, eles falam que querer que a pessoa ande a pé, porque por tarifa, então por tarifa a pessoa anda a pé, você está forçando a pessoa ande a pé por tarifa, então, por tarifa a pessoa anda a pé, você está forçando a pessoa a andar a pé, e não é assim, a gente quer que tenha mais caminhar nas cidades por qualidade, por saudável, por outros motivos, não para obrigar as pessoas. Então, tem algumas críticas, às vezes, da tarifa zero, que, enfim, na verdade, é outra discussão, mas que não é um





## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

erro, um problema da tarifa zero. Outro ponto que até já mencionei aqui, sobre a qualidade. Acho que se pagando já é ruim, de graça vai ser pior ainda. Só que não, porque, de novo, aumento do uso, a prefeitura tende a aumentar a frequência, as feituraas muitas vezes mudaram do pagamento por passageiro para o pagamento por quilômetro, ou por viagem. Então, a gente tem visto, na verdade, as tarifas zeros melhorarem a qualidade. Muitas cidades relatam novas linhas, nova frota. Aqui, na verdade, a sertão de casa está feita, já paga por quilômetro e a frota está nova. Então, não tem nenhum relato grave de tarifa zero pela qualidade. Ao contrário. Até falei em uma entrevista recentemente, a supervia do Rio de Janeiro, que é recentemente, a Supervia do Rio de Janeiro, que é o trem metropolitano do Rio de Janeiro, tem a tarifa mais cara de trens do Brasil, a tarifa da Supervia é R\$ 7,90, e está levando a isso. A galera que não precisa, não usa, ou usa o ônibus metropolitano, lá chama Detrol, o que é a MTU aqui, de São Paulo e de Campinas. Então, a população acaba não usando, porque a tarifa, uma ida e volta, é quase um almoço, quase 20 reais. E aí o trem foi degradando, a empresa foi perdendo dinheiro para investir, tem trens muito, muito, muito, muito assustadoramente velhos. Eu até brinquei que a CPTM de São Paulo parece um trem europeu perto da supervia, que o sistema lá está muito ruim, e com um trem com intervalo de uma hora, numa cidade de 5 milhões de habitantes. Então, me preocupa mais a qualidade numa tarifa caríssima, que expulsa passageiro, do que a qualidade em sistemas com tarifa zero, que nenhuma cidade mostrou piora. Agora, o que eu falei com eles também é, muita gente acha que com tarifa zero a população vai engolir qualquer coisa, e vai aceitar, e não. As cidades sempre relatam que a população passa a fiscalizar até mais, a abraçar, digamos, a linha da casa dela, e querer fiscalizar, querer ligar na prefeitura e denunciar e tal. Então a população, claro que não é um grande movimento, mas ela costuma ficar vigilante e abraçar a pauta. Então, assim, eu até dei uma entrevista agora, para concluir, que a pessoa me perguntou ao contrário. Mas se tem tanto impacto bom, por que nunca foi adotado tanto a tarifa zero? E, de fato, eu acho que o setor de transportes, eu até ia começar a minha fala por aí, ele se construiu antes das cidades gerirem. As empresas iam colocando para rodar o ônibus, a família Chedi, a família Ruas, a Barata, lá no Rio de Janeiro, antes da feitura gerir o sistema, como a Uber faz hoje, vai rodando, e depois a Câmara briga lá e regula ou não. Então, o setor se criou baseado na tarifa, porque tinha que pagar a tarifa ali para fazer o percurso, ele atendia o bairro ou a indústria, que era muito cheia, onde tinha muita demanda, onde não tinha, eles nem se metiam. Então, o setor foi construído a partir da tarifa. Então, eu acho que foi uma construção política, teórica, que depois se criou, uma escola de engenharia de trânsito e de transportes, muito focada nisso. Então, eu vejo muitos técnicos, até com uma visão social boa, tendo dificuldade de dissociar essa lógica que é muito, muito forte. E, claro, com isso construiu um lobby econômico muito forte. Essa lógica do cara conseguir lucrar tirando frota, onde paga por passageiro. Tem empresário que ainda prefere isso do que um pagamento mais estável por quilômetro, apesar de parecer mais confortável. Então, de fato, tem um desafio, em algumas cidades, político, técnico-político, que é muito complicado e que acho que é isso que mantém esse sistema por tanto tempo. E também o desafio financeiro. Em São Paulo, o sistema custa 12 bilhões de reais por ano, não é trivial de encontrar esse dinheiro. Agora, em cidades pequenas, pelo uso ser mais baixo e a característica local, tem sido de tremendo sucesso, como eu falei aqui. Então, é uma política que não é complicada, inclusive, eu estava falando, se citar aqui, simplifica a fiscalização, não vai mais ter fraude, não vai mais ter que checar bilhetagem, pedir comprovante para a pessoa. Então, a fiscalização fica super simplificada, e algumas cidades usam isso até como argumento para adotar. Porque o cálculo que elas fazem é, a cidade já tem que completar o subsídio, a maior parte de quem usa é quem é gratuito, porque a pessoa pode usar livremente, quem está pagando vai usar só quando precisa. A maior parte de quem está é quem é gratuito, porque a pessoa pode usar livremente, quem está pagando vai usar só quando precisa. A maior parte de quem está pagando é Vale Transporte, e a maior parte do Vale Transporte é servidor público, porque em cidade média e pequena, a prefeitura é a maior contratante da cidade. Então, a prefeitura paga dois subsídios, o VT do servidor e o subsídio. E ainda tem que fiscalizar esse pouquinho que sobra de quem é pagante, tem que ficar fiscalizando, cumprir o comprovante, aí o cara tem que mandar o documento, aí manda errado. E isso é um trabalho. Quando a gestão da Erundina, eles voltaram e fazer em São Paulo, claro que naquela época era tudo na mão, não tinha sistemas tecnológicos disso. Mas ele estimulou que esse setor da fiscalização era 20% do custo de todo o sistema. Hoje está em cerca de 10%, apesar de ser tecnológico, você tem biometria com câmera. Todos



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

os ônibus de São Paulo têm uma câmera, uma micro câmera instalada para tirar foto em cada bilhetagem, e a bilhetagem tem um GPS, e a câmera tem um GPS que eles batem depois para ver se passou na hora certa. Isto é um custo, e a tarifa zero simplifica isso, porque não vai mais ter fraude, qualquer um que estiver entrando, só vai ter fraude se tiver um ônibus ilegal, mas não é o caso. Então, assim, é uma política praticamente sem contraindicações. O desafio é organizar, é gerir, enfim, tocar o trabalho que a Secretaria já faz no dia a dia. Mas é isso, é um tremendo passo, eu acho que é uma tendência hoje irrefreável no Brasil. Agora o governo federal abraçando tende a ser lento, porque uma coisa é uma cidade adotar, tomar aqui a decisão, vocês têm o contrato, a União não vai adotar, ela vai apoiar a cidade, então vai ser um processo de um programa federal, vai ter uma construção. O Ministério das Cidades, área de mobilidade, é muito pequena ainda. Acho que tem seis ou oito servidores. É muito, muito pequena. Então precisa ser fortalecido essa equipe, vai ter um aprendizado. Mas eu acho que tem muito, muito a avançar. E aí, só para concluir, tem acelerado o que eu falei aqui do sistema de mobilidade, é uma PEC que está tramitando no Congresso, e a ideia é a gente ter um sistema Inter federativo, com a União e os Estados apoiando os municípios para trabalhar por isso, até porque, como vocês sabem muito bem aqui, na relação com o Moji Guaçu, o deslocamento das pessoas é super municipal, a pessoa vai em Itapira, vai em Araras, vai em Limeira. Então, a gente precisa trabalhar até no futuro para que esses sistemas sejam regionais, e não só municipais, e aí tem que participar o Estado e a União. Então, eu acho que essas cidades estão avançando, como estão fazendo hoje, e que Mogi pode se tornar uma delas, elas vão estar dando força. Se o governo soltar um programa federal com mais cidades também, isso vai dar força para a gente conseguir avançar, organizar esse setor que sempre foi muito desregulado no Brasil, e ter um sistema mais organizado, que a União consiga apoiar. A União tem a CID, a União tem outras fontes, tem o Vale Transporte, que é uma regulação federal, o Estado tem o IPVA, que também pode ajudar nesse custeio. Então, tendo outros atores, a gente conseguirá ter no futuro um sistema mais organizado. Mas, por enquanto, para as cidades médias, eu diria de até 300 mil habitantes, talvez um pouquinho mais, tem cidades maiores já, mas a conta tem se mostrado bastante factível e relativamente, não vou falar fácil, mas simples, de se adotar. E o sucesso é muito marcante. É um pouco isso que eu queria falar. Desculpa ter me prolongado tanto, mas obrigado de novo, gente.

Pela ordem o Secretaria Paulo Tarso, pede a palavra e diz foi uma aula. Não, realmente, é o objetivo do nosso governo levar melhorias para a população. Nós temos alguns dados, por exemplo, como estávamos conversando hoje à tarde. Hoje nós temos mais de 50%, mais de 50% da população de Moji Mirim com tarifa social. São cerca de 1.500 pessoas inscritas, e que nós temos lá a relação, Cris, me corrija se eu estiver errado, mais de 1.500 pessoas, e mais de 50% dos usuários hoje são beneficiados com a tarifa zero, vamos dizer, tarifa social. Dos outros 50%, falando em número redondo, mais de 30% tem o custo subsidiado. E menos de 20%, ou, como tem feito os últimos levantamentos, 13% ou 14%, é que realmente são pagantes dos R\$ 5,00. Então, essa é a condição que nós temos hoje. Sempre preocupados, então, a levar essa benfeitoria, sem dúvida. Agora, evidentemente que a tarifa zero requer um estudo mais aprofundado, assim, respaldado nas suas orientações e na sua aula. Precisamos envolver outras secretarias, não é, Massao? Evidentemente, suprimentos jurídicos e financeiros, sobretudo, para fazer um estudo realmente aprofundado, mas é possível, vamos lá. A mobilidade está aberta, completamente aberta, isso, viu, vereador Ernani. E parabenizamos pela convocação, porque realmente esse é o objetivo, levar o que é de melhor para a população. Quer completar com alguma coisa?

Fala do Fernando Zibordi - Uma coisa que me agradou muito também nessa Audiência Pública foi essa história de regionalizar o transporte. É muito importante. A gente tem o problema nosso de Moji Mirim, Moji Guaçu, que existe muita demanda, que praticamente é uma cidade só, se for olhar, da proximidade. E a gente encontra dificuldades, que eu não posso ir para lá, eles não podem vir para cá. E a gente tem que pagar uma outra tarifa, que é uma linha intermunicipal, que é Moji Mirim e Moji Guaçu. Então, essa demanda pede sempre, eu quero ir para lá. Se fosse uma coisa regional, realmente, eu criaria linhas que iriam para outro município, voltava e resolvia o problema de todo mundo. Seria



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

um grande acréscimo de mobilidade, importantíssimo, que a gente sempre tem nessa barreira. Mas é outro município, eu não posso fazer nada, então, é muito importante uma observação. Muito importante.

Pede a palavra o Adilson e diz eu queria acrescentar, no que o Rafael colocou e o Secretário, e lembrar, nós que acompanhamos o doutor Paulo, atual prefeito, há muito tempo, sempre foi um grande anseio, um sonho do doutor Paulo, o circular municipal. Lembro que em 90/91, nós tínhamos um movimento voltado por circular municipal. Visitamos na época, se não me engano, Araras, que é ainda o grande sonho dele. Tanto isso é verdade que hoje, como o secretário colocou, em média, 50% já é gratuito, total, zero de custo, e somando gratuidade com a parte de subsídio, que é o passe escolar e o vale-transporte, 87%. Ou seja, o que nos separa do 100% da tarifa zero são 13% de efetivos pagantes. E tenho certeza que, além de ser o sonho do atual prefeito, desde a década de 90, tenho certeza que a tarifa zero é bom para o usuário, bom para a prefeitura e os gestores, tarifa zero é bom para o usuário, bom para a prefeitura e os gestores, nós que mais sentimos na pele a questão da gestão, questão econômica, questão operacional, questão da qualidade. E tenho certeza também que isso é muito bom para a empresa, no caso a concessionária, que tem mais 13 anos de contrato. Eu tenho certeza que a hora que for proposto o programa tarifa zero, ela vai abraçar o modelo, até porque, para ela, o custo vai diminuir também, ela como concessionária, em função do que você colocou, ou seja, toda catraca tem a biometria facial, tem uma contagem, tudo isso é custo, porque é via satélite, é software. E o outro grande trunfo, na minha opinião, é em relação às indústrias, indústria e comércio. Como conversamos hoje pela tarde, tem indústrias que nos consultam na possibilidade de estendermos novas linhas com algumas indústrias do distrito industrial. E nós dependemos de estudos em termos de custo e demanda. Para algumas, nós pedimos, informe-nos quais são os horários de entrada e saída, informe-nos qual a demanda em termos de funcionário. Então, as próprias indústrias têm interesse nisso. Se for devidamente regulamentado, como foi colocado, em vez de hoje uma Eaton, por exemplo, uma Sabó, e outras empresas grandes que lá estão, contratar, pagar um custo, responsabilidade de fretamento, custo, responsabilidade de fretamento, o custo é muito maior do que uma empresa de transporte coletivo urbano, público, evidentemente que ela vai apoiar. E isso passa a ser também, como já conversamos, um atrativo para novas indústrias. Quando ela sabe que ela vai se instalar no distrito industrial e não vai ter esse custo do fretamento. Que ela pode fazer isso em parceria com a prefeitura, tendo o apoio da prefeitura, e aquilo que ela faria com custo maior, ela vai contribuir, sim, com custo bem menor ao que ela teria. Então, passa a ser também um atrativo para novas indústrias, para o parque industrial. E esse compromisso do prefeito atual, visando o menor custo para a população, foi provado agora, quando nós ajustamos a tarifa no município. Tivemos todo um cuidado, todo um trabalho, todo um estudo voltado, que a tarifa aqui já não estava, estava mesmo há quase cinco anos. E fizemos um levantamento, um estudo, pela inflação, o quanto ela seria a inflação do período. O ajuste real, considerando a inflação do período, seria de 28,8%. Em cima do custo, inclusive, do diesel. E, no fim, nós tivemos o quê em termos de reajuste? 20 centavos de 4,80 para 5 reais. Tanto é que o decreto foi assinado, foi divulgado e não teve nenhum impacto por parte da população em termos de reclamação. Nenhum impacto. Zero. Então nós vemos o cuidado da atual administração e da secretaria que teve esse cuidado de fazer o levantamento, atender a demanda que era necessária, mas sem criar nenhum impacto direto para a população. E concluindo, para mim também, minha opinião, o grande ponto-chave do sucesso da tarifa zero estaria na regulamentação, ou seja, a maneira como a lei vai ser proposta, seja pelo governo, seja como for, ou no município. A regulamentação, sim, ela que vai ser a chave, o ponto-chave de sucesso da implantação da Tarifa Zero. E, da nossa parte, Prefeitura e Mobilidade, a conscientização da população e a educação. Eu também acho que esse é o ponto-chave. E isso nós temos visto em outras áreas. Porque, se não houver essa conscientização, todo mundo reclama, todo mundo quer cada vez mais. Mas, se houver uma conscientização, uma educação prévia, temos certeza que nós teremos o apoio da população de modo geral, indústria e comércio, como tivemos no reajuste, no ajuste do preço da tarifa. Não tivemos reclamação de usuário, de um modo geral, não tivemos reclamação por parte das indústrias, no vale-transporte, e nem mesmo da parte do passe escolar. Então, para Mogi Mirim, tenho certeza que é um desejo, e se ocorrer, com certeza será bem-vindo e será um benefício para todos, usuário, indústria, empresa e principalmente a



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

administração pública. É a minha opinião.

Neste momento o Secretário Massao Hito pede a palavra e diz: Eu sou também secretário, não só de governo, como também de desenvolvimento econômico. Em relação com empresários e tudo mais, praticamente sou eu que toco à frente disso. E eu tenho ouvido essas reclamações, e o pedido. Moji Mirim tem alguns pontos onde tem empresas que ficam muito distantes da cidade. E o Distrito Industrial ainda é meio encostado, mas tem o pessoal do Parque Log, tem o pessoal lá da W Park, pessoal de uma empresa que vamos anunciar muito em breve, chamada Tudo em Carnes, que está lá na frente, você tem que andar praticamente uns 7 quilômetros da 147, ou seja, sabemos que tudo isso impacta. Mas essa empresa, por exemplo, vai ter 100 funcionários. E hoje, o que está acontecendo? Cada uma dessas empresas tem que bancar o frete. Ou seja, botar o ônibus e tudo mais. Aquilo que o Adilson falou, o custo é elevadíssimo. De repente, de que forma que em outros municípios, as empresas e, de repente, o próprio comércio, vamos pegar a Havan, que está cheia de funcionários, pega outros estabelecimentos, estamos gestando um baita de um empreendimento que vai ficar bem afastado da cidade também, mas que vai ter muitos funcionários. Ou seja, se a gente puder colocar essa tarifa a zero, mas, de novo, claro, almoço grátis não existe, alguém vai ter que bancar a conta para não tirar dinheiro da saúde, educação. Quando você fala, fica barato, de 1% a 3% do orçamento. Só quero lembrar que cultura e esportes não têm nem esse orçamento. Está certo? Então, quando você fala em colocar 1% a 3% ali, vai ter que cortar ainda mais na carne. Então, alternativas. É isso que eu gostaria de saber. Empresas que hoje fretam. E se eles, não digo eliminar 100% do fretamento, Moji Mirim tem muitos trabalhadores que vêm do Guaçu e saem recrutando. E como não vai ser regional, se implantarmos, vai ser algo municipal, o pessoal do Guaçu vai ter que continuar vindo com fretado. Mas em Moji Mirim, de repente, a gente consiga. E aí a empresa, ela depositaria um X, vai ter que criar, talvez, um fundo municipal de transporte, onde as empresas contribuiriam ali. Comércio, talvez a mesma coisa. Eu tenho três funcionários, em vez de pagar o passe para eles, eu vou depositar um X dentro do fundo e eu vou ter direito. Ou seja, você tem essa experiência de outros municípios? Como os empresários podem contribuir para esse fundo municipal, para garantir essa tarifa zero?

Neste momento o Rafael Calábria toma a palavra e diz então, vamos começar por aí. Esse debate está pegando agora, porque até o federal está estudando essa proposta de mudar o vale-transporte, como eu falei. E algumas cidades tentaram. A gente teve Vargem Grande Paulista, eu preciso até retomar lá, ver como está o debate lá hoje. Vargem Grande Paulista fica na Grande São Paulo, Paranaguá, Juiz de Fora agora estudou o assunto e meio que deu uma esfriada. E Belo Horizonte foi o que mais repercutiu, teve um projeto de lei na Câmara que acabou sendo vetado. Mas o que acontece? Paranaguá, que chegou a implementar, e Vargem Grande, a Justiça questionou, porque a interpretação da Justiça é que a prefeitura está driblando uma lei federal porque é uma cobrança que eles criam não sei juridicamente o termo, mas que eles criam uma semelhança com o Vale Transporte só que o Vale Transporte é uma lei federal que regula como ele é então ela não está deixando os municípios criarem esse projeto de Juiz de Fora e BH, que são mais recentes, as procuradorias estudaram o assunto, e conseguiram justificar juridicamente. Só que nenhuma delas passou para a gente ver se ia ficar em pé ou não. Então, assim, tem bastante advogado, Massao, que acha que dá para fazer uma justificativa técnico-jurídica. Mas ninguém ainda fez de verdade. Então, é um tema em aberto esse para estudar. Mas o que eu acho importante, quando eu falei com o colega de Juiz de Fora, a primeira coisa que eu falei, além da parte jurídica, tem a parte política. Se você conversar com o empresariado e eles toparem, talvez até nem tenha muito questionamento jurídico, não tenha tanta força na justiça. Então, talvez dê para conversar primeiro com o empresariado e depois tentar. É que as cidades, elas estão primeiro tentando e depois conversando. E aí o empresariado já chega na imprensa já soltando todos os cachorros em cima da ideia. Mas, por exemplo, a de Belo Horizonte, é que Belo Horizonte, é que Belo Horizonte é muito maior, são 2 milhões de habitantes, mas eles iam dar isenção a todas as empresas com menos de 10 funcionários. Então, todo o comércio, praticamente, de rua, sorveteria, ia estar liberado. Quem ia bancar eram as grandíssimas empresas. A Volkswagen, o Fiat, mas, enfim, grandes empresas que iam bancar. Então, fazendo a conta, dá até para você ser bastante justo socialmente, ser progressivo na



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

tributação e tal. A questão hoje ainda é jurídica. O projeto que eu falei que permite essa mudança, esqueci agora o nome, porque ele foi incluído, foi apensado a outros, e está para começar na Câmara Federal uma comissão especial sobre esse assunto então vai vir à tona esse assunto em breve e eu acho que é uma possibilidade porque é o mais é muito factível faz muito sentido o debate e dividindo a conta é mais barato que cada empresário pagar o seu fretado. Agora, o que eu fiquei vendo aqui, quando você falou da W Park, é que tem empresas muito afastadas. E aí, precisaria pensar com eles aqui também, entender o entorno ali, se faz, se tem uma linha urbana para lá. Porque, se tiver um horário de partida e um horário de entrada, às vezes é mais barato mesmo o fretado, apesar de não ser um serviço público. Agora, se tiver outros comércios ali, tem alguns recantos, tem umas coisas no caminho, que talvez valha a pena conversar com todos ali e repensar. E aí, voltando à fala do colega, de fato, a solução só vai vir quando for pensar regionalmente. Porque tem muito, ao longo da estrada, tem muito deslocamento. Se você for pensar uma empresa sozinha, aí faz sentido o fretado. Agora, na estrada para Engenheiro Coelho, que depois é para Limeira, não é isso? Ali daria para ter uma outra análise, se fosse pensada regionalmente. Um ônibus saindo de Limeira, vindo até aqui, daria para ter algumas viagens por dia, não ia ser, claro, não ia ser frequente, que nem um corredor de ônibus lá no 9 de julho em São Paulo, mas daria para ter uma frequência ali razoável e ter um serviço, porque aí Limeira, Engenheiro Coelho e as duas Mogi juntas, aí tem demanda para atender a rodovia. Agora, se for pensar só a W Park, talvez não. Então, de fato, a solução é regional, só que esse, vendo o cenário hoje, é o maior desafio, porque é uma articulação pluripartidária de prefeitos, de governador. O tema do transporte hoje no governo do Estado é completamente secundarizado. O governador extinguiu a MTU, os governadores últimos, a Artesp tem um outro tipo de visão, é uma visão de autorização. Então, é um outro tipo de negócio, como é lidado no estadual. Então, eu acho que esse hoje é o maior desafio. A gente tem hoje, no Brasil, de sistema completo metropolitano, bem estruturado, só um, que é Goiânia. Que Goiânia juntou lá 29 municípios, tem uma tarifa única, um sistema único, um consórcio com participação lá dividida entre as esferas, e todos contribuem, o prefeito de Goiânia, a presidência reveza entre o governador, entre o governo, as prefeituras e tal. Então é o sistema mais perfeito. Mas é único, é só Goiânia. Recife criou um sistema estadualizado. O Estado assumiu todo o sistema e as prefeituras não se metem. Só que aí fica uma bagunça política. A população vai reclamar com o prefeito e ele fala, não, isso aí é governador. E aí fica um empurrando para o outro. Vitória fez um parecido com o Recife também. E agora, o que tem? Que é um pouquinho um primeiro passo. A característica com Moji Guaçu, aí sim, ela já é muito mais urbana. E aí, não sei qual que é a relação que tem hoje, mas um consórcio das duas seria viável. E a gente já tem um consórcio tarifa zero no Brasil. A cidade de Bombinhas, que é no litoral de Santa Catarina, uma cidade de praia, enfim, de resort, eles têm um convênio com a cidadezinha, que eu não vou lembrar o nome agora, de Tarifa Zero. Então, as duas cidades se juntaram e fizeram juntas, até para o turista poder ir numa praia e na outra, enfim. E aí, a demanda é muito mais clara ali, então foi mais fácil resolver. Agora, a solução ideal é o que ele falou, aí é pensar Limeira, Araras, enfim.

Fernando pede a palavra, e diz o Massao, a gente teve uma experiência interessante, próximo disso aí, foi quando a ITAM veio para cá, na primeira administração do Dr. Paulo. E chegou para a gente lá, o pessoal da ITAM, e eles falaram que eles vinham de fora. Eles falaram que lá onde eles, em outros países, eles só usavam o transporte coletivo, eles não tinham esse costume de fretar. Eles falaram que isso era coisa aqui do Brasil. E a gente se propôs, porque na época a gente tinha aqui as vacas gordas, a gente tinha ônibus sobrando, não é, Massao? Então, nós fizemos um acordo com eles, vamos fazer assim, tudo que vocês precisarem, a gente vai tentar atender. E saltamos, sabe, Massao, uma média de 15 mil passageiros a mais por mês, que era só o atendimento da Eaton. E realmente deu muito certo, eles ficaram com a gente, acho que foi um ano e meio, sabe? Então vinha, tudo que eles pediam, falavam, era o que podia, a gente atendia eles. E a gente só não deu mais certo depois, porque a demanda era tanta e a gente não tinha ônibus assim, suficientes para atender. Chegou uma hora que eles falaram, sinto muito, mas vou ter que voltar para o fretamento. Então, achei um retrocesso, mas foi interessante, assim, foi uma parceria muito bacana. Por quê? Eles também não queriam gastar, porque a diferença de preços é muito grande. Mesmo com a tarifa sendo paga, o fretamento, nossa,



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

eles gastam umas 10 vezes mais. É, nossa, é muito mais caro. Então, era muito bacana, a gente trocava ideias. Tudo que eles precisavam, atendo, atendo. Só que a gente tinha esse ônibus sobrando. Até que depois de um ano e meio, isso gorou, como diz, né? Por quê? Não tinha mais o que fazer para atender. Mas era uma experiência, foi muito bacana na época. E uma coisa que, se conversar com o empresário, ele tem esse interesse, porque o custo é muito diferente. Então, é uma coisa para você pensar, mas é só uma observação interessante.

A Rosana Caveanha pede a palavra e diz: Eu ia perguntar exatamente sobre essa questão do consórcio. Porque a gente tem consórcio da saúde e tal, você já até esclareceu que tem esses municípios, então eles levam a uma aprovação de uma lei. Eu ia perguntar como é que funciona a questão do consórcio. A gente tem aqui Itapira, tem Moji Guaçu, então você já até falou que tem essa possibilidade. E eu fiquei surpresa até com os 13%. Se a gente for ver, não é muita coisa, gente, em termos de orçamento, não é, Massao? O quanto isso representa em termos do orçamento, que eu acho que seria legal, 13%, o quanto é do orçamento do município? Talvez compense... Três, não, eles falaram 13% que paga a tarifa, pagantes. Então, 13% pagantes. Quanto esses 13% representam no orçamento do município? Porque eu creio que seja bem menos do que você falou, e talvez tudo isso compense. Eu acho que fiquei até feliz em saber que é 13%, porque eu acho que é mais fácil de conseguir. E outra coisa que eu queria perguntar é da possibilidade de começar por partes. Se você acha que isso é bom, não é, se isso complica mais ou não. Por exemplo, tarifa zero para os estudantes, que já tem uma porcentagem aí. Tarifa zero aos finais de semana. Tarifa zero aos finais de semana. Tarifa zero para shows. Então, assim, isso é bom você começar por partes, aí vai analisar. Ou não. Já é melhor fazer tudo de uma vez, porque aí você já vai tendo a noção do todo. Isso prejudica ou não. Era uma dúvida.

Retoma a palavra o Rafael e fala sobre o consórcio, é isso. As cidades precisam fazer a sua negociação, passar uma lei em cada uma, mesmo lá em Goiânia, em Recife, em Vitória, cada um passou a sua lei, e pactuar ali os termos e dividir a conta, quanto cada um paga e tal. E aí, de novo, pagando por custo, que ainda é mais fácil, você define as linhas ali e divide a conta, o passageiro é mais variável, a demanda, ele vai ficar brigando se entrou no município de lá ou de cá, então o pagamento por custo é um avanço. E a questão é que a gente tem poucos exemplos no Brasil, como eu falei. Apesar de que, um parêntese aqui, a gente tem pouco exemplo conhecido, porque a gente também descobriu, eu estava lembrando agora, Campo Belo é uma cidade no interior de Minas, que ela com a cidade vizinha aluga a frota juntas, e aí cada um pega a sua frota e opera na sua cidade, pagando o seu motorista e o sistema. Então, na verdade, tem outras realidades que tem muito pouco dado, muito pouco estudo sobre a área de transportes, assim como o SUS promove na área da saúde. Então, é possível. Sobre ir por partes, eu acho possível. Eu acho possível, inclusive já está, tem a gratuidade do idoso, tem a gratuidade do estudante. Já está indo por partes no Brasil há bastante tempo, só que a gente parou no idoso e no estudante, e dá para avançar. Pelo tamanho de Moji, não sei nem se seria muito necessário, mas daria, começar pelo final de semana, muitas cidades fazem, sábado e domingo e tal. Em São Paulo, como a gente debateu lá na campanha, eu ajudei algumas candidaturas, em São Paulo precisa ter por etapa, porque lá, se você precisar aumentar a frota em 5%, são mil ônibus, você não compra em uma semana mil ônibus e põe para rodar. Então, assim, estados grandes precisam ser, de forma gradual, a gente até fez um estudo em São Paulo, de começar por bairros, fazer em bolsões, porque por tipo de passageiro, leva o pagamento para o passageiro, precisa fiscalizar, aí vai ter fraude. Então, se fosse começar por partes, eu acho mais fácil começar por linhas aqui. Quer dizer, pega uma linha inteira e pode tirar a biometria, pode tirar a fiscalização, aquela linha está liberada. E aí vê como que ela vai, para algum bairro, e aí crescendo. Por passageiro, já faz hoje, e é ruim porque demanda muita fiscalização. Por linha, demandaria menos. Agora, para uma cidade média, como aqui, não sei o quanto é necessário. Acho que, pelo nível que está hoje, daria para dar o passo. Mas, se for o caso, tem. Final de semana, tem por linha, que acho que são caminhos mais práticos do que por tipo de passageiro. Obrigado.

Adilson retoma a palavra e diz: Só colaborando. A princípio, pelo modelo de contrato que temos, por ser quilômetro, não é viável pelo seguinte. Dias úteis. Roda cada linha, em média, 3 mil quilômetros por dia. Sábado, em torno de mil, dias úteis, 3.200 quilômetros. Uma linha normal. Sábado, em média,



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

1.800 quilômetros. Domingo, em média, 900 quilômetros. Então, toda vez que você libera, o custo vai aumentar, porque você não vai ter nenhum tipo de arrecadação. Nós já estamos pagando. Nós vamos pagar essa quilometragem sem ter nenhuma caixa. Sim, porque aí você padroniza. Você não tem que trabalhar com custos fracionados, por exemplo. Para nós seria muito mais complicado. Para a empresa, muito mais fácil. Porque ela é quilometragem.

O Expositor Rafael diz que: Eu esqueci de falar do 13%. É isso, a cidade fala que custa de 1% a 3% do orçamento do município, porque eu estava falando que isso valia do 3%, é de 1% a 3%. Só que, como vocês já têm só 13% de pagante, vocês já estão, certamente, com cerca de 1% do orçamento, já está comprometido. Então, vai ser só o segundo e o terceiro por cento que faltam.

Pela ordem o vereador Ernani se manifesta e diz o que segue: Só, eu acho que essa preocupação do Adilson é importante, porque qual é uma das grandes dificuldades das secretarias, inclusive quando eu trabalhei na secretaria? É o controle. É colocado por conta do Tribunal de Contas e todos os órgãos de controle. Todo passo é importante, mas ele tem que ser medido, tem que ser pensado, melhor dizendo, no aspecto operacional, no aspecto social, tem que ter o equilíbrio entre as políticas públicas e o aspecto legal, para que evite, por exemplo, criar problemas de falta de controle, que aí terceiros vão ler, mas está tendo isso ou aquilo. Então, essa preocupação do Adilson é bem sensata e séria, porque isso é fundamental.

Retoma a palavra o Adilson e diz, por outro lado, não havendo controle, o que fica mais difícil, alguém pode, entre aspas, dizer que nós estamos abrindo mão de receita. Porque você tem receita quando você está cobrando. Então, quando você dá gratuidade sem regulamentação, você está abrindo mão de receita, e aí você vai responder por isso, principalmente em relação ao tribunal.

O Vereador Ernani, diz é a lei de responsabilidade fiscal, você está dizendo. Então, nós vamos abrir agora para as pessoas que quiserem perguntar. Você gostaria de perguntar algo? Mais ouvir? Está bom. O senhor quer fazer alguma pergunta? Não? Toninha, fazer alguma pergunta? Nazaré? Quer fazer alguma pergunta, alguma colocação? Quer fazer alguma pergunta, alguma colocação? Boa noite a todas as companheiras, companheiros.

Meu nome é Nazaré, e faço parte representando o Conselho do Trânsito. E a minha pergunta é, quero deixar aqui, se há possibilidade. Quero falar sim, vamos falar sim, para tarifa zero. Mas sim também para que consiga chegar uma linha do ônibus. Não precisa ser um ônibus grande, que seja pequenininho, não importa o tamanho do transporte que vai ir até a gente.

Em resposta o Sr. Adilson diz que: Às vezes nós recebemos pedidos aqui da Câmara mesmo, de alguns vereadores, para atender uma área, e mandam lá. Nós temos lá 20, então o horário tem 20 estudantes. No horário da tarde tem mais 20 que voltam. Aí você estuda, aí você faz um período de experiência. Então, na teoria, no papel, você tem demanda. Quando chega à prática, é inviável. Normalmente, onde fala que tem 12, no caso real, tem 12 alunos, quando você vai ver na prática, do dia a dia, 3, 4 no máximo. Outra linha, que é alguns horários. Eu tenho 20 estudantes nesse horário. Aí você vai ver na prática, é 2, 3. Então, tem essa questão. Aí a gente fica um período e tira. Aí as pessoas ficam revoltadas. Exatamente por quê? Porque o estudo que foi proposto na teoria, no estudo em si, na prática, não concretizou. Então, é preciso ter muito critério. Por quê? Porque o custo aumenta. Imagina você rodar 20 quilômetros com o custo de R\$ 11, R\$ 12 por quilômetro, com apenas dois, três passageiros. É prejuízo. E o prejuízo vai ser para quem? Para os cofres públicos. E como justificar depois disso? Essa é a grande questão. Não é falta de querer atender. É a questão que nós barramos.

Na oportunidade a Secretaria Cris Puls, pede a palavra e diz: eu queria complementar o que a Nazaré fala. Eu penso que a questão da mobilidade, eu concordo com a tarifa zero, é óbvio, eu concordo com a tarifa zero, mas eu penso que a questão da mobilidade tem muito a ver com as distâncias e com os



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

empecilhos que a gente tem com relação ao contrato. Mas, assim como o Vergel passa por esse transtorno, o Planalto passa, Martim Francisco passa, esses territórios mais longes, eles passam por esses gargalos que o poder público tem. Entendo a questão contratual, é claro, e eu fico pensando, Rafael, se a gente implanta uma tarifa zero, a possibilidade de a gente aumentar a demanda, pelo que você fala, é grande. Então, a possibilidade dessas linhas fazerem sentido, me parece que também é uma sequência lógica. E uma outra questão que estávamos discutindo na hora do almoço, eu com a minha equipe, a Ana Clara estava junto, a gente vive em uma sociedade no incentivo ao individualismo, ao carro, à vizinha, depois que a vizinha baixou o preço. Como incentivar a população a usar o coletivo se a demanda por carro é maior, a vontade da população ter um carro e chegar em 15 minutos de casa para o trabalho, e não uma hora, como no transporte coletivo? Penso que a tarifa zero é um passo, e ele tem que ser dado. Mas eu penso que a gente tem questões culturais também, que eles precisam ser trabalhados. Então, assim, a colega nossa disse, Cris, eu levo 15 minutos de casa para o trabalho. Se eu for de ônibus, eu levo uma hora. E meia. Então, eu vou usar o carro. Então, acho que a gente tem que trabalhar com outras questões. Como você percebeu, Mogi Mirim é uma cidade plana, e a gente vê poucas bicicletas andando, as pessoas se mobilizam um pouco de bicicleta. Agora que está com esses triciclos que estão atrapalhando um pouco a rua, mas, enfim. Então, eu penso que a tarifa zero é um passo inicial para uma mudança de cultura, para pensar que eu preciso incentivar o transporte coletivo, por todas as razões, desde mudanças climáticas até questão de tráfego, enfim. Mas também de a gente deixar de ser um pouco mais individualistas e pensar que um ônibus ocupa muito menos espaço do que 30, 40 carros em uma rua. E penso que temos que. Eu entendo, quando a mobilidade fala da questão do transporte, da inviabilidade de chegar mais longe, mas eu penso que precisa pensar nisso também. Se eu assumo uma tarifa social, eu penso que vou conseguir fazer com que as pessoas andem de ônibus, e aí eu preciso me preparar para o aumento da frota, de linhas, mais horários, enfim. Acho que é isso. E obrigada por ter vindo.

Pela ordem a Srta Ana Clara, diz: Eu queria perguntar também para o Rafael, com relação a essa questão da demanda. Nas cidades grandes, eles fazem aquelas pesquisas de para, que pegam uma amostra da população, vê de onde está vindo, para onde vai, quantas vezes por semana faz esse trajeto. Você tem conhecimento, se nas cidades menores, de médio porte, aqui como Mogi Mirim, são feitas também essas pesquisas, ou se seria interessante fazer, para de repente reformular as linhas e fazer com que essas linhas façam mais sentido também com relação às necessidades da população.

Em resposta Rafael responde: Começando alguns pontos aqui. Eu acho que o debate da área semi-rural, do entorno, precisaria pensar com algumas condições, só que, de novo, com a tarefa zero, como eu falei, vai ficar muito mais fácil, porque a demanda, naturalmente, vai ser mais alta. Mas, de fato, para o empresário que roda no asfalto, rodar na terra é diferente. Agora, junto com isso, o marco legal que roda no asfalto, rodar na terra é diferente. Agora, junto com isso, o marco legal que está tramitando na Câmara vai, por lei, isentar todo o ônibus urbano de pedágio, porque o pedágio é para cobrar de carro, não é para cobrar de transporte coletivo. Então, é um absurdo. Hoje cobra. Eu não sei, na verdade, até se conseguiriam, pela prefeitura, conversar com o governo, conseguir alguma isenção. Forçar o governo a falar com a concessionária. Ah, sim, não, forçar o governo a falar com a concessionária. Isso aqui vai ser difícil, mas o Marco Legal, por enquanto, está passando com isso. Não sei se a concessionária vai judicializar depois, mas está no texto lá isso. Mas é um debate a se fazer. Sobre a pesquisa, eu ia abrir agora, mas acabei me enrolando aqui com o login fazer uma ODE é bastante caro não sei se uma cidade média conseguiria fazer talvez o estado pudesse apoiar teve uma iniciativa que o Recife fez pelo IPTU mandou o IPTU para todo mundo com uma pesquisa a galera respondia e tal e teve um dado que depois teve um tratamento estatístico e se consolidou, mas nunca se expandiu isso. Agora o que teve, que eu estava tentando abrir é o IBGE pesquisou o uso de veículo o uso, o modo, né o modo que as pessoas usam e eu ia pegar aqui o de Mogi para dar uma olhadinha, mas para fazer um login aqui, depois eu vejo. Mas tem muito pouco dado. O setor tem muito pouco dado no geral. A gente não tem hoje no Brasil, quantas cidades têm ônibus urbano, não tem nenhum dado. O setor de transportes é horroroso de dados. Enfim, tem um pouco de dado das empresas, a NTU, que é a Associação Nacional de Empresas de Ônibus, tem o dado das cidades que ela atende, que ela





## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

tem filiados, empresários consorciados, mas, de fato, o setor de transportes é uma tragédia de dado. De novo, a vantagem do SUS, que o SUS apoia os municípios, tem o órgão de pesquisa no Estado, na União, então a gente precisa do SUS para caminhar nesse sentido. Então, não tem hoje, e esse dado do IBGE, acho que é o mais rico hoje que tem. Aliás, vai sair uma outra manhã do IBGE, sobre os órgãos de transportes das prefeituras, que também é bem legal. Mas, de fato, não tem esse dado hoje. Fazer uma OD perfeita seria muito complicado, tanto que hoje quem faz OD com frequência no Brasil é só o metrô de São Paulo, nem o Rio faz OD com frequência. E aí Recife bolou essa por carta, que não é perfeita, mas que deu bastante certo.

Adilson pede a palavra e diz: Colocar o seguinte, que essa dificuldade que você fala de ter dados, informações do transporte público é evidente. Porque a classe empresarial do transporte coletivo tem um domínio e uma força política muito forte. Então, com certeza, eles têm mais dados do que o poder público. Porque a influência deles no meio político, no meio das decisões, é muito forte. Nós sabemos disso. Então, essa é a razão. O próprio poder público não se impõe na classe empresarial. Isso é bem nítido e bem claro.

Rafael em resposta diz que porque um dado que tem hoje, que é muito pouco que eu uso para os a baixos, é da bilhetagem. Você consegue ver onde a pessoa entrou. São Paulo começou a fazer um cruzamento uns anos atrás, porque você só vê a ida, você não vê onde a pessoa desceu. Mas você vê onde a pessoa volta à noite. Então, eles começaram a cruzar esses pontos e fazer algumas estimativas de origem e destino e usar esses dados. Agora, eu tenho contato com uma consultoria de transportes que costuma fazer projetos de tarifa zero para cidades. E eu conversei com o cara, porque vendo uma das cidades, eu fiquei pensando nisso. Com a tarifa zero, porque antes de ter até bilhetagem, porque em São Paulo a bilhetagem integral, você pode passar em quatro ônibus e fechar um percurso. Antes, a linha tinha que fazer todas as conexões mais úteis. Então, tem que pegar uma linha, sair daqui, vai para cá, uma sai daqui, vai para cá. Então, tinha que ter muito mais linha. Com a tarifa zero, a pessoa pode descer e trocar, e com frequência, óbvio, à vontade. Então, a linha pode ser até mais simples do que ela precisa cobrir cada curvinha que a pessoa quer fazer. Se a pessoa quer fazer um caminho longo, ela vai trocando. Mas a linha vai atender um eixo da cidade. Então, ele confirmou que a tarifa zero simplifica muito o planejamento das linhas também. E as linhas podem ser mais simples, e a linha que atende aquele bairro, se a linha aumentou, se aumenta naquele bairro. É até mais fácil de medir a variação, que hoje, com tarifa, às vezes a galera quer passar naquele bairro lá, passar no terminal, passar em algum lugar. Então, torna até mais complexo o desenho de linhas à tarifa. Aí, o senhor, minha colega, falou da parte cultural. Eu acho que esse é um desafio ainda maior em cidade pequena, porque, de novo, em São Paulo, o trânsito expulsa pessoas do carro. Assim como a tarifa expulsa pessoas do ônibus, o trânsito expulsa o carro. Então, lá, estimular a migração é mais fácil. São Caetano, que teve o dado de melhorar o trânsito para o carro. Então, lá, estimular a migração é mais fácil. São Caetano, que teve o dado lá de melhorar o trânsito, também está no contexto urbano do trânsito de São Paulo. Então, dá para entender que a pessoa deixou de usar o Uber para usar o carro. Agora, isso, eu acho que isso é uma tendência, e, aliás, um ponto importante, mesmo para o público-alvo do transporte, que hoje, majoritariamente, é média e baixa renda, o uso, ele não é imediato, apesar de ter a novidade, a galera vai ver e tal, mas o uso constante não é imediato, a galera vai percebendo que ela consegue fazer outros percursos. Ah, então, na hora, sei lá, da minha ginástica, dá para eu ir de ônibus. E o próprio noturno que o Haddad colocou em São Paulo, que ainda assim era tarifado, o uso foi aumentando por mais de cinco anos, porque aí chegou a pandemia, enfim, piorou a frota, mas foi sempre crescendo, porque a população, ninguém está estudando o transporte para ver a lógica, ela vai percebendo que é muito mais fácil pegar esses ônibus aqui do que ir lá, ou mais barato do que gastar Uber todo dia. Então, tem uma curva de aprendizado, só que, de fato, eu acho que as cidades pequenas não explodem tanto o uso, porque é isso, quem tem dinheiro vai seguir usando o carro, porque o transporte coletivo não vai conseguir disputar com o carro em conforto e em tempo de parada, porque você tem que ir parando, o carro vai direto. O carro você sai da sua garagem e para na garagem da empresa, da firma. E o ônibus nunca vai ser assim, nem dá para ser assim, então vai ter que ter trânsito de ônibus. Então, ele tem que disputar em preço, em simplicidade. Porque é isso, se o cara estiver



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

gastando muito para ter um carro, tem que bancar IPVA, tem que renovar a carteira. Eu, por exemplo, estou sem carteira há uns meses, que eu esqueço de renovar, porque eu não tenho carro. Então, para algumas pessoas, vai começar a ficar mais fácil pegar ônibus. Agora, quem tem muita grana, quem tem uma SUV importada e blá, blá, blá, talvez não migre mesmo, em cidade média.

Retoma a palavra o Sr. Adilson, o que o secretário colocou no início da fala dele, que nós estamos fazendo um estudo das demandas e do efetivo em termos de uso, de número de usuários, nós recebemos, inclusive esse mês, pela primeira vez nós temos um mapa de todas as linhas, mapa de todas as linhas, de todos os dias de setembro para cá. O mapa de todas as linhas, todos os dias e todos os horários. O número de passageiros. O número de usuários em cada linha, em cada horário. Para fazer exatamente esse levantamento, e aí, evidentemente, que não é uma decisão nossa em termos técnicos, e sim política, daquelas linhas que, em alguns horários, precisam ser suprimidas. Porque ele roda, por exemplo, 13 quilômetros numa linha e com dois passageiros. Até então, nós não tínhamos esses dados. Passamos a ter, a partir de setembro, como o Ernani colocou, por força desse controle, dessa gestão em cima da empresa. Então, nós temos dificuldade, mas essa dificuldade é suprida quando você impõe o rigor do contrato e da gestão do poder público em cima do contrato. É isso que vai te dar um raio-x, uma transparência do que você tem efetivamente, em termos de custo, qualidade e uso do transporte coletivo.

Por ordem o vereador Ernani, diz tem mais alguém que gostaria de falar? Então, Juarez, por favor.

Fala do Sr. Juarez que diz: Boa noite a todos. Quero aqui agradecer o convite do vereador. Meu nome é Juarez Matheus. Eu hoje sou um aposentado, mas tive a experiência também de ser gestor na Indec do transporte público. E hoje eu também sou do setorial de transporte e mobilidade urbana do PT Estadual, que também é o nosso amigo que lá participa. Acho que a importância dessa reflexão e desse debate, e a importância de a gestão pública estar aqui, e para vocês verem como o processo não é tão fácil. O próprio secretário fala que há pouco tempo é que teve as informações. Isso é uma experiência que acontece no geral. Então, a importância de termos uma gestão pública, de termos a transparência dos processos. Porque, lógico, eu pago uma tarifa de cinco reais. Eu gostaria, e a sociedade teria que ter as informações, se realmente R\$ 5,00 é suficiente ou não. Porque a gente vive essa experiência na cidade grande também, em Campinas. Campinas a tarifa é R\$ 5,90. Além disso, tem 160 milhões de subsídios. E eu, como idoso, estou brigando para ter a gratuidade a partir dos 60 anos. Porque o estatuto fala que o direito do idoso é a partir dos 60. Mas lá só tem a partir dos 65. Onde a maioria das cidades do Brasil, inclusive da nossa região, tem a gratuidade a partir dos 60 anos. Então o debate da tarifa zero é importante, mas é importante pensar também na questão do projeto nacional do sistema de mobilidade urbano, que já foi bem falado pelo nosso amigo, porque nós temos que ter a compreensão que o transporte é um direito de todos e todas. O direito de ir e vir. Então o transporte tem que ser assim como é a saúde, a educação, a segurança pública. Então esse teria que ser o conceito. A Constituição de 88 jogou essa responsabilidade para o município, que, aparentemente, a gente achou que era uma boa. Percebe hoje que nós só vamos ter o direito da mobilidade urbana se tiver os três interfederados juntos, o estadual, o nacional e o municipal. Eu não faço um corredor de ônibus com recurso público da prefeitura. Eu não faço uma linha de metrô ou de trem com recurso público da prefeitura. Então, o debate de criar um sistema único é você ter um fundo, assim como ter o fundo de assistência, o fundo da saúde, onde você possa, os três intérpretes federados, ajudar na contribuição de garantia do sistema de transporte. Então, eu acho que esse é um debate que está ganhando corpo. É um debate que, antes da pandemia, parecia um sonho irrealizável, porque tinha apenas 10 cidades. Depois da pandemia, hoje nós temos 132 cidades. E eu tive a experiência de conhecer a cidade de Maricá. E a cidade de Maricá, eu acho que é uma referência nacional, está se transformando pela importância que teve a questão do transporte público, porque você percebe que muitas outras áreas têm a ver com a questão da gratuidade. A cultura, a saúde, a assistência. Então, na verdade, a questão não é apenas, é o direito de ir e vir. E muitas vezes você tem, nós tivemos a experiência, muitas vezes eu ganho do ponto de vista da educação, eu ganho, passo na universidade, ganhou o direito de uma universidade pública gratuita. E muitas vezes eu não consigo pagar o transporte público. Você imagina a frustração



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

daquela família. O filho lutou, fez o Pro Uni, o Pronatec, ganhou a condição de ter a possibilidade de fazer uma universidade pública. E você enfrenta dificuldades. Por quê? Porque tem essa questão da região metropolitana, nós temos que discutir isso também com o Estado. Eu acho um absurdo, se hoje a questão do pedágio é o impacto, você imagina se implantar todos esses pedágios que estão previstos. Porque, inclusive, em Campinas nós temos esse problema. Nós temos bairro e Campinas que tem que pagar pedágio, previstos. Porque, inclusive, em Campinas, nós temos esse problema. Nós temos bairro em Campinas que tem que pagar pedágio, inclusive nessa região. E isso é um problema, porque isso tem que entrar no custo da tarifa. Você entendeu? Então, eu acho que esse debate de ter o transporte com direito constitucional é muito importante. É louvável que o nosso vereador propôs a audiência pública, é louvável também estar aqui, secretário, com vocês, com a Secretaria de Assistência, que cuida exatamente daqueles que mais precisa, e a gente fazer uma inclusão que possa ter a população, primeiro, ter a confiança. Porque o problema do transporte, aquilo que a nossa amiga falou ali, é ter confiabilidade. Eu vou ter direito, será que eu vou realmente ter aquele transporte? E muitas vezes o fretado surgiu por causa disso. A ineficiência do transporte público acontece o seguinte, eu prefiro a empresa bancar um transporte mais caro, mas eu tenho certeza que meus funcionários vão chegar no serviço. Então, nesse sentido, eu acho que é importante ter isso claro. E a importância de criar outras fontes, não pode ser apenas o usuário. Porque o debate tem que se fazer, não pode ser o usuário só pagar essa conta. O debate tem que fazer, você vai ganhar pelo serviço prestado. Eu acho que é injusto o que está acontecendo na cidade de Campinas, dando como referência, eu ganho pela minha ineficiência. Porque quando você não cumpre aquela OS que está prevista, você não faz aquele itinerário, é a mesma coisa do trabalhador que não vai trabalhar, e muitas vezes não leva um atestado, e receber aquele dia. O empresário é injusto o que ele tem que receber, mas pela questão do serviço prestado, a pagamento por quilômetro, e ter a gestão, controle público, ter inclusive um conselho de transporte com a participação da população, nós vamos empoderar para chegar a esse caminho. Então, parabéns pela iniciativa, conte com o apoio nosso.

O Vereador Ernani, retoma a fala e pergunta se teria mais alguém que gostaria de estar colocando alguma ideia, alguma sugestão.

Neste momento, o Vereador Leandro Sartori de Itapira, boa noite a todos nessa mesa, sou o Leandro Sartori estou vereador em Itapira, vim participar dessa audiência pública porque é um tema que interessa muito. A gente, desde 2013, nas manifestações do passe livre, a gente acompanhou, sinceramente conhecíamos o movimento antes, eu faço parte do PSOL e já tínhamos esse contato antes com o grupo, e desde então a gente viu que é um sonho possível. A gente viu que estava lá e hoje quantas cidades já tem essa modalidade de transporte gratuito. E eu quero trazer, Rafael, para você um pouco, vou resumir um pouco da história da minha cidade, Itapira, nesses últimos três anos, e você tem que me ajudar pela experiência que você tem, se esse é um problema que está em torno da questão política, empresarial, porque eu vou começar com os dados. Em 2022, Itapira tinha uma cobrança de R\$ 4,50, e a empresa que cuidava da cidade estava em processo de falência, porque pandemia e todos os problemas que teve na cidade. Itapira deu um subsídio de R\$ 80 mil a essa empresa. R\$ 80 mil. Essa tarifa baixou para 2,50. Logo depois, aumentou para 100 mil reais de subsídio mensalmente e a empresa, mesmo assim, não conseguiu se manter e faliu posteriormente, no ano 2023. Um contrato de emergência, chegou uma empresa nova com 360 mil reais ao mês. Subsídio. Essa empresa vai ser contratada por seis meses, contrato de licitação, então você tem 80, 100, 360, e depois, nesses seis meses, foi feita a licitação, e essa mesma empresa ganha, e o contrato dela hoje é 559 mil reais por mês. Esse é o valor. O valor cobrado por quilômetro na minha cidade é de R\$ 11,77 por quilômetro. Sim, houve um pouco de aumento de horários, são mais ou menos 24 novos horários que começaram a rolar na semana. E a prefeitura ainda paga. No caso, a tarifa continua R\$ 2,50. Então, não houve mudança, a tarifa continua 2,50, então não houve mudança, a tarifa continua 2,50, a prefeitura ainda paga o vale-transporte para o seu, se é a principal detentora disso, e a prefeitura, nesse caso, ela paga o vale-transporte de 4,50, ela não paga 2,50, ela paga o valor integral à empresa, não paga o valor do desconto, que é R\$ 2,50. Então, fazendo as contas um pouco por cima, nós temos, então, mais ou menos R\$ 600 e tantos mil reais de subsídio ao mês, essa empresa, para uma cidade de pequeno porte.



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

E a gente olha, assim, o que falta para a nossa cidade ter tarifa zero. Então, a gente está nessa luta desde 2023, em 2022 já leitamos, em 2023 já acampamos nessa luta na cidade. E aí vem o montante que se faz, que se paga, e o que falta para que ela se enquadre nisso. Aí vem esse problema aqui, trouxe para você, para a gente fazer um diálogo, porque a gente acha que Itapira já deveria ter a tarifa zero desde quando esse contrato de 559 mil foi feito, dar mais de 7 milhões ao ano para essa empresa. Então, é um ponto que a gente entende bem claro nisso. Então, vim trazer essa problemática pela experiência que você tem, para ajudar, porque estamos discutindo orçamento, ainda falta dinheiro, entendeu? Estamos discutindo orçamento na cidade, o orçamento chegou na Câmara, ainda falta mais dinheiro. O que falta? Falta o quê para Itapira ter isso? Contando essa história. Se um subsídio de 80 a 100 mil abaixou 2 reais, e uma empresa que foi contratada por subsídio de 559 mil reais mês, a gente não entende muito essa matemática. Quantos habitantes tem Itapira? Oficialmente, 72 mil pelo IBGE. A gente estima um pouco mais, 75 mil mais ou menos, é uma estimativa nossa, do próprio prefeitura, então, uns 3 mil a mais do que o oficial IBGE deu em 2022. Tem uns 3 mil a mais do que o oficial BGE deu em 2022. Então, essa é outra problemática, só para você nos ajudar aí. Nessa discussão do orçamento, vai ter, porque está faltando ainda. Porque, assim, qual é a média brasileira. Então, é isso que eu trouxe para você. Então, obrigado, Rafael.

Nesta oportunidade o Sr. Cecílio pede a palavra e diz: Quero fazer uma breve saudação, cumprimentar o vereador e a todas e todos. Eu penso que o debate sobre a questão da tarifa zero é importante, é fundamental que o secretariado esteja aqui. É uma necessidade do município, portanto, tem que todos participarem dessa discussão. E eu quero parabenizar todos, mas também trazer um elemento importante, que é em relação ao planejamento. Eu sei que o Rafael tem uma experiência muito grande, mas o planejamento do município também impacta no custo de todos nós que moramos na cidade. E hoje, para o bem ou para o mal, a maioria de nossos cidadãos moramos nas cidades. Uma parte pequena ainda que mora na zona rural. E é bom que se preserve esse cinturão verde ao redor da cidade, porque nós precisamos de arroz e feijão, e quem produz é quem está no campo. Se o campo não planta, como é que a gente fica? Mas trazer esse elemento, Rafael, eu queria que você comentasse essa coisa do planejamento urbano e o impacto dele na mobilidade urbana e, portanto, no transporte público. Acho que é fundamental que as prefeituras, os municípios se organizem. Naturalmente, nós temos o Conselho da Região Metropolitana, e eu acho que esse debate deve ser pautado no Conselho da Região Metropolitana, porque tem situações que é preciso levar em consideração. As pessoas moram no município, trabalham no outro, e, portanto, essa integração metropolitana precisa entrar também na discussão. Não é possível na tarifa zero, nesse momento, mas como é que essa situação pode se acertar, se dar. A situação pode se acertar, se dar. E, como mencionou o companheiro Juarez, acho que o sistema único de mobilidade urbana é fundamental para que se tenha, de fato, o que diz a Constituição Federal. É um direito e, portanto, assim como a saúde, como a educação, acho que é hora de também botar essa conta na mesa e dizer como é que a gente chega a um bom tempo, porque pesa no bolso de todos nós a tarifa do transporte público. Obrigado e parabéns a todos.

Em resposta o palestrante Rafael diz: Vou ser bem sucinto para depois voltar, porque o último ônibus era das 9h15, não tinha mais tarde, não teria pegado mais tarde. Mas, só respondendo, colega, o que a gente precisa entender, primeiro, pelo que você falou, paga para o passageiro lá, a prefeitura paga R\$ 4,50 e a tarifa e a tarifa são R\$ 2,50. Então, o passageiro já é mal feito por princípio, não dá para controlar. Oi? Mas por que a Prefeitura paga R\$ 4,50?

Neste momento o vereador Leandro Sartori intervém e explica a sua fala. Então, é interessante isso. O contrato é por quilômetro rodado, R\$ 11,37. Esse foi o acordo. Só que o vale de transporte da prefeitura é R\$ 4,50. Não paga os R\$ 2,50. O valor do contrato é R\$ 11,75 por quilômetro.

Rafael em resposta diz: Mas a prefeitura está pagando empresário por quilômetro, então esse aumento de pagamento enorme nos últimos anos aumentou muito a frequência dos ônibus na cidade, porque senão a Prefeitura está. Então, precisaria pelo menos ver esse aumento da qualidade. E aí, tudo o que eu falei aqui para a Moji no começo, pagando por quilômetro, já é um tremendo avanço para a feitura



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

controlar o que ela quer e reorganizar essa conta para pagar toda a conta, porque esse valor, o VT dela já é um tremendo avanço para a feitura controlar o que ela quer e reorganizar essa conta, para pagar toda a conta. Porque, você falou, ela está pagando, o VT dela já é mais alto, então ela já está subsidiando muito mais do que os R\$ 600, R\$ 500, R\$ 60 mil. Então, a feitura já está, nem aqui dentro, está pagando quase tudo mesmo já. E essa diferença de falta de ela pagar, quase que se fecha só com a economia que vai ter de fiscalização, de biometria, de bilhetagem, de fraude e tal. Então, é o que falou aqui, estudar, ver essa conta, ver como acomodar, já está comprometendo boa parte do orçamento de lá, aquilo que eu falei dos 3%, então, é isso, é um debate com a Prefeitura, e ela se acertar lá com a empresa local. Tem empresários que reagem, que são contra a tarifa zero, não abordei muito nisso, mas tem. Aqui, o colega falou que acho que dá para dialogar, mas tem empresariado que é mais contra. Então, a prefeitura já está quase pagando a tarifa zero, só está mantendo a tarifa pela, o que eu falei aqui, da cultura do setor, que historicamente se formou assim. Então, a galera meio que acha natural. E o Cecílio falou um ponto que eu não consegui abordar, o tema é enorme aqui, da cultura do setor, que historicamente se formou assim, então a galera meio que acha natural. E o Cecílio falou um ponto que eu não consegui abordar, o tema é enorme, não é, Cecílio? Então tem sempre, ou se pode abordar, o planejamento urbano, às vezes mal feito, ou o nosso padrão brasileiro, de cidades muito horizontais, é o que gera a necessidade de mobilidade mais longa. E para as cidades pequenas também acho que é mais difícil ter essa pressão de adensar mais no centro, de ter mais talvez a H&S no centro, mas é um tema que precisaria ser abordado. Enfim, tentar reduzir distâncias. As cidades grandes estão com esse debate com a faca mais no pescoço, porque o problema é muito maior, mas, sem dúvida, a cidade espalhada é a que gera demanda. Aqui não tem tanto em Mogi, pelo que eu vi, mas essa lógica de condomínio fechado, que aí a pessoa fica dependente do carro, tem que andar uma longa distância de carro, e aí gera impacto na área urbana mesmo da cidade, não só no condomínio fechado. Tinha que ser proibido no Brasil o condomínio fechado em área Peri urbana. Então, é um desafio. E eu acho que é um desafio tão desregulado quanto foi o transporte historicamente no Brasil. Então, a gente precisa endereçar, acho que as ferramentas do transporte estão mais prontas e mais avançadas do que o planejamento urbano. O lobby do planejamento urbano, o imobiliário também é gigantesco. Então, é um desafio tremendo para as cidades. E crescendo nas cidades médias. Campinas tem um monte de condomínio fechado no entorno, um lobby tremendo, Bauru, tive parte para ir lá em debate sobre isso, Botucatu também, São Carlos também, reclamando de lobby de condomínio fechado, e é um baita dilema, o transporte coletivo não pode nem entrar, aí todo mundo lá quer ter 15 funcionários, empregado, chofer, sei lá que diabos, mas tem que ir andando até a portaria. É uma lógica muito ruim e que reforça a pressão por mais carro, mais poluição, etc. Então é isso, gente. Só colocando uma última coisa que eu ia falar da colega da questão cultural, teve um exemplo muito legal desse debate, que foi Paris. A prefeitura de Paris, claro que é muito longe daqui, mas, enfim, ela foi estudar o assunto da tarifa zero, e pelo tamanho de Paris, eles acharam melhor começar por partes, como a gente falou antes. E lá eles começaram pelos jovens, todos os jovens até 21 anos sem tarifa zero total. Não é bilhete de estudante, é tarifa zero total. E aí o debate chega a vez também para mudar a cultura. A galera vai crescer usando mais ônibus, usando o natural, usando para tudo, talvez tenha uma cultura um pouco melhor no futuro, pensando em crise climática, porque Paris também está mais envolvida nesse debate, então é uma estratégia cultural também, é formar os jovens pensando em mobilidade sustentável. Mas, gente, obrigado pelo espaço, muito obrigado, Ernani, pelo convite, perguntei que eu vou precisar correr, mas estou aberto a mais debates precisar também entrar remoto e tudo mais estamos à disposição e agradecer também o pessoal de Campinas que veio o Juarez, o grande Juarez e o Cecílio ex-vereador, e é isso gente, obrigadão.

Finalizando a Audiência Pública, o vereador Ernani, fala que queria agradecer muito a presença de todos, acho fantástico é a disposição de estar dialogando, mesmo tendo questionamentos, eu acho que isso é sadio e constrói cada vez mais a cidadania. Quero parabenizar também todos aqueles que fizeram indagações e todos que estão aqui presentes, os ouvintes, as pessoas que estão assistindo, é, para que a gente possa alavancar cada vez mais uma cidade mais saudável possível e sobretudo é com a participação da comunidade, mas a gente vai buscando melhorar cada vez mais. Obrigado a todos.



## **CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM**

### **Estado de São Paulo**

Nada mais havendo a ser declarado, deu-se por encerrada a audiência pública. A presente ata, confeccionada por Valquíria Amália Aló, assessora parlamentar, designada para o ato, e revisada pelo vereador Ernani Luiz Donatti Gragnanello, foi lavrada nos termos do artigo 225, § 4º, da Resolução 276 - Regimento Interno da Câmara Municipal de Mogi Mirim SP., e constitui memória sintética da audiência, a qual foi integralmente registrada em áudio e imagem, a qual poderá ser vista na íntegra pelo <https://www.youtube.com/watch?v=OdYmLRymD0w>. Mogi Mirim SP., 30 de outubro de 2025. (Assinado eletronicamente).

ERNANI LUIZ DONATTI GRAGNANELLO

VEREADOR