

**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 036722776

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 11/12/2020, às 10:42, 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 **036722776** e o código CRC **D05456BA**.

**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, 09 de dezembro de 2020.

Ofício n.º 677/2020-SMT.GAB.

Ref. Ofício SSG.GAB nº 9225/2020 – Processo TC nº 005821/2016 – Auditoria – Consolidar informações do Transporte – Área 4 do Grupo Estrutural (SEI nº 6020.2020/0011483-3).

Excelentíssimo Senhor,

Em atendimento ao Ofício em epígrafe, encaminho a V.Exa. os esclarecimentos apresentados pela São Paulo Transporte S/A - SPTRANS.

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

ELISABETE FRANÇA

Secretária Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT

Excelentíssimo Senhor

EDSON SIMÕES

Conselheiro Corregedor

Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Av. Prof. Ascendino Reis, 1130

04027-000 – São Paulo – SP

Documento assinado eletronicamente por **Elisabete França, Secretário(a)**, em 10/12/2020, às 16:43, 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 **036625699** e o código CRC **6B2ABEB7**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 6020.2020/0011483-3

SEI nº 036625699



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

Superintendência de Receita e Remuneração

Rua Boa Vista, 128, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-020

Telefone: (11) 3115-5144 - www.sptrans.com.br

Despacho interno SPTRANS/DG/SRR Nº 036325839

São Paulo, 02 de dezembro de 2020

INTERESSADO: Tribunal de Contas do Município de São Paulo (via SMT)

ASSUNTO: Ofício: SSG-GAB 9225/2020 - TC/005821/2016 - Auditoria – Consolidar informações do Transporte – Área 4 do Grupo Estrutural.

DG

Encaminhamos nossas contribuições quanto aos itens 4.5 e 4.6, para ciência e envio à DP/SJU/GDP.

4.5. Entre outubro de 2003 a agosto de 2019, os operadores da Área 4 do Subsistema Estrutural obtiveram cerca de R\$ 7,3 bilhões de remuneração pela prestação dos serviços, a valores atualizados pelo IPC-FIPE Geral. Estes valores, em termos nominais cresceram aproximadamente 3,7 vezes, enquanto a inflação registrada no período foi duas vezes maior. (Item 3.3)

Esclarecimentos:

Nos Relatórios de auditoria do TCM (docs. [036015022](#), [036030111](#) e [036025761](#)), são apresentadas evoluções dos valores remunerados do sistema de transporte público municipal do período de outubro de 2003 a agosto de 2019. Considerando a informação nos Relatórios de que os dados originalmente foram fornecidos pelo Poder Público, bem como o pouco prazo disponível para nossos esclarecimentos, apresentaremos a seguir considerações gerais que podem enriquecer o assunto tratado, partindo da premissa da adequação dos números calculados pelo corpo técnico do TCM.

Lembramos que simples comparações de valores de 2003 com 2019 podem ser pouco elucidativas, e isoladamente podem enviesar narrativas. De fato, o sistema de transporte público municipal de 2019 guarda muitas diferenças com aquele de 2003, não sendo aconselhável comparações pelo prisma econômico-financeiro de períodos tão distintos.

Inicialmente, cabe observar que o ônibus, a unidade básica para a prestação do serviço, é totalmente distinto nos extremos do período analisado. A começar pela legislação, que constantemente motiva aumentos de custo. Os veículos em 2003 não eram acessíveis, e tampouco exigiam equipamento de ar condicionado. Aos poucos foram sendo incluídos veículos com piso baixo ou elevadores, mais caros, e atualmente toda a frota do sistema tem acessibilidade. Além disso, a frota com ar condicionado, inexistente em 2003, atualmente já representa 60% do sistema, com veículos mais caros e maiores custos operacionais.

No subsistema estrutural, os veículos em 2003 eram predominantemente do tipo Básico com motor dianteiro. Em 2019, a predominância já era de veículos tipo Padron com motor traseiro e piso baixo, além da grande quantidade de veículos articulados, bem maior que em 2003. A evolução no subsistema local foi ainda maior. Em 2003, no início dos contratos de permissão, o veículo predominante era tipo van. Desde então, a predominância das vans foi dando lugar à predominância de veículo tipo microônibus, até que as vans foram excluídas do sistema. A evolução tecnológica continuou, e a predominância dos microônibus foi dando lugar à predominância de veículo tipo miniônibus, até que todos os microônibus foram excluídos do sistema. Surgiram os veículos tipo midiônibus, com maior capacidade, mais caros e maior custo operacional, e em 2019 os veículos midiônibus já eram a tecnologia predominante no subsistema local.

Em suma: a qualidade do serviço de transporte público é muito melhor atualmente, quando comparada com 2003. Essa sensibilidade perde-se na simples comparação de valores remunerados.

As diferenças não se limitam à qualidade do serviço. No subsistema local, em 2003 os serviços eram prestados por cooperativas, com custos menores em relação a empresas, enquanto que em 2019 não existiam mais contratos com cooperativas.

Em 2003, os permissionários eram remunerados praticamente pela tarifa do usuário, sendo descontadas taxas calculadas de acordo com quantidade de passageiros e remição de passes de papel. Isso significa que a remuneração do subsistema local nesse início de contrato baseou-se em informação prestada pelo próprio operador. Com a implantação em 2004 do Bilhete Único, os passageiros passaram a ser informados pelo sistema de bilhetagem eletrônica, a quantidade de passageiros transportados no subsistema local aumentou muito, embora sem aumento de frota. Ou seja, é temerária a comparação de remuneração do subsistema local com período anterior à implantação do Bilhete Único.

Para a área 4 do subsistema estrutural, o Relatório de Auditoria do TCM observou que a queda de remuneração entre outubro a novembro de 2013 deveu-se à redistribuição de serviços na área 4. Entretanto, não mencionou que no período anterior a dezembro/07, a frota do subsistema estrutural da área 4 era menor. Assim, o volume de serviços na área 4 variou significativamente no período analisado, de forma a prejudicar o tipo de análise efetuada, comparando-se quantidade distinta de serviço como se houvesse homogeneidade.

Os elementos apresentados são suficientes para recomendação de cautela com uso de informações de evolução da remuneração dos operadores no período de 2003 a 2019. Cabe observar, por fim, que os preços dos insumos de transporte público não acompanham a inflação.

As despesas com pessoal atualmente representam quase 50% dos custos do sistema. O valor hora do salário do motorista em maio/03 era de R\$ 5,14, passando para R\$ 13,54 em maio/19. Ou seja, o salário quase triplicou (multiplicou por 2,63, significando aumento de 163%). Foi acima da variação do IPC/FIPE, mas os benefícios dos operadores aumentaram mais: o valor do vale-refeição triplicou de R\$7,70 para R\$ 25,20 (multiplicou por 3,3, significando aumento de 230%).

O diesel atual possui parcela de biocombustível, diferenciando-se da composição do diesel de 2003. Pela pesquisa da ANP, o diesel na cidade de São Paulo, para distribuidores, aumentou de R\$ 1,209 em agosto/03 para R\$ 3,108 em agosto/19 (multiplicou por 2,6, significando aumento de 157%), também acima da variação do IPC/FIPE.

A tecnologia veicular dos ônibus do sistema mudou muito, mas os preços de veículos também teve variação significativa. Apesar de ser difícil comparar preços de tipos de veículo de períodos tão distintos, consultando as planilhas tarifárias verifica-se que um ônibus tipo Básico custava em torno de R\$ 106,8 mil em janeiro/03, enquanto um Básico em dezembro/19 custava R\$ 361,2 mil, mais que triplicando (aumento de 240%).

Pelo exposto, verifica-se que a comparação de valores remunerados de períodos tão distintos, de 2003 a 2019, aponta para a significativa evolução do sistema de transporte coletivo municipal no período. Relembremos, também, que a remuneração praticada foi validada em 2010 pela FIPE/USP, e em

2014 por uma Verificação Independente realizada pela Ernst & Young, que concluiu que a Taxa Interna de Retorno medida estava aderente aos contratos celebrados.

4.6. O valor acumulado de compensações tarifárias somou mais de R\$ 26 bilhões em termos reais (valores atualizados pelo IPC-FIPE Geral) entre janeiro de 2004 a agosto de 2019. Observa-se ainda que, enquanto a remuneração dos operadores teve crescimento real linear ao longo dos anos, os valores pagos pela PMSP com compensações tarifárias apresentaram crescimento exponencial. (Item 3.4)

Esclarecimentos:

Conforme explicado nos esclarecimentos ao item anterior, o sistema de transporte público municipal no período de 2003 a 2019 teve uma significativa evolução. Todos os aumentos de custos e preços, apresentadas no item anterior, acabam por se refletir na remuneração dos operadores, e são válidas para explicar parte significativa da evolução do valor de compensações tarifárias.

Como as compensações tarifárias são, simplificadaamente, a diferença entre a remuneração dos operadores e a arrecadação decorrente da política tarifária, além dos impactos na remuneração, as alterações na política tarifária também interferem nas compensações tarifárias.

No período de 2003 a 2019, a tarifa do usuário não foi reajustada em 7 dos 17 anos: 2004, 2007, 2008, 2009, 2012, 2013 (o reajuste de R\$ 0,20 foi cancelado após manifestações populares) e 2014. Como os dados apresentados do TCM são acumulados, os congelamentos causam maior impacto no crescimento da curva, principalmente em anos seguidos sem reajuste.

Além disso, no período de 2003 a 2019, ocorreram muitas mudanças na política tarifária municipal. Em 2003, as integrações entre linhas de ônibus ocorriam apenas no interior dos terminais de integração, e as passagens eram pagas em dinheiro ou passes de papel. A integração com o sistema de trilhos ocorria em poucas linhas de ônibus do sistema.

Em maio/04, foi lançado o Bilhete Único, com bilhetagem eletrônica, permitindo que o usuário utilizasse até 4 ônibus com pagamento de uma única tarifa, no período de 2 horas. Em dezembro/05, iniciou-se a integração com o sistema de trilhos através do Bilhete Único. Em 2008, nos domingos e feriados e com uso do Bilhete Comum, a utilização do sistema aumentou para até 8 horas com única tarifa; o tempo de integração do Bilhete Comum foi ampliado para 3 horas nos demais dias. Em 2013 e 2014 foram criados os Bilhetes Mensal e 24 horas, bem como o Bilhete Semanal (extinto em 2017). Em 2014 foi concedida gratuidade de 60 a 64 anos, e em 2015, a gratuidades a estudantes de baixa renda. Em 2019, a tarifa do Vale-Transporte deixou de ser subsidiada.

Nesse breve relato, percebe-se as significativas diferenças entre o sistema de transporte coletivo municipal de 2003 e de 2019, sejam quanto à qualidade dos serviços prestados, quanto ao grau de mobilidade permitido pela política tarifária instituída. A ótica econômico-financeira não pode ser a única medida de valor para avaliação dos serviços de transporte público, e questões de subsídio são definições de política pública.



Documento assinado eletronicamente por **George William Gidali, Gerente de Unidade**, em 02/12/2020, às 16:17, 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 02/12/2020, às 16:28, 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 **036325839** e o código CRC **6684F794**.

Referência: Processo nº 6020.2020/0011483-3

SEI nº 036325839

Criado por [S1217402](#), versão 2 por [S1217402](#) em 02/12/2020 16:03:50.