



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 29 de Maio de 2017.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 166/17 - C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 17/2017 e 27/2017

DOCREC

316/2017

Senhor Presidente

Reportando-me aos ofícios acima referenciados, em atenção aos requerimentos de autoria do Vereador Abou Anni, deliberados 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 de aspectos financeiros e operacionais do sistema de transporte público municipal.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.

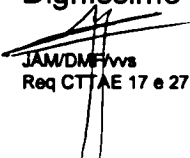

MILTON FLAVIO M. LAUTENSCHLAGER
Secretário Especial de Relações Governamentais

Ao

Excelentíssimo Senhor

VEREADOR MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAM/DMF/vvs
Req CT/AE 17 e 27-17

14:52 30/05/2017

EE 2017/3144 -

Interessado: Câmara Municipal De São Paulo – Comissão de Trânsito,
Transporte, atividade econômica – Vereador Abou Anni

Assunto: Requerimento nº 01/2017 e 04/2017 – solicitando informações
relativas ao Sistema de Transporte.

DP/CH.GAB**Sr. ULRICH HOFFMANN****CÓPIA**

Com relação aos questionamentos trazidos pela Casa Legislativa Municipal, sugerimos o encaminhamento à DO, posto que a matéria não está afeta às atribuições desta Superintendência. Contudo, a título de contribuição, lembramos que tramita o EE 2017/2100, que trata da operação, em caráter experimental, de linha experimental, sem a figura do cobrador, observada a necessidade da presença do auxiliar de bordo, nos termos da legislação específica.

À sua consideração.

SP, 22.03.17

Sonia Maria Garcia Mistrello
DP/SCS

Do PA 2017-0.043.355-1

em/...../17

a).....

Registro SPTrans: EE 2017/3111

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

Assunto: Requerimentos nº 01/2017 e 04/2017, solicitando informações relativas ao Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus.

DP/GAB

Em atenção aos requerimentos supra citados, seguem as contribuições desta área técnica:

REQUERIMENTO nº 001/2017

1 – Quais são os estudos que a SPTrans realizou nos últimos 10 anos sobre a função do cobrador? Solicita-se o envio de cópia para esta Comissão.

Esclarecimento:

Encaminhamos, em anexo, o Relatório Técnico – DG de 10.06.2015, denominado “Impactos econômicos e conjunturais da operação com um funcionário além do motorista nos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Transporte de São Paulo”

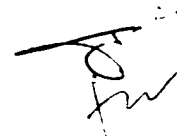
Recentemente, efetuamos uma atualização dos dados do citado Relatório Técnico, que transcreveremos a seguir.

Em 2005, 31,5% dos passageiros do sistema municipal pagaram a passagem em dinheiro. Em 2016, esse número já tinha caído para 6,0%, com uma tendência de queda que indica não ter chegado ao término, conforme se observa na Tabela 1 apresentada a seguir.

Tabela 1. Percentual de passageiros pagantes no sistema de transporte coletivo municipal de São Paulo: 2005 a 2016

Ano	Total de passageiros (em milhões/ano)	Passageiros pagantes em dinheiro (em milhões/ano)	% de passageiros pagantes em dinheiro
	[a]	[b]	[b / a]
2005	2.507,2	788,9	31,5%
2006	2.661,1	699,4	26,3%
2007	2.732,0	593,7	21,7%
2008	2.835,9	383,5	13,5%
2009	2.870,0	295,3	10,3%
2010	2.916,0	258,7	8,9%
2011	2.940,9	237,7	8,1%
2012	2.917,0	226,9	7,8%
2013	2.924,2	220,8	7,6%
2014	2.920,3	230,9	7,9%
2015	2.895,7	204,4	7,1%
2016	2.912,9	173,8	6,0%

Fonte: SPTrans – DG/SRR



A disparidade entre o custo da cobrança manual e eletrônica também aumentou. Considerando os dados da planilha tarifária publicada em janeiro/17, o custo da cobrança manual é de R\$ 81,4 milhões mensais, ou R\$ 977,0 milhões por ano. A bilhetagem eletrônica, por sua vez, custa apenas R\$ 13,0 milhões mensais, ou R\$ 156,0 milhões por ano. Se a diferença de custo já é considerável, ao se considerar a quantidade de passageiros atendida por cada sistema de cobrança a diferença adquire proporções muito elevadas, conforme observa-se na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2. Comparativo do custo por passageiro da cobrança manual e bilhetagem eletrônica

Sistema de arrecadação	Custo mensal (R\$ milhões) [a]	Custo anual (R\$ milhões)	% da demanda	Demanda mensal estimada para 2017 (em milhões) [c = b x 239,6]	Custo por passageiro [d = a / c]
Cobrança manual	81,4	977,0	6,0%	14,4	R\$ 5,6637
Bilhetagem eletrônica	13,0	156,0	94,0%	225,2	R\$ 0,0577

Fonte: Planilha tarifária publicada em janeiro/17

O custo por passageiro apenas da cobrança manual é de R\$ 5,6637, muito acima da tarifa cobrada do usuário, de R\$ 3,80. O custo por passageiro da bilhetagem eletrônica, por sua vez, é de R\$ 0,0577. Assim, **o custo por passageiro da cobrança manual é 98 vezes maior em relação à bilhetagem eletrônica** (R\$ 5,6637 / R\$ 0,0577).

Em 2016, a receita recebida em dinheiro na cobrança da passagem pelo cobrador foi de R\$ 0,66 bilhões, correspondendo a apenas 14,6% do total da receita tarifária do sistema, de R\$ 4,7 bilhões anuais. A maior parte da receita do sistema é recebida na rede de comercialização do Bilhete Único, que não utiliza os cobradores dos ônibus.

No Relatório Técnico – DG de 10.06.2015 foi mencionado que na Europa, Ásia, Estados Unidos, Argentina, em sistemas com frota de tamanho razoável, a cobrança em dinheiro dentro dos coletivos praticamente foi abolida, ou é executada pelo motorista.

No Brasil, isso vem acontecendo com crescente frequência. Nas cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes, 85,2% já possuem sistema de bilhetagem eletrônica, segundo a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). Várias cidades possuem frota mista, com e sem cobradores. Há também cidades que operam sem cobrador, das quais podemos citar: Campinas-SP, Goiânia-GO, Campo Grande-MS, Joinville-SC, Sorocaba-SP, Itapeverica da Serra-SP, Marília-SP, Bertioga –SP, Guarujá-SP, Boituva-SP, Bento Gonçalves-RS, Dourados-MS, Guaranhuns-PE, João Monlevade-MG, Maringá-PR, Matão-SP, Palmas-TO, São Bento do Sul-SC, São Gonçalo-RJ e Barra Mansa-RJ.

Pelo exposto, verifica-se que a profissão de cobrador de ônibus está em processo irreversível de extinção, diante das soluções tecnológicas disponíveis. No entanto, na transição de um sistema com obrigatoriedade de cobradores em todos os ônibus para outro no qual a cobrança manual é uma opção de gestão, a questão social não pode ser desprezada.

Uma das medidas que possibilitariam uma transição sem gerar desemprego aos trabalhadores é aproveitar o “turnover” destes profissionais para reduzir paulatinamente o número de vagas. Segundo estimativas, o “turnover” de cobradores do sistema municipal é de 3% ao mês, embora

este número deva ter caído em decorrência da recessão econômica que o país atravessa desde o final de 2014.

Outra medida é a requalificação dos cobradores, com treinamento para ocupação de outras profissões no transporte público, principalmente como motoristas de ônibus. Observa-se que a progressão da função de cobrador para motorista é normal dentro do sistema de transporte público. Numa transição planejada, essa requalificação seria intensificada.

As medidas sugeridas, combinadas com uma cobrança manual desembarcada nos terminais, estações de transferência e em corredores de ônibus, ou ainda com cobrança manual embarcada em horários ou linhas específicas, permitiria uma transição que beneficiaria a sociedade como um todo, seja na redução dos custos do transporte público, seja na manutenção da empregabilidade dos trabalhadores.

2 – Quais são as projeções da SPTrans para os custos do Sistema, número de veículos, número de linhas e passageiros transportados para os próximos anos? Solicita-se o envio de cópia para esta Comissão.

Esclarecimento:

A última projeção de longo prazo foi elaborada em 2015, por ocasião da abertura das licitações de concorrência do sistema de transporte coletivo municipal. Os Editais de Concessão de 2015 consideraram uma projeção de custo e de demanda com implantação de uma nova rede de transportes. Nos editais, o custo do serviço de transporte foi estimado em R\$ 7.883.943.864 por ano a preços de maio de 2015, para uma demanda anual de 3.010.906.320 passageiros.

Os Editais de Concessão de 2015 foram suspensos pelo TCM e posteriormente liberados, condicionados a atendimentos de várias exigências. Na atual gestão, estas exigências estão sendo analisadas, e os Editais serão revisados.

Na tabela em anexo, os dados do Edital de 2015 encontram-se detalhados para cada área/grupo. A rede de transportes foi dividida em 3 grandes grupos: Estrutural (E), Articulação Regional (AR) e Local de Distribuição (D).

3 – Como a nova licitação do sistema de transporte afetará a categoria dos cobradores no âmbito do Sistema?

Esclarecimento:

As alterações dos Editais de 2015 não foram concluídas, de maneira que fica prejudicada a resposta a este item.

5 – Quais as alterações perpetradas no edital de licitação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros da Capital em virtude das objeções apontadas pelo Tribunal de Contas do Município?

Esclarecimento:

As alterações dos Editais de 2015 não foram concluídas, de maneira que fica prejudicada a resposta a este item.



CÓPIA**REQUERIMENTO nº 004/2017**

1) Como podem ser explicadas as discrepâncias encontradas entre julho de 2013 e dezembro de 2016 referentes aos valores devidos para a remuneração das empresas componentes do Sistema ("Relatório de Remuneração do Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus") e os valores efetivamente pagos para essas empresas ("Relatório de Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo")?

Esclarecimento:

No "Relatório de Remuneração do Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus", os valores da remuneração diária devida aos operadores pelos serviços prestados, bem como os acertos contratuais financeiros, são apropriados pelo regime de competência (critério econômico), ou seja, considera o período compreendido entre o primeiro e o último dia de cada mês.

Os valores das revisões de remuneração são apropriados pelo regime de caixa (critério financeiro), ou seja, na data programada para pagamento.

No "Relatório de Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo", os valores da remuneração diária e das revisões de remuneração são apropriados pelo regime de caixa, ou seja, o relatório demonstra a remuneração que os operadores efetivamente receberam, com desconto dos acertos contratuais financeiros.

Tal relatório está em conformidade com a Lei nº 11.379, de 17.06.93, que dispõe sobre a obrigatoriedade de publicação no D.O.C., mensalmente, pelo executivo, do referido relatório, sendo utilizado o critério de caixa (fluxo de caixa), ou seja:

- Receitas (entradas) – compreendem a arrecadação tarifária e os recursos provenientes de dotações orçamentárias aprovadas através das LOA's - Leis Orçamentárias Anuais, e
- Despesas (saídas) – compreendem os pagamentos da remuneração e revisões efetuados as empresas contratadas, especificando a quantia paga a cada uma delas.

Ressaltamos que o prazo contratual de pagamento da remuneração dos operadores é de 5 dias úteis após a operação. No segundo semestre de 2016, o prazo de pagamento foi aumentado paulatinamente, chegando em dezembro de 2016 a 10 dias úteis após a operação. A alteração do prazo de pagamento foi firmada em Termos de Aditamento aos Contratos de operação.

Assim, a diferença entre os valores constantes nos relatórios mencionados é explicada pela diferença de critérios e por eventuais atrasos de pagamento.

2) O que são os "Acertos Contratuais Financeiros", expressos no "Relatório de Remuneração do Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus"? Quais seus componentes? Como são calculados?

Esclarecimento:

Os Acertos Contratuais Financeiros são valores positivos ou negativos calculados para cada operador. A seguir apresentamos os itens atuais que compõem esse item: receita em pecúnia retida na catraca dos ônibus (essa receita já fica em poder dos operadores na data da prestação



do serviço); multas previstas no RESAM - Regulamento de Sanções e Multas (multas que passaram por todas as instâncias de julgamento, sendo os recursos indeferidos); descontos contratuais (ex. não entrega de documentos previstos em contrato e multa por uso indevido do Bilhete Único); pagamentos por estimativas (quando há um problema de processamento no sistema de bilhetagem eletrônica), veiculação publicitária (contrapartida para a SPTrans por veiculação de anúncios nos veículos, conforme previsto em legislação e portarias específicas da SMT), aluguel de garagem pública (garagens Brás, Jabaquara, São Miguel e Tatuapé), energia para tração (o valor da energia para tração utilizada pelos trólebus é paga a Eletropaulo pela SPTrans, e essa última desconta o referido valor da remuneração diária do operador que opera esses veículos).

A lista completa dos Acertos Contratuais Financeiros está nos Demonstrativos Detalhados dos subsistemas local e estrutural (itens 5 e 6, respectivamente), no seguinte endereço:

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=228330

3) Por que os relatórios financeiros da SPTrans não fazem menção ao "Subsídio para a Operação da Infraestrutura", item constante do Quadro 6 do Ofício nº 001/17 – SMT.GAB?

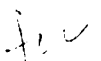
Esclarecimento:

O custeio com a infraestrutura do sistema compreende a operação dos terminais de transferência e a comercialização do Bilhete Único.

Quanto à operação dos terminais de transferência, esclarecemos que a partir de ago/15 essa atividade passou a ser efetuada pelos concessionários do subsistema estrutural (transferência dos serviços gradativa durante o segundo semestre de 2015). Essa medida foi firmada em Termos de Aditamento aos Contratos de operação.

No período anterior a ago/15, o pagamento dessa atividade era realizado com recursos da conta gestão. A partir do referido mês, o pagamento passou a ser efetuado com recursos da conta sistema, sendo lançado juntamente com a remuneração dos operadores do subsistema estrutural. Portanto, os valores dos terminais de transferência estão inseridos no "Relatório de Remuneração do Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus". No "Relatório de Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo" os valores com a operação dos terminais de transferência estão incluídos no item A.5.SPURBANUSS, juntamente com as despesas relacionadas aos serviços de comercialização e de atendimento ao usuário nos terminais de transferência, postos de venda e outros.

Relativamente a Comercialização do Bilhete Único, informamos que o correspondente custeio é composto por duas parcelas, conforme segue:



- Contratos de Cartões do Bilhete Único, Data Center e Pessoal

Essa parcela não está incluída nos relatórios "Relatório de Remuneração do Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus" e "Relatório de Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo" dado que o correspondente pagamento é realizado com recursos da conta gestão e os referidos relatórios compreendem somente as despesas da conta sistema.

Os pagamentos desses contratos estão disponíveis em <http://200.99.150.163/DemPag/hdempag.aspx>.

- Comissões de Recarga

No "Relatório de Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo" o valor das comissões está deduzido da arrecadação financeira do sistema. A rede de venda do bilhete único deposita o valor da arrecadação líquida de venda, ou seja, descontadas as comissões relativas à prestação dos serviços das redes de recarga (incluindo vendas de cartões).

No "Relatório de Remuneração do Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus" esse valor não é lançado, visto que o mesmo trata apenas da remuneração dos operadores.

4 – Por quê os relatórios financeiros da SPTrans também não fazem menção aos custos de "Gerenciamento (fiscalização e gerenciamento do sistema)", item constante do Quadro 5 do Ofício nº 001/17 – SMT.GAB?

Esclarecimento:

O item Gerenciamento trata do valor para cobertura das despesas de gerenciamento das receitas e pagamentos do sistema, bem como fiscalização e planejamento operacional, sendo limitado a, no máximo, 3,5% (três e meio por cento) da receita total do sistema, conforme parágrafo 3º do artigo 27 da Lei Municipal nº 13.241/01.

Atualmente, as despesas de gerenciamento e fiscalização do sistema, bem como as relativas a pessoal, fornecedores, despesas gerais e terceirizações, são cobertas com recursos da conta gestão, provenientes da dotação orçamentária "Operação e Manutenção do Sistema Municipal de Transportes" e repassados através do "Contrato de Prestação de Serviços Especializados de Gerenciamento, Fiscalização, Administração e Engenharia de Transportes", anualmente firmado com a PMSP por intermédio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.

Portanto, essa parcela de custeio não está incluída nos "Relatório de Remuneração do Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus" e "Relatório de Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo", dado os mesmos tratam apenas de despesas da conta sistema.

Os pagamentos dessas despesas estão disponíveis em <http://200.99.150.163/DemPag/hdempag.aspx>.

5 – Por quê não é feita nenhuma menção às gratuidades referentes ao transporte de policiais militares fardados e carteiros, no Quadro 4 do Ofício nº 001/17 – SMT.GAB?

Esclarecimento:



Os Integrantes da Polícia Militar do Estado de São Paulo, Oficiais de Justiça do Trabalho, Oficiais de Justiça Federal, Agentes de Inspeção do Trabalho, Entregadores de Correspondências Postal e Telegráficas da ECT e Integrantes da Guarda Civil Metropolitana são isentos do pagamento da tarifa. Essas isenções tarifárias não são registradas no Sistema de Transporte, pois o embarque e o desembarque são realizados pela porta dianteira do veículo. Dessa forma, não são contabilizados no quadro de gratuidades do sistema.

6 – Por quê não há nenhuma estimativa de transporte de usuários desempregados no Quadro 4 do Ofício nº 001/17 – SMT.GAB?

Esclarecimento:

A gratuidade para desempregados não foi implantada no sistema de Transporte Público do Município. Portanto, não foram contabilizados no quadro de gratuidades do sistema.

Há uma estimativa de perda de receita com a implantação do bilhete gratuito para o desempregado, baseada nas regras do decreto nº 56.585, de 9 de novembro de 2015 e portaria n.º 12/16 – SMT.GAB. de 13/02/2016, bem como, nos dados de utilização do metrô para expansão dos possíveis beneficiários.

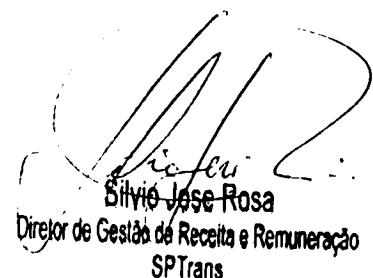
A perda de receita estimada é de R\$38,06 milhões/ano, caso o desempregado faça em média 2 viagens/dia, podendo chegar a R\$53,61 milhões/ano caso faça 3 viagens/dia.

CÓPIA



Percival Eggerath Barreto

Superintendência de Receita e Remuneração – DG/SRR



Sílvia José Rosa
Diretor de Gestão de Receita e Remuneração
SPTrans

CONF

PROJEÇÃO DE CUSTO E DE DEMANDA

REQUERIMENTO nº 001/2017 – ITEM 2

CONTRATO	Remuneração do Serviço Transporte (R\$/MÊS)	Demanda mensal
E	259.922.291	98.098.743
E1	59.246.807	20.588.793
E2	68.834.020	19.014.428
E3	49.497.249	19.632.372
E4	69.252.274	34.410.883
E5	13.091.941	4.452.267
AR	189.793.938	77.651.132
AR0	18.259.359	7.546.285
AR1	21.234.485	8.432.135
AR2	33.127.210	13.965.313
AR3	23.040.569	10.661.288
AR4	24.507.132	8.770.374
AR5	9.437.593	3.855.920
AR6	24.607.904	10.655.798
AR7	20.893.385	8.218.099
AR8	14.686.300	5.545.920
D	207.279.094	75.158.985
D1	23.575.109	7.001.887
D2	19.333.050	5.748.500
D3	16.158.024	6.763.575
D4	13.268.929	5.566.025
D5	21.157.310	8.737.722
D6	10.447.552	4.381.159
D7	14.561.780	5.644.227
D8	10.471.853	3.438.648
D9	17.829.699	7.421.485
D10	22.055.902	7.158.075
D11	23.979.287	8.130.266
D12	9.084.660	3.699.282
D13	5.355.941	1.468.134
Total	656.995.322	250.908.860
Total ano	7.883.943.864	3.010.906.320

Handwritten signature

Handwritten signature

SPTrans
DGISRR
Fis. 13
Rubrica 31.1.1.1
Pront. 73.0068

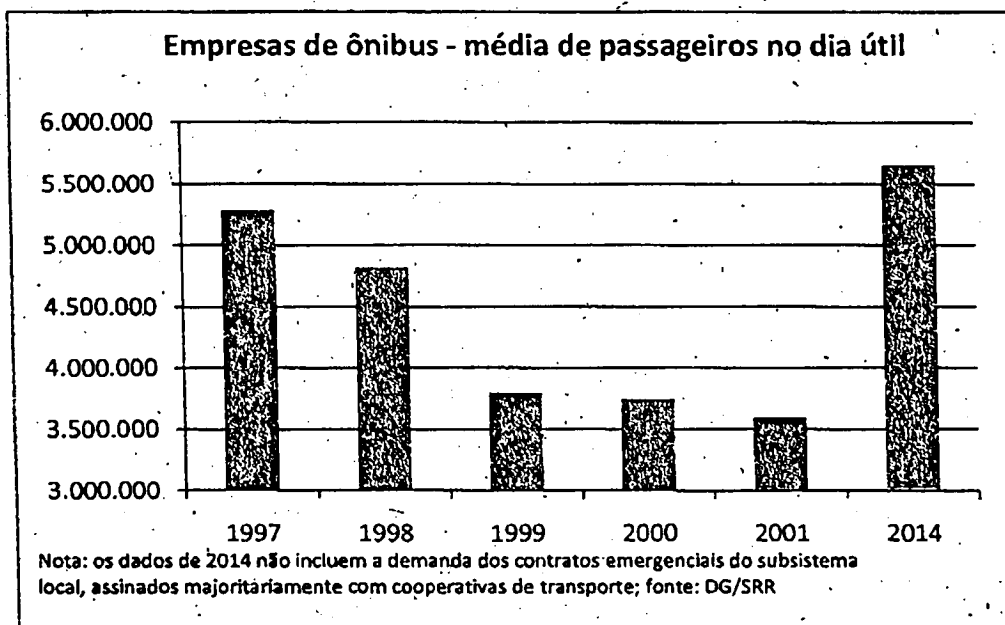
CÓPIA

Impactos econômicos e conjunturais da operação com um funcionário além do motorista nos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Transporte de São Paulo

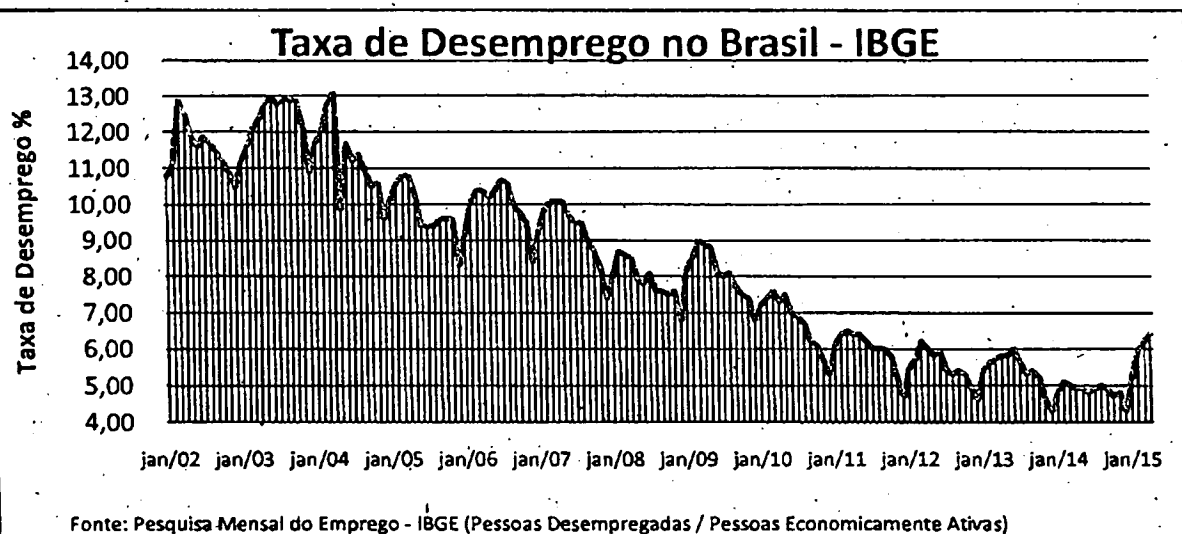
- 10/06/2015 -

Em 09 de novembro de 2001 foi promulgada a Lei Municipal nº 13.207/01, estabelecendo que os ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo deverão ter, no mínimo, um funcionário, além do motorista, para fins de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança da passagem.

Convém ressaltar que há treze anos, quando a Lei Municipal nº 13.207/01 foi aprovada, a conjuntura era significativamente diversa da atual. Inicialmente, a cobrança da tarifa era completamente manual, realizada pelo cobrador, que coletava dinheiro e passes de papel, e não existia sistema de bilhetagem eletrônica. Os assaltos a ônibus eram muito comuns, por causa dos valores arrecadados nos veículos. O sistema regular operado por empresas sofria uma crise com a queda de passageiros provocada pela concorrência predatória do transporte clandestino, gerando incertezas no mercado de mão-de-obra regularmente contratada. Em 2001, as empresas de ônibus transportaram 3.591.141 passageiros em média no dia útil, o que representou uma queda de 32% em relação à demanda transportada 4 anos antes, em 1997.



A taxa de desemprego era bem maior do que a atual: medida pelo IBGE, a taxa no país era de 10,80% em janeiro/02, enquanto que em abril/15 foi de 6,40%.



A Lei Municipal nº 13.207/01, ao criar a obrigação de manter dentro do ônibus um funcionário além do motorista, procurou responder às preocupações da época, mas impôs um padrão único para todo o sistema de transporte municipal, sem atentar para outras questões importantes como produtividade e a existência de outras soluções de transporte coletivo que prescindem de cobrança embarcada.

Além disso, fatos relevantes aconteceram após a promulgação da Lei Municipal nº 13.207/01, que alteraram profundamente a conjuntura então existente. No ano de 2003, concluiu-se na cidade o processo de regulamentação do transporte clandestino, trazendo estabilidade institucional ao sistema. Em 2004, foi criado o Bilhete Único e implantado o sistema de bilhetagem eletrônica. As transformações no sistema de arrecadação da tarifa foram enormes, melhorando o fluxo de informações, facilitando a fiscalização e controle, e reduzindo drasticamente a circulação de dinheiro dentro dos ônibus. Já em 2005, apenas 31,5% dos passageiros pagaram em dinheiro, e em 2014 esse percentual já tinha caído para 7,9%. Este percentual de pagantes em dinheiro é bem inferior ao de outros sistemas de transporte com sistemas de bilhetagem eletrônica. No sistema gerenciado pela EMTU, a demanda pagante em dinheiro é de aproximadamente 35%, e no Metrô de São Paulo, cerca de 20%.

em milhões de passageiros/ano

Ano	Pagantes em dinheiro	Total de passageiros	% de pagantes em dinheiro no total
2005	789,0	2.507,2	31,5%
2006	699,4	2.661,1	26,3%
2007	593,7	2.732,0	21,7%
2008	383,5	2.835,9	13,5%
2009	295,3	2.870,0	10,3%
2010	258,7	2.916,0	8,9%
2011	237,7	2.940,9	8,1%
2012	226,9	2.917,0	7,8%
2013	220,8	2.924,2	7,6%
2014	230,9	2.919,7	7,9%

Fonte: DG/SRR

Handwritten signature

Hoje a utilização de bilhetagem eletrônica nos ônibus está disseminada em grande parte do mundo, e sem a existência de funcionário específico de cobrança no interior dos veículos. Praticamente em toda a Europa, Ásia, Estados Unidos, Argentina, em sistemas com frota de tamanho razoável, a cobrança em dinheiro dentro dos coletivos ou foi abolida, ou é auxiliada pelo motorista. Isso vem acontecendo também no Brasil, onde em muitas cidades com bilhetagem eletrônica não há cobrador no interior dos ônibus como, por exemplo, Campinas, Ribeirão Preto, na região metropolitana da Baixada Santista, em muitas linhas metropolitanas de Guarulhos, e no corredor metropolitano ABD (Terminal São Mateus-Terminal Jabaquara).

Além disso, foram desenvolvidas soluções em transporte coletivo por ônibus que não utilizam cobrador em seu interior: são os sistemas denominados BRT (Bus Rapid Transit), que consistem em corredores de ônibus segregados e que adotam cobrança desembarcada antecipada. Com isso, o embarque é mais rápido, eliminando-se os atrasos provocados por filas dentro dos veículos para pagamento de passagem, e aumentando a velocidade média do sistema. Existem BRT's no mundo inteiro, inclusive na América Latina (Colômbia, Equador, Peru, Venezuela e Chile) e no Brasil, nas cidades de Goiânia, Uberlândia, Porto Alegre e Curitiba (a primeira a implantar este sistema) e o Expresso Tiradentes na cidade de São Paulo. Existem atualmente pelo menos outros 32 projetos de BRT's em andamento no Brasil.

Para completar este cenário, em junho/13 ocorreram manifestações populares em São Paulo, iniciadas como protesto contra o aumento da tarifa de ônibus, posteriormente revogado. Estas manifestações espalharam-se por todo o Brasil, demonstrando existir uma insatisfação da sociedade com o custo e qualidade dos serviços públicos oferecidos. A sociedade anseia por custos dos serviços menores, com melhor qualidade e compatível com os impostos pagos.

Seguindo o desejo popular, a legislação existente deve incentivar medidas que aumentam a produtividade e reduzem custos dos serviços públicos, e não o contrário. Tendo isto como referência, convém refletir sobre o custo do cobrador considerado na planilha tarifária de dezembro/14 e atualizado com o dissídio de maio/15, de R\$ 876,7 milhões anuais, ou R\$ 73,0 milhões mensais.

O custeio do sistema de bilhetagem, por sua vez, custa R\$ 12,3 milhões mensais, considerando neste valor o custeio da rede de comercialização (R\$ 10,6 milhões) e dos validadores embarcados nos ônibus (R\$ 1,7 milhões).

A demanda estimada para 2015 é de 246,2 milhões de passageiros mensais. Se em 2014 o percentual de passageiros que pagaram a passagem em dinheiro foi de 7,9%, aplicando esse percentual à demanda de 2015, obtemos uma estimativa para 2015 de 19,4 milhões mensais de pagantes em dinheiro ($246,2 \text{ milhões} \times 7,9\%$), e de 226,8 passageiros utilizando o Bilhete Único ($246,2 \text{ milhões} \times 92,1\%$).

A demanda efetivamente atendida pelos cobradores é aquela que paga a passagem em dinheiro, que corresponde a 7,9% do total. Assim, o custo dos cobradores é de R\$ 3,7629 por passageiro ($R\$ 73,0 \text{ milhões} / 19,4 \text{ milhões}$).

A demanda efetivamente atendida pelo Bilhete Único corresponde a 92,1% do total. Considerando esta demanda, o custo do sistema de bilhetagem eletrônica é de R\$ 0,0542 por passageiro ($R\$ 12,3 \text{ milhões} / 226,8 \text{ milhões}$).



COTA

Sistema de arrecadação	Custo mensal (R\$ milhões)	Custo anual (R\$ milhões)	% da demanda	Demanda mensal estimada para 2015 (em milhões)	Custo por passageiro
	[a]		[b]	[c = b x 246,2]	[d = a / c]
Cobrador	73,0	876,0	7,9%	19,4	R\$ 3,7629
Bilhetagem eletrônica	12,3	147,6	92,1%	226,8	R\$ 0,0542

Fonte: DG/SRR

Isso significa que o custo dos cobradores por passageiro é 67 vezes maior que o custo do sistema de bilhetagem ($R\$ 3,7629 / R\$ 0,0542 - 1$).

Em 2014, a receita recebida em dinheiro na cobrança da passagem pelo cobrador foi de R\$ 693,0 milhões, correspondendo a apenas 15,3% do total da receita tarifária do sistema, de R\$ 4,528 bilhões mensais. A maior parte da receita do sistema é recebida na rede de comercialização do Bilhete Único, que não utiliza os cobradores dos ônibus.

A receita de 2014 recebida em dinheiro passa para R\$ 808,5 milhões ao considerarmos o reajuste tarifário de janeiro/15 ($R\$ 693,0 \text{ milhões} \times R\$ 3,50 / R\$ 3,0$). Estes números demonstram, de maneira inequívoca, que o custo de manter o cobrador (R\$ 876 milhões anuais) é maior do que a receita tarifária recebida pelos mesmos (R\$ 808,5 milhões anuais).

A manutenção obrigatória do posto de cobrador não se justifica pela atividade de cobrança em si. Pelo aspecto de inibição de fraudes isso não é necessário, considerando as alternativas tecnológicas disponíveis.

A Administração continua investindo no contínuo aprimoramento do sistema de bilhetagem. Os equipamentos embarcados de bilhetagem eletrônica estão sendo substituídos por outros mais modernos, mais rápidos e com novas funcionalidades, como câmara fotográfica acoplada que possibilita um controle de fraudes automatizado. Também foi desenvolvida uma botoeira de aceitar dinheiro, que facilitará a cobrança da tarifa pelo motorista.

Pelo exposto, conclui-se que a manutenção obrigatória do cobrador dentro dos ônibus não tem sustentação técnica, dado o estágio atual das tecnologias disponíveis, nem econômica, dados os custos envolvidos, e tampouco jurídica, se considerarmos o princípio da eficiência no direito administrativo, segundo o qual a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a maximizar os efeitos positivos, analisando a relação custo/benefício e buscando a excelência na aplicação dos recursos públicos.



Adauto Farias

Diretoria de Gestão Econômico-Financeira

Do PA nº 2017-0.043.355-1
Registro SPTrans EE 2017/3111

em 12/14/2017

(a)

Lucia Simões da Silva Relvas
092.551-9 Téc. Processos Adm. PL
SPTrans

CÓPIA

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

ASSUNTO: Requerimentos nºs 001/2017 e 004/2017 – Solicitação de informações relativas ao Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus.

Relativamente ao Requerimento nº 001/2017, cabe a esta Superintendência de Operações - DO/SOP esclarecer quanto ao item 4, o que segue:

Inicialmente, cabe esclarecer que em atendimento a Lei nº. 13.241/01 de 12/12/2001, Art. 29º, item II, a São Paulo Transporte S.A. foi especialmente contratada pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes para a prestação de serviços voltados a organização e gestão dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo e para tanto, obedece ao disposto na Portaria 168/07 – SMT.GAB, de 01 de dezembro de 2007, que estabelece o RESAM - Regulamento de Sanções e Multas, determinando em seu Anexo I os 175 (cento e setenta e cinco) códigos para aplicação de penalidades pelo não atendimento aos padrões de qualidade, eficiência e segurança, com prazo para correção.

Com a publicação da Portaria nº 003/14-SMT. GAB no DOC de 18/01/14, com retificação no DOC de 23/01/2014, houve alteração na descrição da infração do **código G04** do Regulamento de Sanções e Multas – RESAM, anexo I da Portaria nº 168/07-SMT. GAB de 01/12/2007, cuja redação anterior era “Veículo sem cobrador ou auxiliar, exceto com autorização da SPTrans” e passou para **“Veículo do Subsistema Estrutural sem cobrador ou auxiliar, exceto com autorização da SPTrans”**.

Do PA nº 2017-0.043.355-1
Registro SPTrans EE 2017/3111

em 07/04/2017

(a)

Lucia Soares da Silva Reis
092.551-9 Téc. Processos Adm. Pl.
SPTrans

CÓPIA

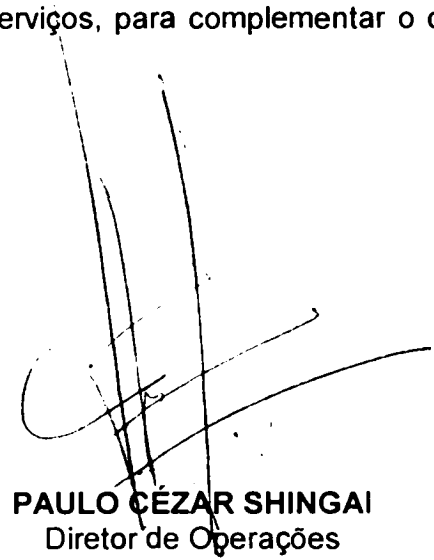
Se na ação da fiscalização for observado que a definição da linha pertence ao Subsistema Estrutural e estiver em operação sem a presença do cobrador, a operadora será penalizada, fazendo cumprir o que a legislação determina.

No ano de 2015 foram realizadas 05 autuações, já em 2016 foram realizadas somente 04 e em 2017 apenas 02 (posição até 04/04/2017), por tratarem de ações independentes por parte das operadoras ou seus prepostos, sem a anuência técnica e autorização da São Paulo Transporte S/A – SPTrans, mesmo que em caráter de teste.

Sugerimos o encaminhamento do assunto a DT/SPE – Superintendência de Planejamento de Transporte e Especificação de Serviços, para complementar o quanto solicitado no item 4 do Requerimento nº 001/2017.

Em, 06 de abril de 2017


EVANALDO MAGNO DO OURO
Superintendente de Operações
DO/SOP


PAULO CÉZAR SHINGAI
Diretor de Operações
DO



Do EE nº 2017/3111 em 11/04/2017

(a)

Alba Rejane M. da Silva Paula
Téc. Processos Adm. Jr.
DT/SES

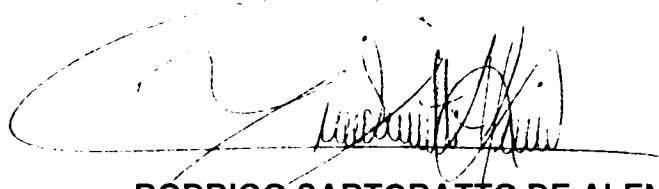
INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia – Vereador Abou Anni

ASSUNTO: Requerimentos nºs 01/2017 e 04/2017, solicitando informações relativas ao Sistema de Transporte Público Municipal por ônibus.

CÓPIA

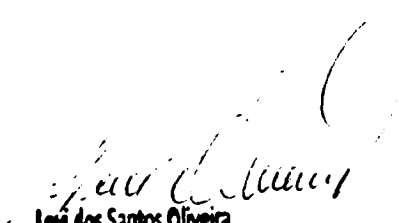
Conforme solicitado, informamos que atualmente 05, dos 17 veículos previstos nos dias úteis, na linha 576C-10 Metrô Jabaquara – Term. Sto. Amaro operam, em caráter experimental, sem cobrador.

Em 11 de abril de 2017.



RODRIGO SARTORATTO DE ALENCAR
Superintendência de Planej. de Transp. e Especificação de Serviços
DT/SPE

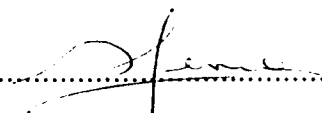
AHC/DDG/armsp


Levi dos Santos Oliveira
Diretor de Planejamento de Transporte
SPTrans

Do PA 2017-0.043.355-1
Registro SPTrans: EE 2017/3111

em 13/04/17

a)


Alice Maria dos S. Menon
Prom. 002.023-1
SPTrans

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

Assunto: Requerimentos nº 01/2017 e 04/2017, solicitando informações relativas ao Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus.

SMT/GAB

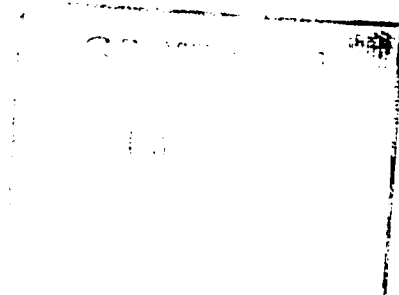
CÓPIA

Restituo o presente com as manifestações apresentadas pelas Superintendências de Receita e Remuneração – DG/SRR (fls. 10/21), de Operações (fls. 24/25), de Planejamento de Transportes e Especificação de Serviços (fls. 27) e Jurídica (fls. 30).

Em 13 de abril de 2017



Ulrich Hoffmann
Chefe de Gabinete



/ellc

Folha de Informação nº.....³⁴.....

Do PA nº 2017-0.043.355-1,

em 26/04/2017 (a).....^{6m}.....

Interessado

Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL

Assunto

Requerimentos nº 01/2017 e nº 04/2017, que solicitam informações relativas ao Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus.

SMT.CH.GAB

Sr. Chefe de Gabinete

João Manoel Scudeler de Barros,

CÓPIA

O presente processo, encaminhado pela SGM/ATL- Chefia, solicita, em suma, solicita oferecimento das informações requeridas às fls. 02/05-v.

Nesse sentido, objetivando atender à solicitação, o processo foi remetido à São Paulo Transporte – SPTrans, que apresentou os devidos esclarecimentos, fls. 10/30.

Pelo exposto, ante a manifestação da SPTRANS, a qual corroboramos, encaminhamos o presente a Vossa Senhoria para ciência e, na oportunidade, sugerimos, s.m.j., o encaminhamento à Secretaria do Governo Municipal para as providências de estilo.

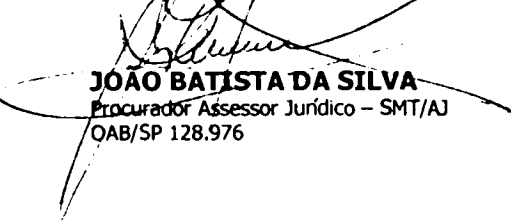
São Paulo, 26 de abril de 2017.


THIAGO SOUSA BARRETO

Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB/SP 236.229


ANA KAROLINA LACERDA

Estagiária de Direito – SMT/AJ


JOÃO BATISTA DA SILVA

Procurador Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB/SP 128.976

Folha de Informação nº..... 35

Do PA nº 2017-0.043.355-1,

em 26/04/2017 (a)..... 4m

Interessado

Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL

Assunto

Requerimentos nº 01/2017 e nº 04/2017, que solicitam informações relativas ao Sistema de Transporte Público Municipal por Ônibus.

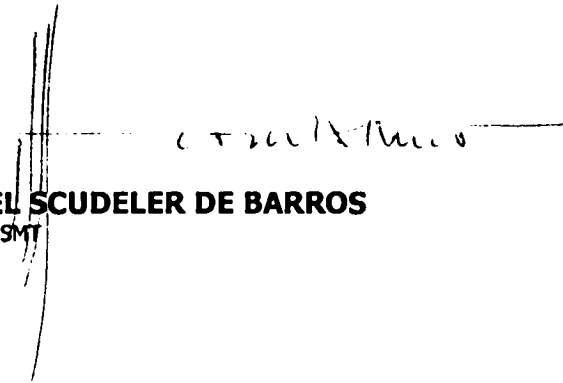
SGM.CH.GAB

**Sra. Chefe de Gabinete
Tarcila Peres Santos,**

CÓPIA

Ante as manifestações da São Paulo Transporte - SPTrans e da Assessoria Jurídica deste Gabinete, restituímos o presente para as providências de estilo.

São Paulo, 26 de abril de 2017.


JOÃO MANOEL SCUDELER DE BARROS
Chefe de Gabinete - SMT

