

## **ATA DA 01ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA (CMMU)**

Aos 08 dias do mês de janeiro do ano de dois mil e vinte e seis, às dezenove horas, em ambiente virtual, realizou-se a **1ª Reunião Extraordinária do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMMU)**, convocada com a finalidade de discutir o reajuste da tarifa do transporte coletivo municipal, em vigor a partir de 1º de janeiro de 2026.

A reunião foi aberta pelo presidente **Alex**, que, após solicitar que os participantes ajustassem os microfones para evitar ruídos, deu as boas-vindas aos presentes e informou que a pauta única da reunião seria a apresentação e o debate sobre as motivações técnicas, financeiras e institucionais do reajuste tarifário recentemente anunciado.

Na sequência, o presidente **Alex** concedeu a palavra ao Secretário Municipal de Transportes, **Fernando de Caires Barbosa**, que cumprimentou os conselheiros em nome da Chefe de Gabinete, **Giselle Normanha**, pontuou o aumento de tarifa ocorrido em 1 de janeiro de 2026 e explicou a necessidade de promover o diálogo com o Conselho, em observância à legislação vigente. O Secretário esclareceu que o reajuste decorreu do aumento de custos operacionais do sistema, da queda no número de passageiros pagantes e da necessidade de preservação da modicidade tarifária, sem comprometer de forma excessiva os recursos do orçamento municipal. Destacou ainda que o Poder Público busca equilíbrio entre a atratividade do sistema, o acesso da população e a sustentabilidade financeira do transporte coletivo.

Ainda com a palavra, **Fernando de Caires Barbosa** ressaltou que haveria uma apresentação técnica detalhada da equipe da EMDEC para contextualizar os dados que embasaram a decisão, mencionando a participação do diretor de planejamento e do corpo técnico responsável pelo estudo tarifário.

Em seguida, a Chefe de Gabinete, **Giselle Normanha**, fez breve manifestação, limitando-se a desejar boa noite aos presentes e a informar que a equipe técnica conduziria a apresentação, a fim de garantir precisão e clareza na exposição dos dados.

O presidente **Alex** então encaminhou a palavra para **Pedro David Beraldo**, que cumprimentou os participantes, desejou um bom ano de 2026 e esclareceu que a explicação técnica seria realizada pelo economista **Carlos Eduardo de Oliveira Santos Junior**, profissional responsável pela apuração dos custos e receitas do sistema. **Pedro David Beraldo** elogiou o trabalho técnico desenvolvido, destacou o compromisso da equipe com a responsabilidade fiscal e informou que precisaria

se retirar antes do término da reunião em razão de compromisso externo previamente agendado.

Na sequência, o presidente **Alex** convidou **Carlos Eduardo de Oliveira Santos Junior** a iniciar a apresentação com o título “Estudo Tarifário 2026”. O expositor se apresentou formalmente, comunicando sua formação em Economia pela Unicamp, sua experiência profissional de 10 anos na área e seu cargo de Coordenador de Apuração de Custos, receita e remuneração. Explicou que o estudo tarifário consiste na projeção anual de custos e receitas do transporte coletivo, com base em dados históricos e parâmetros técnicos consolidados.

Durante a apresentação, **Carlos** informou que o custo total do sistema para 2026 apresentou aumento estimado de 8,06% em relação a 2025, representando acréscimo aproximado de R\$ 52,8 milhões no ano e R\$ 4,4 milhões ao mês. Explicou que, paralelamente, houve queda de 3,37% no número de passageiros econômico (pagantes) nos últimos doze meses, tendência observada ao longo dos últimos anos, especialmente no final de 2025, o que impacta negativamente na expectativa de receita para o próximo ano.

O expositor detalhou os diferentes tipos de passageiros e suas respectivas contribuições, bem como o aumento proporcional das gratuidades. Nesta toada, ressaltou o pico de passageiros entre os anos de 2013/2014, com aumento da tendência de passageiros beneficiários de gratuidade e com queda de passageiro pagante (aquele que efetivamente contribui para a receita tarifaria). Demonstrou que, caso a tarifa fosse mantida no valor anterior, o subsídio público necessário aumentaria significativamente, passando de cerca de R\$ 207 milhões para aproximadamente R\$ 270 milhões, o que exigiria esforço adicional do orçamento municipal. Para tanto, esclareceu que o subsídio é calculado como a diferença entre o custo apurado *versus* receita esperada, sendo esta diferença o valor que a Prefeitura deverá pagar como subsídio para que o sistema consiga continuar operando conforme esperado.

Ainda em sua exposição, **Carlos** informou que o subsídio representava cerca de 31,7% do custo total apurado em 2025 e que poderia alcançar aproximadamente 38,7% em 2026 sem o reajuste tarifário. Apresentou dados comparativos percentuais com outras cidades brasileiras, como Curitiba (15%), Belo Horizonte (41%), Goiânia (52%), Rio de Janeiro (39%) e São Paulo (59%), destacando as diferenças nos percentuais de subsídio e nas características operacionais de cada sistema.

Houve breve pausa na apresentação para sanar dúvida do Sr. Marcelo Jacober de Moraes, no sentido de questionar quais medidas Curitiba adota para alcançar um percentual de subsídio tão reduzido (15%), no qual Carlos esclareceu sobre a redução em termos de distância em relação a Campinas e, a criação de sistema

com viagens mais eficientes (mais passageiros com menor custo), reforçando a singularidade da capital paranaense. Na continuidade, o expositor detalhou os principais fatores de aumento dos custos, mencionando o impacto do combustível, da quilometragem programada, de insumos de manutenção, mão de obra, encargos previdenciários, remuneração do capital e depreciação da frota. Informou que a tarifa teórica sem subsídio ultrapassaria R\$ 10,00 e que, considerando o subsídio definido pela Prefeitura, o reajuste médio aplicado foi de aproximadamente 4,24%, mantendo-se o valor da segunda integração em R\$ 0,50.

Encerrada a apresentação, o presidente **Alex** agradeceu a exposição e questionou sobre a possibilidade de separação do valor do subsídio entre os sistemas convencional e alternativo. O Secretário **Fernando de Caires Barbosa** respondeu que o estudo apresentado considerou o sistema de forma integrada e que análises mais detalhadas estavam em fase de finalização.

Na sequência, o presidente **Alex** abriu espaço para manifestações dos conselheiros. **Ana Emilia Fiorezi** solicitou a palavra e questionou os impactos de eventuais mudanças na legislação trabalhista, como o debate sobre o fim da escala 6x1, sobre os custos de pessoal e, conseqüentemente, sobre a tarifa. **Carlos** respondeu que o estudo considera a legislação vigente e que eventuais alterações legais somente seriam incorporadas após formalização normativa.

Em seguida, **Jota Nascimento** fez questionamento comparando o sistema de Campinas com o de Curitiba, especialmente quanto ao índice de passageiros por quilômetro (IPK). **Carlos**, complementado por **Fernando**, explicou que Curitiba possui características operacionais distintas, com maior eficiência e concentração de demanda, enquanto Campinas apresenta corredores mais longos e distribuição populacional diversa.

Na sequência, **Elizabete**, Conselheira Usuária da Região Central, questionou se o aumento tarifário estaria condicionado a metas de desempenho, bem como se haveria ampliação de linhas, redução do tempo de espera e renovação da frota. **Fernando** respondeu que houve incorporação de veículos novos e seminovos e que melhorias estruturais mais profundas dependem da nova licitação do transporte coletivo, cujo edital foi lançado em dezembro, com abertura de envelopes prevista para fevereiro na B3.

Posteriormente, **Juarez Mateus** manifestou concordância com a apresentação técnica, mas questionou a cronologia do reajuste, sugerindo que o aumento deveria ocorrer após a conclusão da nova licitação e o estabelecimento de metas contratuais. Defendeu, ainda, a realização de análise histórica abrangendo frota, número de trabalhadores, subsídios e reclamações, alertando para o risco de perda adicional de passageiros.

Na sequência, **Walter** solicitou maior transparência das planilhas, questionou a capacidade da Prefeitura de sustentar os subsídios no longo prazo e pediu detalhamento da distribuição da receita entre os sistemas convencional e alternativo. **Carlos** explicou que a receita bruta (toda receita tarifária do sistema) é distribuída proporcionalmente ao número de passageiros, considerando descontos operacionais, e informou que o sistema alternativo recebe aproximadamente 23% do repasse, dentro das limitações de dados disponíveis.

Após, Juarez questionou sobre o aumento triplo para os trabalhadores constante na apresentação, especificamente quanto aos valores destinados aos fiscais. Outros conselheiros, entre eles **Irineu Ramos**, **Marco Alves** e demais participantes, manifestaram críticas quanto à metodologia utilizada, à composição dos custos, à situação da frota e aos impactos sociais do reajuste sobre a população de menor renda.

Em resposta, **Carlos Eduardo de Oliveira Santos Junior** informou que os estudos tarifários e dados correspondentes estão publicados no portal da transparência da EMDEC desde 2006 e se colocou à disposição para disponibilizar o material ao Conselho. **Fernando de Caires Barbosa** complementou esclarecendo sobre a necessidade de acertos financeiros ao término de contratos antigos e informou que a administração avalia, junto à Procuradoria, a possibilidade de extensão emergencial do contrato vigente, caso a nova licitação não seja concluída em tempo hábil.

Ao final, o presidente **Alex** apresentou os encaminhamentos, propondo a realização de nova reunião extraordinária para discussão específica sobre tarifa zero, com convidados favoráveis e contrários, bem como a organização da agenda do Conselho para o ano de 2026. **João Maria Beato de Andrade** confirmou o compromisso de organizar a pauta, em especial com a temática de Tarifa Zero, e a reunião extraordinária ainda no mês de janeiro, reforçando a necessidade de aprimoramento da organização do Conselho. Como sugestão, Marco mencionou Roberto Andrés, que promove uma articulação nacional sobre a Tarifa Zero, como nome a participar da próxima reunião.

Nada mais havendo a tratar, o presidente **Alex** agradeceu a participação de todos, desejou um bom ano de 2026 aos presentes e declarou encerrada a reunião às dezenove horas e quarenta e oito minutos.

Segue abaixo a lista de presença virtual da referida reunião:

Participantes

- Alex Villaça Maia

- Ana Emilia Fiorezi
- Antônio Ribas
- Carlos Eduardo de Oliveira Santos Junior
- Elizabete Moraes Delfino
- Fernando de Caires Barbosa
- Giselle Normanha
- Irineu Ramos
- Jota Nascimento
- João Maria Beato de Andrade
- Juarez Mateus
- Marcelo Jacober de Moraes
- Marcelo Madi Carpenter Ferreira
- Marco Alves
- Pedro David Beraldo
- Sônia Poppi
- Walter Rocha de Oliveira
- Sandra Maria Menezes Ferreira da Rocha
- Pedro Meloni de Oliveira