



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO
OFÍCIO AO LEGISLATIVO

Ofício ATL SEI nº 053707524

Ref.: Ofício SGP-23 nº 1100/2021

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao Requerimento RDS nº 1288/2021, de autoria do Vereador Rubinho Nunes, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito a respeito do regime de concessão e permissão do transporte público de ônibus.

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

BRUNA BORGHETTI CAMARA FERREIRA ROSA

Chefe de Gabinete
Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



Documento assinado eletronicamente por **Bruna Borghetti Camara Ferreira Rosa, Chefe de Gabinete**, em 05/11/2021, às 19:41, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **053707524** e o código
CRC **663BF4D0**.



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

Superintendência de Contratos do Sistema de Transporte

Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone: (11) 3396-7849 - www.sptrans.com.br

Manifestação

São Paulo, 07 de outubro de 2021

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo - Vereador Rubinho Nunes (Via SMT/SETRAM)

ASSUNTO: Requerimento RDS nº 1288/2021, solicitando informações a respeito do regime de concessão e permissão do transporte público de ônibus.

DP/GAB

Trata-se do Ofício CMSP OF SGP23 nº 1100/2021 da Câmara Municipal de São Paulo em SEI nº 052739104, no qual solicita informações acerca do regime de concessão e permissão do transporte público de ônibus no município de São Paulo, diante dos questionamentos e das competências desta Superintendência de Contratos do Sistema – SCS, esclarecemos o que segue:

Os Contratos afetos ao sistema de transporte de passageiros do município de São Paulo atualmente em vigor foram objetos de procedimento de licitação – concorrência na modalidade de concessão concluída em 2019 com a assinatura dos contratos de concessão entre as empresas vencedoras do certame e a Prefeitura do Município de São Paulo por meio, na época, da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes / SMT, neste mesmo ano.

A vigência dos respectivos contratos de concessão é de 15 (quinze) anos a contar de sua assinatura, ou seja, de maio de 2019, e qualquer alteração na modalidade de licitação somente poderá ser feita após o prazo final de sua vigência. Quanto a estudos sobre a modalidade da próxima licitação, eles serão feitos em tempo próprio, mediante solicitação do Poder Concedente - SMT.



Documento assinado eletronicamente por **Marcello Michalsky Almeida Sampaio**, **Superintendente**, em 07/10/2021, às 14:34, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



Documento assinado eletronicamente por **Alik Tramarim Trivelin**, **Assessor(a) V**, em 07/10/2021, às 14:39, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **053192249** e o código
CRC **7B625BC0**.

Referência: Processo nº 6010.2021/0003052-1

SEI nº 053192249



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Chefia de Gabinete da Presidência

Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone: 3396-6813/3396-6815

PROCESSO 6010.2021/0003052-1

Encaminhamento SPTRANS/DP/GAB Nº 053222480

São Paulo, 07 de outubro de 2021.

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo - Vereador Rubinho Nunes (Via SMT/SETRAM)

ASSUNTO: Requerimento RDS nº 1288/2021, solicitando informações a respeito do regime de concessão e permissão do transporte público de ônibus.

SMT/SETRAM

C/C

SMT/AT/INSTITUCIONAL

Em atenção ao doc. SEI 052866149, restituímos o presente com os esclarecimentos prestados pela área técnica responsável sob documentos SEI 053192249.



Documento assinado eletronicamente por **Lúcia Helena Rodrigues Capela, Chefe de Gabinete**, em 07/10/2021, às 19:38, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **053222480** e o código CRC **7F2B57A5**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

Assessoria Jurídica de Transportes

Rua Boa Vista, 128 / 136, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

PROCESSO 6010.2021/0003052-1

Informação SMT/AJ Nº 053608251

INTERESSADO

Casa Civil

ASSUNTO

Ofício. Câmara Municipal. Alteração do regime de prestação de serviço de transporte

Ao

SMT/SETRAM

Sr. Secretário Executivo,

Trata o presente de ofício exarado pela d. Câmara Municipal, ponderando sobre a questão envolvendo possível monopólio de prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros, ponderando as seguintes questões:

1. Há algum estudo técnico sendo feito para avaliar a implantação deste sistema?
2. Se não, haverá algum estudo técnico para avaliar a implantação deste sistema?
3. A Secretaria tem a intenção de implantar esse sistema na cidade? Qual a motivação/fundamentos da resposta?
4. Requeiro documentos que comprovem as alegações.

Em suas justificativas, aponta que o monopólio se mostra de qualidade inferior aos serviços que são autorizados, como o transporte rodoviário e o aeroviário, onde as operadoras concorrem entre si na busca de clientes.

A SPTrans esclareceu que trabalha exclusivamente com os contratos de concessão firmados em 2019, inexistindo estudos supervenientes para o tratamento a ser dado ao final da vigência dos respectivos termos, em 2034.

Considerando que o processo de licitação fora encerrado em 2019, com a celebração de contratos de concessão desde então, com vigência de 15 (quinze) anos, mostra-se claro que inexistente motivo para fins de mudança de paradigma de fixação de regras de operação do sistema de transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo no presente momento.

Ademais, qualquer alteração de paradigma para fins de distribuição de linhas de operação demandará revisão própria na Lei nº 13.241/2001, com efeitos apenas a partir da década de 2030, de modo a não causar sobre os atuais contratos de concessão qualquer interferência que possa ocasionar contra o Erário, como indenizações por acréscimo de serviços que possam subtrair passageiros de linhas oficiais, de modo a descompensar os investimentos que são previstos nos 32 (trinta e dois) ajustes

firmados.

Outrossim, mister observar que, não obstante o uso indiscriminado do termo "monopólio", desde o julgamento da ADPF nº 46 pelo E. Supremo Tribunal Federal, que distingue "monopólio", como fenômeno de mercado, e "privilégio", decorrente do regime jurídico próprio de serviços públicos submetidos a disputa pela operação. Mister destacar que a rede de transporte é de titularidade do Município de São Paulo, sendo a operação delegada a particulares, de forma que estes possam, a partir de uma remuneração correspondente, realizar os investimentos necessários para fins de manter o serviço público com a qualidade e a atualidade necessária, sendo certo que o setor privado possui meios mais céleres de obter meios necessários para financiamento de seus investimentos, com posterior amortização a partir de suas estruturas.

Por seu turno, o regime simples de autorização se mostra deficitário em linhas urbanas, porque envolve interesse particular na manutenção das linhas que melhor devolvem o investimento, sendo abandonadas pelos particulares quando não tem qualquer retorno necessário à cobertura de investimento para justificar a continuidade de serviço. Uma solução dessas para o transporte de rotina da população em meio urbano, com deslocamentos diários para tratamento das demandas de transporte importaria em regime totalmente dependente do setor privado, sem possibilidade de ação. Nesse sentido, se uma companhia aérea deixa de operar um trecho, competiria aos seus usuários buscarem novas conexões ou complementar parte dos trechos desatendidos com outros modais. Com relação ao transporte rodoviário, além da frequência menor de partidas e utilização de espaços compartilhados em destinos distintos, o desatendimento de um trecho de menor interesse importaria em desatendimento da população local.

Outro detalhe seria o esgotamento de políticas públicas de mobilidade urbana, como a ampliação da rede de transporte, o aporte de recursos públicos para reduzir o impacto da tarifa pública na população, o monitoramento da frequência de atendimento aos usuários, a respeitabilidade de regras de conduta no transporte, são medidas que seriam vilipendiadas com a supressão do modelo de concessão para o modelo padrão de autorização.

Sobre exemplos, sendo uma modalidade já superada na cidade de São Paulo desde as décadas iniciais do século XX, vimos recentemente um declínio na qualidade do serviço nos últimos anos na área operacional do transporte metropolitano que alberga a região do ABCD, ante a ocorrência de processos licitatórios frustrados por ausência de licitantes interessados, sendo mantidos até hoje linhas autorizadas para operadores que se sustentam em modelos gerenciais concebidos previamente à Constituição Federal de 1988, enquanto as demais áreas metropolitanas receberam investimentos necessários pelos operadores concessionários a partir dos termos firmados com o Governo do Estado de São Paulo.

Por mais que a praxe de mercado incentive a concorrência entre particulares para aprimoramento de produtos ou serviços, essa realidade não está inserida em todas as relações sociais existentes, e especialmente dentro da lógica de prestação de serviço público, cujo elemento buscado por defensores da ampla competitividade encontra certas incongruências para seu atendimento, como por exemplo a obrigatoriedade de tarifas módicas (de forma geral, concebida pela Lei Federal nº 8.987/95, e de forma específica, pela Lei Federal nº 12.587/2012), a necessidade de integrar uma política efetiva de mobilidade urbana, com a garantia de sua prestação e continuidade do serviço público, como um todo.

Ademais, o que se verifica na modelagem lançada, desde 2001, é a ocorrência de prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros em camadas, atualmente tratada em forma de três níveis, que promovem a cobertura da operação por diversos operadores simultaneamente, apenas garantindo o privilégio do transporte coletivo a partir de rotas específicas, definidas em itinerário, sem prejuízo de existência de compartilhamento de rota, ainda que parcial, por outro operador também concedido.

O importante, aqui definido a partir do regime jurídico de 2001, que é similar aos modelos de 1991, de

1976 ou de 1946, é o entedimento de que o conjunto de linhas e estruturas físicas compõem um elemento único para fins de gerenciamento do transporte coletivo, buscando a integração de diversas rotas, de modo que sejam intercomunicáveis, suprimindo ineficiências com a sobreposição de itinerários e a concentração de linhas de maior volume de pessoas com veículos mais adaptados a esse contingente, pondo em linhas de maior adentramento em bairros e núcleos habitacionais com veículos menores e sem as intercorrências de trânsito que afetam outras áreas.

Desse modo, o privilégio, não monopólio, se justifica porque se trata de exploração de atividade pública contínua e de fácil acesso à população, mediante a atualização tecnológica e as melhores práticas vigentes à época a serem exigidas a partir de um contrato de longo termo firmado para fins de seu acompanhamento.

Portanto, inexistente qualquer estudo a respeito do tema, sendo atualmente não recomendada a alteração de sua estrutura, haja vista termos contratos de concessão recém firmados com operadores, com vigência de 15 (quinze) anos, estando, pois, em plena adequação às necessidades da população quanto ao modelo, não se mostrando vantajosa qualquer alteração quanto ao conceito de operação, por conta de experimentos recentes em outros sistemas de transporte urbano, que se mostraram ineficientes.

Nesses termos, submetemos o presente para devolução à Origem.

(assinado digitalmente)

GILMAR PEREIRA MIRANDA

Chefe de Assessoria Jurídica

Procurador do Município

OAB/SP nº 298.549



Documento assinado eletronicamente por **Gilmar Pereira Miranda, Chefe de Assessoria Jurídica**, em 18/10/2021, às 12:08, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **053608251** e o código CRC **BEB53A32**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

Assessoria Jurídica de Transportes

Rua Boa Vista, 128 / 136, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

Manifestação

À

CASA CIVIL/ATL II

Sra. Assessora,

Com os esclarecimentos de SPTrans e da Assessoria Jurídica desta, que acolho, devolvemos o presente, para prosseguimento.

LEVI DOS SANTOS OLIVEIRA

Secretário Executivo - SETRAM



Documento assinado eletronicamente por **Levi dos Santos Oliveira, Secretário(a) Executivo(a)**, em 18/10/2021, às 17:29, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **053613320** e o código CRC **E5427183**.

Referência: Processo nº 6010.2021/0003052-1

SEI nº 053613320