



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 1^o de SETEMBRO de 2017.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 356/17-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 387/2017

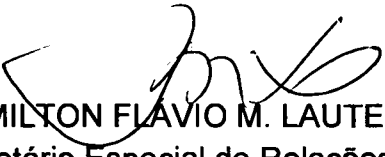
DOCREC

611/2017

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao requerimento de autoria do Vereador Abou Anni, aprovado pela Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, encaminho a essa Presidência cópia das informações oferecidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes a respeito do total de cobradores previstos para o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros da Capital.

Na oportunidade, renovo-lhe meus protestos de apreço e consideração.


MILTON FLAVIO M. LAUTENSCHLAGER
Secretário Especial de Relações Governamentais

Ao

Excelentíssimo Senhor

VEREADOR MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAM/drs
Req CTTAE 387-17

Do PI 2017/0732
TID 16.528.167

em 27 / 06 / 2017

(a)

Fls. _____
Rubrica: _____
Pront. _____
Silvana Cocurullo
Prontuário 113.809-0

Fabianna Elyumi Morimoto
Téc. Proc. Administrativo
Pront. 124.171-0 Sp

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo – Vereador Abou Anni

ASSUNTO: Solicita esclarecimentos referentes ao sistema atual do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Capital, bem como sobre a nova licitação.

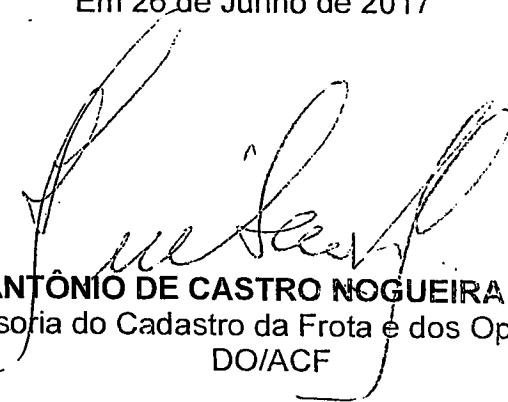
DO/SEM
CÓPIA

Atendendo as solicitações às folhas 08, no que concerne ao Cadastro da Frota e dos Operadores, segue abaixo quadro (posição 15/06/2017) com informações referentes ao item 9, folhas 01, verso – Quantos cobradores existem atualmente no âmbito do Sistema?

SUBSISTEMA ESTRUTURAL		
ÁREA	EMPRESA	COBRADOR
1	GATO PRETO	423
	SANTA BRÍGIDA	1.633
2	SAMBAÍBA	2.371
3	EXPANDIR	276
	VIP	2.967
4	EXPRESS	1.093
	AMBIENTAL	594
5	VIA SUL	1.400
6	TUPI	524
	MOBIBRASIL	818
	CIDADE DUTRA	954
7	CAMPO BELO	981
	VIP	1.120
	TRANSKUBA	478
	GATUSA	458
8	GATO PRETO	847
	TRANSPPASS	1.094
TOTAL		18.031

SUBSISTEMA LOCAL		
ÁREA	EMPRESA	COBRADOR
1.0	SPENCER	-
	NORTE BUSS	21
2.0	SPENCER	-
	NORTE BUSS	94
3.0	TRANSUNIÃO	-
3.1	QUALIBUS	-
4.0	PÊSSEGO	4
4.1	ALLIBUS	8
5.0	MOVEBUSS	-
	IMPERIAL	18
6.0	TRANSWOLFF	-
6.1	A2 TRANSPORTES	1
7.0	TRANSWOLFF	-
8.0	TRANSCAP	-
8.1	ALFA RODOBUS	-
TOTAL		146

Em 26 de Junho de 2017


LUIS ANTÔNIO DE CASTRO NOGUEIRA SANTOS
Assessoria do Cadastro da Frota e dos Operadores
DO/ACF

Do PA 2017-0.063.186-8

Registro SPTrans: EE 2017/4871

em ____/____/2017

(a)

RICARDO MAROTTI
ANALISTA SÊNIOR
SPTrans

Fabiana Fuyumi Mouri
Téc. Proc. Administrativo
Pront. 124.171-9 SPTrans

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia – Vereador Abou Anni

ASSUNTO: Requerimento nº 39/2017, que solicita informações sobre o total de cobradores previstos para o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros da Capital.

DP/GAB

CÓPIA

Reportando-nos ao solicitado por esta DP/GAB, temos a informar que ratificamos as quantidades de cobradores cadastrados no quadro abaixo:

COBRADORES CADASTRADOS – POSIÇÃO 15/06/2017					
SUBSISTEMA ESTRUTURAL			SUBSISTEMA LOCAL		
ÁREA	EMPRESA	COBRADOR	ÁREA	EMPRESA	COBRADOR
1	GATO PRETO	423	1.0	SPENCER	-
	SANTA BRÍGIDA	1.633		NORTE BUSS	21
2	SAMBAIBA	2.371	2.0	SPENCER	-
3	EXPANDIR	276		NORTE BUSS	94
	VIP	2.967	3.0	TRANSUNIÃO	-
4	EXPRESS	1.093	3.1	QUALIBUS	-
	AMBIENTAL	594	4.0	PÊSSEGO	4
5	VIA SUL	1.400	4.1	ALLIBUS	8
6	TUPI	524	5.0	MOVEBUSS	-
	MOBIBRASIL	818		IMPERIAL	18
	CIDADE DUTRA	954	6.0	TRANSWOLFF	-
7	CAMPO BELO	981	6.1	A2 TRANSPORTES	1
	VIP	1.120	7.0	TRANSWOLFF	-
	TRANSKUBA	478	8.0	TRANSCAP	-
	GATUSA	458	8.1	ALFA RODOBUS	-
8	GATO PRETO	847	TOTAL		146
	TRANSPPASS	1.094			
TOTAL		18.031			

Cumpre notar que esta informação é a mesma aposta à folha de informação nº 13 do PI 2017/0732, cuja cópia anexamos.

Em 06 de julho de 2017

LUIS ANTÔNIO DE C. NOGUEIRA SANTOS
Assessoria do Cadastro da Frota
e dos Operadores
DO/ACF

LEVI DOS SANTOS OLIVEIRA
Diretor de Planejamento de Transporte
respondendo cumulativamente pela
Diretoria de Operações
DO

Do PA nº 2017-0.063.186-8 (cópia)
EE 17/4871

Em 10.08.2017

Fabiana Fuyumi Morimoto
Téc. Proc. Administrativo
Print: 124.171-0 SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Vereador Abou Anni
Assunto: Requerimento nº 39/2017 do Gabinete do Vereador Abou Anni

DP/GAB:

CÓPIA

Seguem nossas contribuições aos questionamentos constantes do Requerimento nº 39/2017 do Vereador Abou Anni.

Sobre os questionamentos acerca dos quantitativos de cobradores, esclarecemos preliminarmente que não são pagos valores indevidos às empresas operadoras. Os contratos com as empresas operadoras preveem pagamento por passageiro transportado, não se tratando de qualquer forma de reembolso de custo incorrido.

A planilha tarifária constante do Ofício SMT.GAB nº 01/17 tem sua importância como instrumento de avaliação da política tarifária proposta. A sua construção busca demonstrar o custo total do sistema e orienta a decisão do Poder Executivo quanto ao valor da tarifa a ser cobrado do usuário e, por decorrência, o nível de subsídio que ele receberá através do orçamento municipal, vale dizer, do conjunto da sociedade que paga impostos e taxas. Especificamente sobre o Quadro 25 da planilha tarifária, é apresentada uma estimativa de custo de pessoal operacional (motorista e cobrador), considerando os dados programados do serviço, com um custo de 4% de hora extra. Em planilha de custo, o dimensionamento do pessoal operacional se dá a partir da programação de oferta de serviços (viagens previstas, o que permite estimar a quantidade de horas que serão consumidas na produção dos serviços). A planilha não parte do quadro de funcionários existente em cada empresa operadora mas sim estabelece um padrão de custo referencial, não mandatório. Mesmo que todas as empresas seguissem o mesmo modelo de dimensionamento de custos adotado na planilha, ainda assim haveria diferenças entre elas, isso porque a sua aplicação depende de fatores intrínsecos a cada empresa. Cabe a cada empresa efetuar a gestão de pessoal, podendo utilizar outra quantidade de empregados, através da administração de variáveis como quantidade de horas extras e escala do trabalho operacional. Os custos previstos na planilha tarifária são referenciais, pois uma política de pagamento por custos efetivos tenderia a incentivar o crescimento de custos, relegando a busca por eficiência a um plano secundário. A

própria Câmara dos Vereadores, sabiamente, estabeleceu a remuneração referência Fabiana Furumimoto
Téc. Proc. Administrativo
Pront. 124.171-0 SPTrar
passageiro transportado, através de Lei 13.241 de 2001.

Com respeito ao dimensionamento dos custos de cobrador do subsistema local na planilha tarifária de janeiro/17, seguiu-se o padrão estabelecido na planilha de remuneração de 2014 deste subsistema, por ocasião da definição do valor de remuneração por passageiro transportado. Os valores atuais de remuneração por passageiro do subsistema local consistem, basicamente, nos valores de 2014 reajustados pela cesta de índice dos contratos de concessão do subsistema estrutural. Desde então, vários itens de custeio variaram acima dos reajustes definidos, tais como os dissídios trabalhistas e os investimentos em frota. Além disso, desde 2014, houve queda na demanda do subsistema local, afetando a remuneração do setor.

Quanto à planilha de remuneração de 2014 do subsistema local, no início dos contratos emergenciais, a mesma foi construída num contexto de substanciais mudanças no sistema e de uma conjuntura complexa. Ao longo dos contratos emergenciais, desde 2014, as cooperativas foram substituídas por empresas constituídas pelos antigos cooperados, modelo que ainda passa por um período de amadurecimento e aprendizado, guardando ainda memória do período de cooperativa, porém com avanços palpáveis na organização empresarial e operacional. Novos custos foram trazidos por essa transformação de cooperativa em empresa, em especial quanto à carga tributária incidente e à regulação da forma de contratação da mão de obra, que passou a ser regida de acordo com as regras da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) em substituição à contratação por modelos adotados em cooperativas.

Um aspecto tratado desde o primeiro contrato emergencial foi o da cobrança de tarifas e da presença do cobrador. Na época da assinatura do primeiro emergencial do subsistema local (julho de 2014), o relatório que embasou a sua aprovação seguiu literalmente os termos da Lei Municipal 13.207 e aprovou a inclusão na planilha de custos de um funcionário por ônibus do subsistema local para exercer as funções de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança de passagem, quando for o caso. Note-se que não se fala estritamente em "cobrador", mas em "funções de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança de passagem"

Dentro desse histórico, cabe um registro específico sobre como evoluiu a função de cobrador e as atividades costumeiramente assumidas por esse profissional, ainda que fora do escopo básico que definiu sua criação.

Antes da implantação do Bilhete Único, a cobrança de tarifa exigia intermediação humana em 100% dos casos. Além disso, cabia ao cobrador: (i) fornecer informações aos usuários, especialmente sobre trajeto da linha e (ii) elaborar os relatórios de bordo, que alimentavam as estatísticas da garagem sobre a demanda por tipo de tarifa paga (dinheiro e passes de papel, estes últimos segmentados em estudantes, vale transporte e comum). No

processo de cobrança de tarifas pagas através de passe de papel, cabia ao cobrador averiguar a sua autenticidade, verificando os elementos de segurança contidos no documento, bem como seu prazo de validade para utilização.

A migração do pagamento da tarifa através do cartão eletrônico pré-carregado ampliou-se ao longo do tempo. Em 2005, pagava passagem com dinheiro 31,5% dos passageiros, número que chegou a 7,9% em 2014 e atualmente encontra-se próximo a 5%.

A partir de 2015, nova tecnologia reduziu o escopo das funções do cobrador, com a introdução da captura de fotos dos usuários com direito à isenção tarifária, especialmente os idosos. Com o registro de imagens, optou-se por liberar automaticamente a catraca, sem a necessidade da confirmação do usuário por parte do cobrador.

Em outro aspecto tecnológico a interferir nas funções do cobrador, houve a adoção parcial de veículos que não necessitam de elevadores para a entrada de cadeirantes, uma vez que o piso fica “em nível” com a calçada.

Ainda no que respeita à introdução de novas tecnologias, foram criados diversos aplicativos que fornecem informação organizada ao usuário sobre os itinerários e os horários reais de circulação dos veículos. Esses aplicativos têm como base de formação os dados do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM), que, através das informações capturadas dos GPS's instalados em todos os veículos, permite a produção de orientações diretas e individuais ao usuário, mesmo e principalmente, antes de seu embarque ou antes de seu deslocamento ao ponto de embarque.

A experiência ao longo dos três anos de vigência dos contratos mostra que é virtualmente inexistente a necessidade de um cobrador específico para a cobrança de tarifas, sendo certo que o número de tarifas pagas em dinheiro é menor no subsistema local do que no estrutural.

No entanto, este é um período essencialmente de transição, e se o número de cobradores cadastrados no subsistema local vai sendo paulatinamente reduzido, por outro existe uma gama de funções desenvolvidas por auxiliares operacionais, que contemplam aspectos que vão além da cobrança de tarifas, e que não estão refletidos no cadastro de cobradores.

Dessa forma, resumimos os principais aspectos do assunto, na visão e nas práticas adotadas por esta Administração:

1. As empresas operadoras do sistema de transporte municipal não são remuneradas por planilha de custo ou pela planilha tarifária, não havendo relação direta entre o valor

da tarifa cobrada do usuário com o valor da tarifa de remuneração paga a esses operadores;

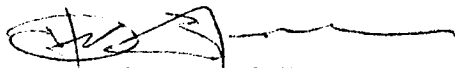
2. O modelo de remuneração dos operadores prevê o pagamento por passageiro transportado, seja ele pagante de tarifa integral, pagante com desconto ou não pagante. O valor unitário pago por passageiro varia conforme a área de operação, o volume de serviços programados, a demanda prevista respectiva. Esses valores de remuneração foram estabelecidos, basicamente, nos procedimentos licitatórios em 2003 e posteriormente reajustados por índices contratuais;
3. O dimensionamento do pessoal operacional obedece a um padrão metodológico para fins do cálculo da tarifa cobrada do usuário, sendo certo que cada empresa tem uma abordagem singular sobre o assunto, levando em conta conceitos próprios da organização e decisões quanto aos níveis de tolerância na realização de horas extras, dentre outros fatores. Nesse sentido, diferenças são normais e esperadas.
4. A função de cobrador passa por um momento de intenso debate legal, organizacional e financeiro, do qual participam os Poderes Públicos, as representações dos trabalhadores e dos empresários. Trata-se de um momento que se espera um aprofundamento das divergências sobre o tema, até que se chegue a um consenso sobre as novas formas de organização do trabalho no transporte.
5. A função de cobrador, no seu sentido mais estrito, passa por processo de esvaziamento, ditado por novas tecnologias e novos comportamentos de consumo por parte do usuário. Todavia, outras necessidades do usuário, relacionadas ao atendimento direto tem aparecido.
6. Por fim, reafirma-se e reforça-se que não existe qualquer pagamento aos operadores em desacordo com as melhores práticas legais e contratuais.

Sobre os questionamentos sobre atualização dos índices técnicos utilizados na planilha de custo, esclarecemos que até o presente não há uma periodicidade definida de atualização. Normalmente as atualizações ocorrem nas ocasiões de mudanças de tecnologia veicular, e os números baseiam-se em pesquisas nas empresas operadoras do sistema. Lembramos ainda que o Edital de nova licitação dos serviços prevê a revisão anual dos índices de consumo de combustíveis.

Sobre os questionamentos sobre o número de passageiros transportados, esclarecemos que as estatísticas consideram apenas os passageiros registrados pelo Sistema de

Bilhetagem, e que são os únicos válidos para a remuneração dos serviços. Esta área técnica não dispõe de estimativas de evasão de pagamento de passagens.

Em 10.08.2017



Percival Eggerath Barreto

Superintendência de Receita e Remuneração – DG/SRR

CÓPIA



Silvio Jose Rosa

Diretoria de Gestão de Receita e Remuneração – DG/SRR

Do PA 2017-0.063.186-8 em 14/08/17
Registro SPTrans: EE 2017/4871

a)..... Fabiana Fuyumi Morimoto.....
Téc. Proc. Administrativo
Pront. 124.171-0 SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia – Vereador Abou Anni

Assunto: Requerimento nº 39/2017, que solicita informações sobre o total de cobradores previstos para o Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Capital.

SMT/GAB

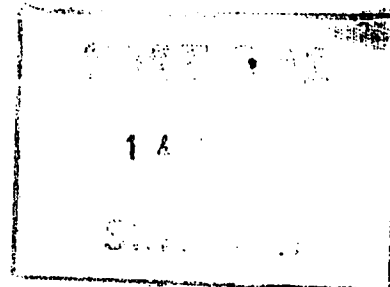
CÓPIA

Restituo o presente com as manifestações apresentadas pela Assessoria do Cadastro da Frota e dos Operadores (fls. 64/65) e Superintendência de Receita e Remuneração (fls. 66/70).

Em 10 de agosto de 2017



Ulrich Hoffmann
Chefe de Gabinete



/rcs



Folha de Informação nº.....

Do Processo Administrativo nº 2017-0.063.186-8,

em 22/08/2017 (a).....
EXCELENCIA A.D. CARDONE
RF. 614.1812
SMTIA

Interessado:

Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia – Vereador Abou Anni.

Assunto:

Requerimentos nº 39/2017, que solicita informações sobre o Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Capital.

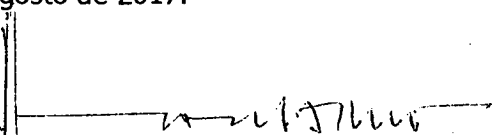
SGM/CH. GAB

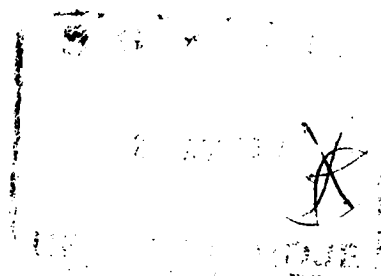
Sra. Chefe de Gabinete
Tarcila Peres Santos,

CÓPIA

Diante das informações apresentadas pela São Paulo Transporte S/A - SPTrans, restituo o presente a Vossa Senhoria para ciência e providências, no que couber.

São Paulo, 22 de agosto de 2017.


JOÃO MANOEL SCUDELER DE BARROS
Chefe de Gabinete – SMT



20 x 17
10 af
NC

