



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Assessoria Jurídica de Transportes

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

São Paulo, 01 de dezembro de 2020.

Ofício nº 668/2020 SMT/GAB/2020/SMT

Assunto Ofício SSG-GAB 13632/2020

Processo TC 007737/2020

Assunto Inspeção - Acompanhamento dos impactos da pandemia (Covid-19) na operacionalização dos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo.

Senhora Subsecretária-Geral

Em atenção ao ofício em epígrafe, encaminho a V.Exa. as informações prestadas pela São Paulo Transporte S/A – SPTrans.

Permanecemos à disposição de Vossa Excelência para quaisquer outros esclarecimentos eventualmente considerados necessários, renovo, nesta oportunidade, meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

ELISABETE FRANÇA

Secretária Municipal de Mobilidade e Transporte

Senhora

ROSELI DE MORAIS CHAVES

Subsecretária-Geral



Documento assinado eletronicamente por **Elisabete França, Secretário(a)**, em 02/12/2020, às 18:16, 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 **036269472** e o código CRC **65FF417C**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 6020.2020/0004049-0

SEI nº 036269472



Despacho interno SPTRANS/DG/SRR/GEE Nº 034875182

no período de crise; o enfoque parece restrito à questão das finanças públicas. O contexto, entretanto, é bem mais complexo do que este. A NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos -, apresenta um painel bem preocupante dos transportes públicos no país, no documento "Boletim Mensal NTU - Impactos da Covid-19 no transporte público por ônibus", Edição nº 2 de Setembro/20.

A NTU informa que desde o início da pandemia, foram encerrados 3.301 postos de trabalho em 38 sistemas de transporte por ônibus. No documento sobre demissões em todo o território nacional, não há menção à demissões no sistema de transporte público da cidade de São Paulo.

A entidade aponta que 10 empresas operadoras e 1 consórcio operacional interromperam a operação desde março/20. São casos de suspensão ou encerramento da atividade, e de intervenção do Poder Público na operação. Na cidade de São Paulo, não ocorreu nenhuma destas situações.

O Boletim esclarece que desde o início da pandemia, 47 sistemas enfrentaram paralisações dos serviços. Foram 79 greves, manifestações e/ou protestos. Os motivos para realização de paralizações são aqueles provocados pela crise do setor, principalmente atrasos de salários e demissões. Na cidade de São Paulo, o cenário foi bem distinto. Houve uma paralisação específica e pontual em empresa contra atrasos de pagamento; as outras duas foram manifestações provocadas pelo Sindicato de Motoristas e Cobradores, não por salários ou contra demissões, mas para retorno de 100% da frota operacional do sistema, ou para manutenção de cobradores em veículos. Em termos gerais, o acesso ao transporte público tem sido garantido à população usuária da cidade de São Paulo.

A NTU informa que, entre as medidas adotadas pelo Poder Público, destacam-se atualmente 22 anúncios de subsídios, 3 iniciativas de desoneração tributária, e 6 deliberações para compras antecipadas de créditos eletrônicos. Portanto, em momento de crise, o Poder Público da cidade de São Paulo não é a único que tem tomado medidas financeiras para preservar o sistema de transporte público.

Este breve relato sobre a situação do transporte público no país permite vislumbrar que não apenas a questão orçamentária é relevante. Neste período atípico de pandemia, as questões sociais e econômicas também são importantes, bem como a garantia da oferta de transporte público, que é um serviço essencial e direito social estabelecido na Constituição Federal.

Retornando ao voto de alerta emitido pelo Egrégio Plenário do TCM, em sua conclusão afirma-se que:

"o presente voto encontra-se totalmente amparado nas conclusões numéricas alcançadas pela Auditoria deste TCM..." (pg. 52 do doc. 033106300).

Faz, assim, referência ao Relatório de Inspeção do TCM (doc.033106291), sobre o qual cabem algumas observações relevantes.

Transcrevemos a seguir parte do item 4.3 d) da conclusão do Relatório do TCM, por ser o único trecho da conclusão que faz referência mais explícita à fórmula de remuneração (pgs.32-33 do doc.033106291), objeto do voto de alerta:

"Contudo, verifica-se que o custo operacional do Sistema não sofreu redução proporcional à da demanda, tendo em vista a coexistência, dentre outros, dos seguintes fatores:

- as regras de remuneração atuais, isto é, com o Fator de Transição previsto nos contratos de concessão, os valores de remuneração por passageiro transportado são reajustados diariamente para garantir a receita mensal prevista nos contratos, independentemente da deterioração da atividade econômica e da consequente diminuição da demanda de passageiros e da receita tarifária, possibilitando em diversas situações aumentos superiores a 500% em relação a tarifa de remuneração contratada;
- o Poder Concedente, visando proporcionar o distanciamento entre os passageiros, decidiu manter a frota operacional em patamares próximos aos de uma situação normal de operação, apesar de a demanda estar em torno de 32% da normal para o

período;

- além da remuneração pela frota operacional, o Poder Concedente decidiu remunerar as Concessionárias pelos custos fixos da Frota Parada e ainda pela Frota Complementar disponibilizada em bolsões situados em locais especificados pela SPTrans.

Portanto, a conjugação desses fatores resulta na manutenção de um custo operacional elevado, exigindo maiores aportes do Tesouro Municipal." (grifo nosso)

O Relatório da Auditoria do TCM aponta, portanto, 3 fatores que exigiram maiores aportes do Tesouro Municipal, e não apenas "as regras de remuneração atuais, isto é, com o Fator de Transição previsto nos contratos de concessão". O voto de alerta do Egrégio Plenário do TCM, entretanto, ao concluir pela necessidade urgente de revisão da fórmula de remuneração que estaria provocando elevados prejuízos aos cofres públicos, não dá o devido destaque aos demais pontos, o que pode sugerir que é a fórmula de remuneração que provoca elevados prejuízos. O problema é ainda maior porque, dos 3 fatores apontados pelo Relatório da Auditoria do TCM, "as regras de remuneração atuais", quando compreendidas de maneira mais profunda, não podem ser interpretadas como provocadoras de elevados prejuízos aos cofres públicos, como será demonstrado a seguir.

O primeiro fator que resulta em maior aporte do Tesouro Municipal, segundo o trecho em destaque do Relatório da Auditoria do TCM, é o Fator de Transição previsto nos contratos de Concessão.

No item 3.2.2.2.1. do mencionado documento, é explicado que o Fator de Transição (ΔT) multiplica a remuneração das concessionárias, podendo aumentá-la, se maior que 1, ou diminuí-la, se menor que 1. A fórmula simplificada do Fator de Transição (ΔT) é a seguinte:

$$\Delta T = \frac{\text{Demanda da semana padrão inicial}}{\text{Demanda da semana padrão no mês}} \times \frac{\text{Frota operacional equivalente no mês}}{\text{Frota operacional equivalente inicial}}$$

Como se pode observar na fórmula, o Fator de Transição depende de 2 variáveis: demanda e frota. Esse ponto é de vital importância no entendimento da questão, pois o problema do Relatório da Auditoria foi focar em apenas uma variável do Fator de Transição: a demanda. Entretanto, a demanda é apenas metade do Fator de Transição. Os outros 50% do Fator de Transição é que influencia tanto quanto a demanda é a frota.

Para ilustrar de maneira simplificada o impacto do Fator de Transição (ΔT) na remuneração, suponhamos que a demanda de passageiros caia para 50% do normal, e que a frota, ajustando-se à queda de demanda, também caia para 50% do normal. Nesse caso, teríamos:

$$\Delta T = \frac{\text{Demanda da semana padrão inicial}}{\text{Demanda da semana padrão no mês}} \times \frac{\text{Frota operacional equivalente no mês}}{\text{Frota operacional equivalente inicial}} = \frac{100\%}{50\%} \times \frac{50\%}{100\%} = 1$$

Ou seja, se a frota cair na mesma proporção da queda da demanda de passageiros, o Fator de Transição (ΔT) será igual a 1 e não influenciará na remuneração dos operadores. Portanto, analisar o Fator de Transição apenas pela variação da demanda não é a abordagem adequada, principalmente na situação atípica de pandemia e quarentena de parte dos usuários. Tanto a demanda quanto a frota influenciam no valor do Fator de Transição (ΔT).

Deve ficar claro que o Fator de Transição (ΔT) permite um equilíbrio dinâmico na remuneração, de forma que o valor remunerado permanece condizente com o volume de serviços prestados, o que é totalmente contrário à tese de desequilíbrio que se pode abstrair enquanto o foco de análise se limitar apenas à remuneração por passageiro transportado. Nesta situação emergencial de pandemia, os ônibus, por questões de saúde pública, têm circulado com níveis menores de lotação. Nos dizeres do próprio Relatório da Auditoria (pgs.32-33 do doc.033106291), em trecho já reproduzido anteriormente:

"o Poder Concedente, visando proporcionar o distanciamento entre os passageiros, decidiu manter a frota operacional em patamares próximos aos de uma situação normal de operação, apesar de a demanda estar em torno de 32% da normal para o período;"

Conforme demonstrado anteriormente, se o Poder Público tivesse reduzido a frota com a mesma variação da redução da demanda, com prejuízo ao controle epidêmico, o Fator de Transição praticamente não teria sido alterado. Portanto, a fórmula contratual possui mecanismos suficientes para ajuste da remuneração, não sendo a causa responsável pelo aumento do subsídio municipal no período de emergência.

Quando o Relatório da Auditoria do TCM aponta situações de "... aumentos superiores a 500% em relação a tarifa de remuneração contratada", pode sugerir que há desequilíbrio na remuneração, quando na verdade só está apontando que em algumas situações, alguns ônibus circularam com baixa ocupação. Mas será que, por causa da fórmula de remuneração contratual, o Poder Público está remunerando a mais pelo serviço prestado? Não é o que se verifica, quando se atenda para o montante remunerado ou para a remuneração por veículo vinculado ao serviço (frota patrimonial). Na Tabela a seguir, é apresentada a remuneração mensal e a remuneração por veículo no período de março a junho/20, comparando percentualmente com o mês de novembro/19, que não teve pandemia e é um mês típico, sem período de férias.

Mês	Remuneração	%	Frota patrimonial	Remuneração mensal por veículo	%
	[a]		[b]	[c = a / b]	
nov/19	R\$ 677.317.290	100%	14.061	R\$ 48.170	100%
mar/20	R\$ 661.150.875	98%	14.022	R\$ 47.151	98%
abr/20	R\$ 451.540.474	67%	14.024	R\$ 32.198	67%
mai/20	R\$ 491.276.589	73%	14.018	R\$ 35.046	73%
jun/20	R\$ 609.328.916	90%	14.013	R\$ 43.483	90%

Nota: remuneração por mês de competência; valores sujeitos a revisão; não inclui serviço Atende; frota patrimonial no último dia do mês respectivo.

Outro ponto que não foi destacado no Relatório da Auditoria do TCM é que, pela fórmula de remuneração contratual, quando a demanda cair mais de 1%, como no caso do período de pandemia, o operador sempre terá sua remuneração reduzida em termos equivalentes a 1%, independente da variação da frota, conforme item 2.2.2.4 do Anexo IV-4.5.1 dos contratos:

"2.2.2.4. Quando a variação realizada for superior ou inferior a 1% será considerada a demanda da semana padrão com expurgo da referida variação, de forma a refletir no cálculo apenas o efeito na demanda padrão que ultrapassa a variação de 1%." (grifo nosso)

O item contratual citado tem um linguajar técnico, mas em síntese, implica que, na situação de variação de demanda maior ou menor que 1%, ou, no caso específico da pandemia, com queda de demanda maior que 1%, o Fator de Transição (ΔT) contratual ajusta apenas a queda maior que 1%, de modo que as empresas no período de pandemia estão sempre perdendo na remuneração o ajuste de 1% da demanda.

Resumindo o exposto até o momento sobre "as regras de remuneração atuais, isto é, com o Fator de Transição previsto nos contratos de concessão":

- o Fator de Transição (ΔT) contratual ajusta tanto a variação de demanda quanto da frota, não procedendo análises isoladas apenas do efeito da demanda;
- o Fator de Transição (ΔT) permite um equilíbrio dinâmico na remuneração, de forma que o valor remunerado permanece condizente com o volume de serviços prestados;
- a remuneração mensal foi reduzida, bem como a remuneração por veículo, não procedendo a argumentação de que a fórmula provoca elevados prejuízos para os cofres públicos;

- como a demanda na pandemia caiu mais de 1%, o operador está sempre com remuneração reduzida em termos equivalentes a 1%, independente da variação da frota.

Retornando ao voto emitido pelo Egrégio Plenário do TCM, o alerta de "necessidade urgente de REVISÃO da FÓRMULA DE REMUNERAÇÃO dos Contratos de concessão de ônibus visando a reequilibrar a equação financeira dos ajustes" pode sugerir que a fórmula de remuneração contratual não foi revisada para o período de pandemia. No entanto, a revisão já foi efetuada através da Portaria 087/20-SMT.GAB, da qual transcrevemos os Artigos 3º ao 8º, quanto à remuneração da frota operante:

"Art. 3º Para os veículos da frota em operação, serão descontados os valores correspondentes às desonerações de encargos sociais e à redução de pessoal.

Art. 4º No cálculo do Fator de Transição (ΔT , ou "delta T") previsto nos contratos dos operadores, a frota operacional equivalente no mês "n" será a frota programada na OSO para o respectivo dia útil remunerado, multiplicada pelo fator de cumprimento de frota do dia e pelo índice de equivalência do dia.

§ 1º Para finais de semana e feriados, será adotada a frota programada na OSO do último dia útil respectivo.

§ 2º O fator de cumprimento de frota será calculado pela média simples da medição no pico da manhã e no pico da tarde, considerando-se, para o pico da manhã, as faixas horárias das 4 às 8 horas inclusive, e para o pico da tarde, as faixas horárias das 16 às 19 horas inclusive.

§ 3º O fator de cumprimento no pico, manhã e tarde, será a relação entre a frota monitorada e a frota programada na OSO para o respectivo dia e período, limitado ao valor máximo de 1.

§ 4º A frota monitorada será calculada para cada pico, manhã e tarde, nas faixas horárias respectivas, consistindo na contagem de prefixos de veículos que efetuaram pelo menos 1 viagem (TP-TS, TS-TP, ou Circular) medida no Sistema Integrado de Monitoramento – SIM - no pico respectivo ou que, nas ocorrências de eventos inválidos (inclusive TP ou TS) no SIM, tenham atendido critérios de passageiros transportados no Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE.

§ 5º O índice de equivalência diário a ser multiplicado na frota programada na OSO será a média dos índices de equivalência dos prefixos da frota monitorada nos picos da manhã e tarde do dia calculado.

Art. 5º No cálculo do Fator de Transição (ΔT , ou "delta T") previsto nos contratos dos operadores, a semana padrão no mês "n" considerará como média dos dias úteis o próprio dia útil, e como média dos sábados e domingos, o sábado e domingo próximo.

§ 1º Para o cálculo da semana padrão no mês "n" nos finais de semana, a média dos dias úteis será o dia útil próximo disponível.

§ 2º Os feriados e os dias atípicos de responsabilidade da operadora serão expurgados do cálculo da semana padrão.

Art. 6º O adicional de custo para veículos com ar condicionado será a média simples entre o adicional do ar condicionado calculado para os prefixos de veículos monitorados no pico manhã e o adicional do ar condicionado calculado para os prefixos de veículos monitorados no pico da tarde.

Art. 7º O valor do Arla 32 e do Serviço Noturno serão calculados conforme contratos, com adaptação para considerar os veículos da frota monitorada.

Art. 8º Ocorrendo divergência entre veículos da frota programada na OSO no dia útil e a frota em operante, em razão de veículos que não foram disponibilizados para atender à OSO, será descontado o valor equivalente fixado pela SPTrans, adaptando para cálculo diário." (grifo nosso)

Conforme se observa, a fórmula de remuneração já foi revisada para o período da pandemia. O artigo 3º da Portaria 087/20-SMT.GAB também deixa explícito que a revisão consistiu em redução (descontos) da remuneração. Esta redução da remuneração não é mencionada no Relatório da Auditoria do TCM.

Superando-se a questão de revisão das regras contratuais de remuneração, verifica-se que, a bem da verdade, o subsídio no período de excepcionalidade está mais afeito a outros fatores, como queda de arrecadação, frota desatrelada à queda de demanda, e remuneração da frota parada. No entanto, em seu conjunto, as medidas tomadas pelo Poder Público estão sendo importantes para o controle epidêmico e a garantia da oferta de transporte público à população, numa situação melhor que muitas

ciudades no país.



Documento assinado eletronicamente por **George William Gidali, Gerente de Unidade**, em 23/11/2020, às 17:21, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



Documento assinado eletronicamente por **Andréa Compri, Superintendente**, em 23/11/2020, às 17:22, 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 **034875182** e o código CRC **D7B301D9**.

Referência: Processo nº 6020.2020/0004049-0

SEI n° 034875182



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

Despacho interno SPTRANS/DP/SCS Nº 035891035

São Paulo, 23 de novembro de 2020

INTERESSADO: Tribunal de Contas do Município de São Paulo

ASSUNTO: Ofícios SSG-GAB 13632/2020 e 13633/2020 - TC 007737/2020 – Inspeção - Acompanhamento dos impactos da pandemia (Covid-19) na operacionalização dos novos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo – Encaminha cópia do Relatório de Auditoria e Certidão (peças 26 e 29) – Solicita instrução com todas as informações necessárias para resposta ao E. TCM/SP

Em atenção ao Despacho interno SPTRANS/DP/SJU/GDP 033286535 referente ao Ofício 033106123, nos limites das competências desta Superintendência de Contratos, temos a informar que é fato público e notório que após o decreto emergencial instituído pela Prefeitura Municipal de São Paulo, com o intuito de evitar a propagação do coronavírus na cidade, foi necessário tomar diversas medidas envolvendo a mobilidade urbana no Município de São Paulo.

Em um primeiro momento houve uma redução de pessoas circulando pela cidade, no entanto, tendo em vista que as atividades estão sendo paulatinamente retomadas, o transporte público coletivo urbano de passageiros vem acompanhando essa mudança com medidas como: (i) adequação de frota com o acréscimo no número de viagens, (ii) aumento de partidas ao longo de toda a operação e (iii) manutenção da circulação da totalidade da frota definida para cada lote ao longo de toda a operação nos picos da manhã, entropico e tarde, para atendimento da demanda com maior qualidade, especialmente quanto ao distanciamento social.

Com efeito, importa destacar que o modelo de concessão recentemente licitado do serviço importava em ônus a ser suportado pela Municipalidade, envolvendo o pagamento pelo serviço disponibilizado pelas viagens, o que necessitou realizar a instituição de regras excepcionais de modo a possibilitar os ajustes regulatórios na totalidade dos contratos de concessão (32), de forma célere e apta a possibilitar uma reprogramação de obrigações e remuneração.



Documento assinado eletronicamente por **Renan Marcondes Di Vita, Assessor(a) V**, em 23/11/2020, às 17:22, 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 **035891035** e o código CRC **EE9965A7**.

Referência: Processo nº 6020.2020/0004049-0

SEI nº 035891035



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Assessoria Jurídica de Transportes

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Encaminhamento SMT/AJ Nº 036360949

Ao

TCM/Protocolo - Respostas e Solicitações

Sr. Responsável,

Por gentileza, pedimos confirmar o recebimento do Ofício, através do e-mail:
smtaj@prefeitura.sp.gov.br

Permanecemos à disposição para quaisquer outras providências ou esclarecimentos

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Silvia Leticia Santos Goulart, Assessor(a)**, em 03/12/2020, às 11:24, 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 **036360949** e o código CRC **7787B719**.

Referência: Processo nº 6020.2020/0012328-0

SEI nº 036360949