

## **ANEXO VII**

# **BILHETAGEM ELETRÔNICA (PROCESSO DE ARRECADAÇÃO E PAGAMENTO) POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO**



**PREFEITURA DE  
SÃO PAULO**  
TRANSPORTES

**BILHETAGEM ELETRÔNICA  
(PROCESSO DE ARRECADAÇÃO E  
PAGAMENTOS), POLÍTICA TARIFÁRIA  
E REMUNERAÇÃO  
- EXPRESS -**



***SPTrans***

# 1 BILHETAGEM ELETRÔNICA: PROCESSO DE ARRECADAÇÃO E PAGAMENTOS

## 1.1. Introdução

## 1.2. Bilhetagem Eletrônica

## 1.3. Arquitetura das Redes de Recarga

## 1.4. Cobrança

## 1.5. Atendimento ao Usuário

## 1.6. Projetos Publicitários

## 1.7. Fiscalização do Sistema de Bilhetagem

## 1.8. Principais Números do Sistema de Bilhetagem Atual

# 2. POLÍTICA TARIFÁRIA

## 2.1. Introdução

## 2.2. Bilhete Único e política tarifária

## 2.3. Integração com outros modais

## 2.4. Resumo da grade tarifária

# 3. REMUNERAÇÃO DO OPERADOR

## 3.1. Remuneração do Serviço ATENDE

## 3.2. Tabelas

## 3.3. Aluguel da garagem pública (Tatuapé)

## 3.4. Remuneração do Noturno (Linhas da Madrugada com "Operação Controlada")

## 3.5. Regras e procedimentos relativos aos pagamentos de remuneração



## 1. BILHETAGEM ELETRÔNICA: PROCESSO DE ARRECADAÇÃO E PAGAMENTOS

### 1.1. Introdução

O atual Sistema Bilhetagem Eletrônica (Bilhete Único) para o Sistema de Transporte Coletivo Público Municipal de Passageiros envolve os seguintes participantes:

- **Usuário (cliente):** cidadão que necessita serviços de transporte para efetuar seus deslocamentos. Para isso, paga a tarifa ou possui algum benefício tarifário (desconto ou gratuidade).
- **Empresas Operadoras:** responsáveis pelos serviços de transporte ao usuário, sob contratação da SMT, com a disponibilização de veículos com validadores eletrônicos. Algumas empresas também possuem postos de vendas de crédito eletrônico.
- **SMT:** Secretaria Municipal de Transporte - órgão responsável pela regulação do transporte público. Contrata a empresa gestora para gerenciar, planejar, fiscalizar e controlar a receita tarifária do sistema de transporte.
- **São Paulo Transporte S/A:** Empresa de economia mista, formada pelo poder público com a finalidade de manter a qualidade da prestação deste serviço, garantindo a modernidade, segurança e conforto aos passageiros e contribuindo para a qualidade de vida da cidade, com as funções de definir, credenciar, contratar, implantar, fiscalizar a receita tarifária e não tarifária do sistema de transporte, compreendendo as seguintes responsabilidades:
  - Geração e controle dos meios de pagamentos e dos créditos eletrônicos;
  - Contratação, operação e controle de venda e distribuição de títulos de transporte, cartões e créditos;
  - Remuneração dos operadores de transporte coletivo;
  - Reinvestir eventuais saldos na expansão e melhoria do sistema.



- **Empresa Empregadora:** empresa que adquire vales-transportes para seus funcionários, em cumprimento à lei específica.
- **Empresas credenciadas para venda de vales-transportes:** empresas habilitadas pela SPTrans para comercialização de créditos eletrônicos do tipo vale-transporte aos empregadores que necessitam fornecer para seus funcionários.
- **Rede de Venda / Recarga de créditos eletrônicos e/ou cotas temporais:** composta por empresas credenciadas pela SPTrans para formar uma rede capilar de recargas por toda a cidade. Essa rede utiliza, basicamente, como pontos de venda e recargas estabelecimentos comerciais como, por exemplo, padarias, bancas de jornais, farmácias, etc. mas atua também na criação e disponibilização de aplicativos de venda de crédito por meio de smartphones e outros meios de comércio eletrônico.
- **Rede de Distribuição Própria – SPURBANUSS:** lojas e postos de venda e atendimento operados pelo Consórcio ou por empresas prestadoras de serviço contratadas pelo SPURBANUSS
- **Rede de Lotéricas – Caixa Econômica Federal:** mais de 700 pontos de venda de créditos eletrônicos do tipo comum, escolar e VT.
- **Partícipes do Convênio de Integração Tarifária (SPTrans, Metrô, CPTM, ViaQuatro, Move São Paulo e Vem ABC):** Por meio de convênio de integração operacional e tarifária partilham do uso do sistema de bilhetagem eletrônica.
- **Caixa Econômica Federal – Centralizadora Financeira:** instituição financeira centralizadora dos recursos oriundos das vendas de créditos eletrônicos do Bilhete Único, que os repassa aos partícipes, nas proporções definidas pelo Comitê de Gestão instituído pelo Convênio de Integração Operacional e Tarifária mantido com o sistema metroferroviário.
- **Entidades Estudantis Conveniadas:** UMES e UNE participam no processo de disponibilização de cartões do tipo Bilhete Único

Estudante para alunos matriculados em instituições de ensino cadastradas junto à SPTrans.

## 1.2. Bilhetagem Eletrônica

O conceito chave do Sistema Municipal de Transporte – garantia da mobilidade urbana e conexão entre linhas em qualquer ponto da cidade – foi implantado através da bilhetagem eletrônica. O cartão eletrônico, chamado de Bilhete Único, é o principal instrumento de integração da rede de transporte.

### Descrição do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE

- **Descrição dos Subsistemas**

A seguir descrevemos, de forma resumida, os subsistemas que constituem o Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE utilizado no Sistema de Transporte Coletivo Público Municipal de Passageiros, além da utilização integrada com o Governo do Estado de São Paulo, através do Metrô / CPTM:

- **Sistema Central de Processamento (SCP):** tem a função de manter contas correntes que permitirão o controle dos créditos efetuados nos cartões dos usuários e a sua utilização nos validadores eletrônicos instalados nos ônibus que compõem o Sistema de Transporte Coletivo Municipal e nas estações que integram o Sistema sobre Trilhos; emitir os cartões eletrônicos; gerar os créditos eletrônicos e informações para a câmara de compensação (*Clearing*), que servem de base para a remuneração dos operadores do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros; e, gerar todos os relatórios operacionais e gerenciais do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.
- **Sistema de Emissão de Cartão (SEC):** tem a função de gravar a estrutura de dados e as chaves criptográficas do Sistema de Bilhetagem em todos os cartões. A operação é realizada por meio de equipamentos de inicialização instalados em ambiente de segurança, cujo software, utilizando algoritmos específicos, realiza essas gravações.



- **Sistema de Geração de Crédito (SGC):** tem a função de gerar, por meio de algoritmos de segurança e protocolos de comunicação especialmente desenvolvidos para tal finalidade, e gravar em placas criptográficas de alta segurança, todos os créditos eletrônicos distribuídos e utilizados no Sistema de Bilhetagem Eletrônica.
- **Sistema de Gerenciamento de Garagens (SGG):** efetua a recepção das transações de viagens armazenadas nos validadores instalados nos ônibus que compõem o Sistema de Transporte Coletivo Municipal e nas estações que integram o Sistema sobre Trilhos e as transmite ao SCP. Efetua a recepção de arquivos de parâmetros e restrições de uso de cartões e os transmite a todos os validadores.
- **Sistema Central de Distribuição (SCD):** responsável pelo controle e gerenciamento dos créditos eletrônicos, que são distribuídos aos usuários por meio de uma rede de distribuição, composta de terminais de recarga (dispositivos eletrônicos que carregam créditos nos cartões), localizados nos pontos de grande concentração de passageiros, e em estabelecimentos comerciais credenciados para venda de créditos (bancas de jornal, padarias, supermercados, etc.). As transações de venda realizadas nos terminais de recarga são transmitidas *on-line* para o SCP, permitindo, assim, o controle individualizado da conta corrente de cada cartão e a consolidação da receita a ser distribuída aos operadores do transporte.
- **Sistema de Cadastro e Atendimento (SCA):** é responsável pelo cadastro dos passageiros identificados, tais como: estudantes, idosos, portadores de deficiência, trabalhadores, comum, etc.), atendimento às reclamações de usuários relativas ao funcionamento dos cartões, ressarcimento dos créditos devido à perda e roubo dos cartões e revalidação de gratuidades com benefício expirado.
- **Loja Virtual (LV):** realiza a comercialização de créditos eletrônicos de vales-transportes, comum, estudante e cotas temporais, por meio da Internet. As recargas dos créditos e/ou cotas temporais são

realizadas nas redes de distribuição, constituídas pelos terminais de recarga da rede SPTrans (postos de atendimento e terminais de Ônibus), lotéricas e rede complementar.

- **Sistema de Recarga de Créditos Eletrônicos *On Line* (SRC):** é responsável pela autorização de recarga de créditos eletrônicos solicitados pela rede *on-line* implantada em toda cidade, atualmente com mais de dez mil equipamentos instalados em ambiente público, à disposição dos usuários. A segurança de todas as transações de recarga é garantida por esse sistema.
- **Data Warehouse e BI (*Business Intelligence*):** ambiente computacional estruturado, separado do ambiente operacional, e projetado para análise de dados provenientes de diversas aplicações. As informações geradas são alinhadas com o negócio da empresa, atualizadas e mantidas por um longo período de tempo, e sumarizadas para análise rápida, de forma a embasar a tomada de decisão e propiciar a construção de um Sistema de Indicadores Estratégicos do negócio.

Os dados são oriundos dos diversos subsistemas do SBE, que possuem arquiteturas e plataformas distintas e sistemas externos, como por exemplo, sistemas corporativos da SPTrans e de parceiros e clientes.

O armazenamento é definido através de estruturas modeladas em *Data Warehouse*, com os dados extraídos por meio de processos ETL (*Extract Transform Load*), e interpretados pela ótica analítica das ferramentas OLAP (*On Line Analytical Processing*) que permitem, através da *Web*, consultas *ad-hoc* (para fins específicos) e consultas com tratamento dos dados segundo novas condições.

- **SGSI – Sistema de Gestão da Segurança da Informação:** planejamento e execução disciplinada de medidas de mitigação de riscos sobre a disponibilidade, integridade, confidencialidade e autenticidade das informações e outros ativos do negócio. Atende aos requisitos da ABNT NBR ISO/IEC 27.001 e 27.002, além das recomendações do COBIT 4.1.



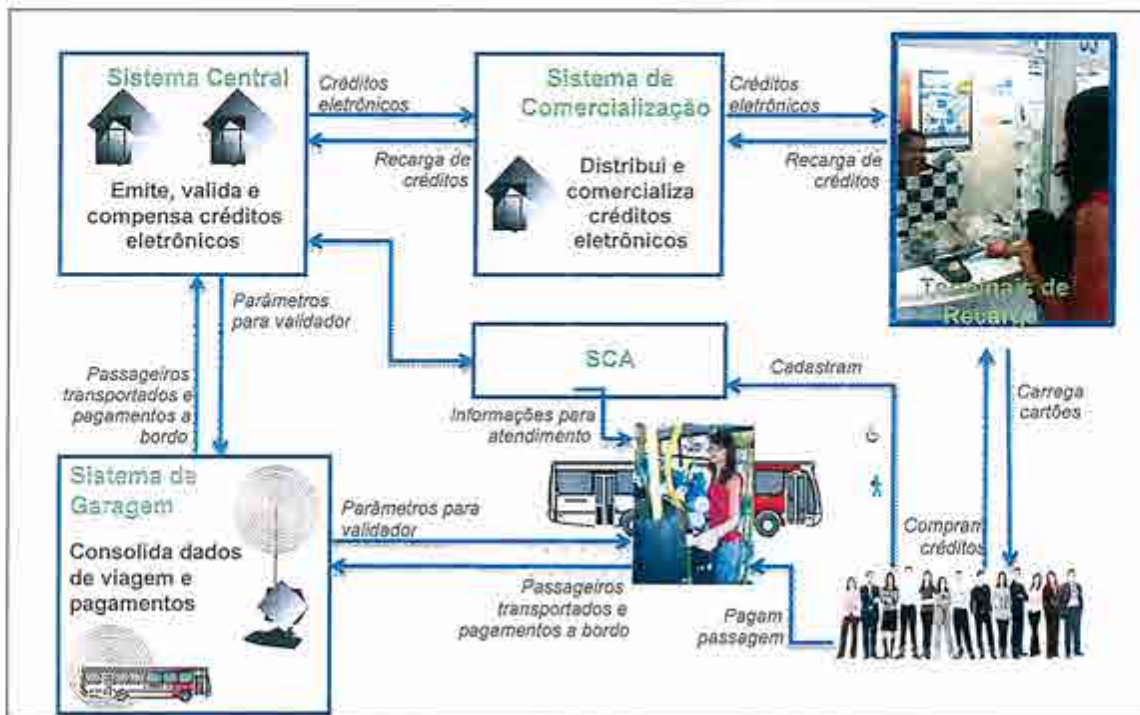


Diagrama 1 : Visão Global do Sistema

## Comercialização e Recarga do Crédito Eletrônico

A estrutura de comercialização está assim composta:

- **Loja Virtual** - com as seguintes características:
  - Possibilita às empresas adquirirem vales-transportes (na forma créditos eletrônicos ou cotas temporais) diretamente da SPTrans (VT), bem como a aquisição de créditos e/ou cotas temporais pelos demais usuários;
  - É um instrumento de distribuição do VT, por atender e dar suporte a todas as empresas credenciadas, e acompanhar as vendas por elas realizadas;
  - Regula o mercado de forma indireta, em relação ao preço cobrado pelo serviço de recarga de créditos eletrônicos;
  - Efetua venda de créditos eletrônicos para cartões dos tipos Estudante e Comum.
- **Empresas Credenciadas para a Comercialização de Vales-Transportes** - a SPTrans firmou Termos de Credenciamento para a

comercialização de vales-transportes com as seguintes empresas, conforme quadro abaixo:

VB SERVIÇOS, COMÉRCIO E ADMINISTRAÇÃO LTDA
PAGGA TECNOLOGIA DE PAGAMENTOS LTDA
SPVALE BENEFÍCIOS LTDA - ME
MASTER BENEFÍCIOS E TECNOLOGIA LTDA - ME
RB SERVIÇOS EMPRESARIAIS LTDA - EPP
VIA NOVA SERVIÇOS LTDA.
VR BENEFÍCIOS E SERVIÇOS DE PROCESSAMENTO LTDA.
EFFECTOR BENEFÍCIOS LTDA. ME
COMPANHIA BRASILEIRA DE SOLUÇÕES E SERVIÇOS
TICKET SERVIÇOS S.A.
PLANINVESTI ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS LTDA.
SODEXO PASS DO BRASIL SERVIÇOS DE INOVAÇÃO LTDA.
TACOM PROJETOS DE BILHETAGEM INTELIGENTE LTDA.
BENEFÍCIO FÁCIL COMÉRCIO DE MATERIAIS DE ESCRITÓRIO E SERVIÇOS LTDA.
GBB COMÉRCIO E SERVIÇOS EM GESTÃO EMPRESARIAL LTDA. - ME
VT SERVICE COMÉRCIO E SERVIÇO LTDA.
BENEFÍCIO CERTO LTDA. ME
CAPTA RACIONALIZAÇÃO EM REDUÇÃO DE CUSTOS LTDA.
CONDUCTOR TECNOLOGIA S/A.
NAJA EXPRESS PROCESSAMENTO DE DADOS LTDA

- **Lojas Físicas** - o vale-transporte também é vendido em três lojas físicas operadas por empresa contratada pelo SPURBANUSS, com a anuência da Secretaria Municipal de Transporte - SMT e da SPTrans.
  - **Rede de Venda e Recarga de Crédito Eletrônico (Rede *online*)** - a SPTrans dispõe dos seguintes canais para efetuar a comercialização e recarga de créditos eletrônicos:
    - Rede de lotéricas: 794 pontos instalados nas casas lotéricas distribuídas pela cidade
    - Empresas Credenciadas para Venda e Recarga de Créditos Eletrônicos: empresas credenciadas pela SPTrans para a venda e recarga de créditos eletrônicos, conforme quadro abaixo:



MFS SERVIÇOS DE MEIOS DE PAGAMENTO LTDA. (ZUUM)
BENEFÍCIO CERTO LTDA. - EPP
SUPER PAGAMENTOS E ADMINISTRAÇÃO DE MEIOS ELETRÔNICOS LTDA.
PROMOBOM AUTOPASS S.A.
DEVELS SERVIÇOS EM TRANSPORTE S/S LTDA
CITTATI TECNOLOGIA EM DESENVOLVIMENTO DE SOLUÇÕES LTDA.
RPC REDE PONTO CERTO TECNOLOGIA E SERVIÇOS LTDA.
QIWI BRASIL TECNOLOGIA S/A
PLDEVICE TECNOLOGIA EM SISTEMAS DE COMPUTADORES LTDA.
PLANINVESTI ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS LTDA.
PRODATA MOBILITY BRASIL S.A.
SERVLOT - SERVIÇOS E SISTEMAS OPERACIONAIS LTDA.
PROTEGE SISTEMAS LTDA. - ME
BANCO DO BRASIL S/A
VR BENEFÍCIOS E SERVIÇOS DE PROCESSAMENTO LTDA.
CARTÃO LEGAL - SISTEMAS DE AUTOMATIZAÇÃO E GERENCIAMENTO LTDA.
PERTO S.A. PERIFÉRICOS PARA AUTOMAÇÃO
N2 NETBRA DISTRIBUIÇÃO INTEGRADA LTDA.

### 1.3. Arquitetura das Redes de Recarga

A rede de venda e recarga *on-line* possui a arquitetura, ilustrada na figura abaixo:





## Clearing

Os três diferentes modais de transporte são geridos por duas esferas de governo, sendo que as respectivas operadoras/gestoras são empresas estatais, como é o caso da CPTM; de economia mista, caso da SPTrans e do Metrô; e de economia privada, como a ViaQuatro, as empresas operadoras dos ônibus, bem como a Move São Paulo e a Vem ABC que, oportunamente, passarão a operar linhas do Sistema Metroviário. A fim de viabilizar a implantação do Bilhete Único nessas diferentes pessoas jurídicas, foi necessária a constituição de um modelo de Câmara de Compensação *Clearing*, cujos detalhes estão apresentados no item 4.6.1 deste Anexo.

## 1.4. Cobrança

### Tipos de Cartões

O grupo de cartões denominado Bilhete Único é composto por:

- **Bilhete Único Comum Anônimo** - pode ser adquirido por qualquer usuário;
- **Bilhete Único Vale-Transporte** - adquirido pelas empresas e fornecido aos seus empregados;
- **Bilhete Único Estudante** - adquirido pelos estudantes do ensino fundamental, médio, superior e de cursos técnicos e profissionalizantes;
- **Bilhete Único Especial Idoso** - fornecido aos cidadãos com idade igual ou superior a 60 anos; propicia isenção tarifária.  
**Bilhete Único Especial Pessoa com Deficiência** - fornecido às pessoas com deficiência causada por lesão permanente ou temporária que se enquadrarem nos critérios diagnósticos de concessão estabelecidos na Portaria Intersecretarial nº 001/11 – SMT/SMS, de 02/12/2011. Propicia isenção tarifária e permite integração na rede de transporte;

- **Bilhete Único Especial Pessoa com Deficiência "Mãe acompanhante"** - fornecido aos pais ou responsáveis legais dos usuários matriculados e com frequência regular em Unidades de Ensino localizadas no Município de São Paulo cadastradas na SPTrans, para utilização sem a presença do titular, em horários pré-estabelecidos, de acordo com o período de frequência escolar, nos ônibus do sistema de transporte coletivo municipal. Não é aceito no sistema sobre trilhos sem a presença do titular e propicia isenção tarifária.
- **Bilhete Único Especial Gestante** - fornecido a partir do 5º mês de gestação comprovado mediante atestado médico, permite o desembarque pela porta dianteira do veículo mediante pagamento da tarifa e giro da catraca;
- **Bilhete Único Especial Obeso** - fornecido aos cidadãos cujo IMC – Índice de Massa Corporal for superior a 39,9, permite o desembarque pela porta dianteira do veículo mediante pagamento da tarifa e giro da catraca;
- **Bilhete Único Mãe Paulistana** - fornecido pela Secretaria Municipal da Saúde às gestantes residentes no Município de São Paulo cadastradas no "Programa de Proteção da Saúde da Gestante e do Recém-nascido", de acordo com os critérios estabelecidos no Decreto nº 46.966, de 02/02/06;
- **Bilhete Único USP** - fornecido aos estudantes, professores e funcionários da USP do Estado de São Paulo para uso, exclusivamente, nas linhas circulares 8012/10- Cidade Universitária – Metrô Butantã (circular-1) e na linha 8022/10- Cidade Universitária – Metrô Butantã (circular-2), identificadas por adesivo no vidro. Não é necessário colocar créditos no cartão, o acesso à catraca será liberado no período diurno 07 dias por semana;
- **Bilhete Estacionamento** - adquiridos e carregados nos Postos de Venda e Recarga. O cartão tem custo (casco) e permite



estacionar nos locais pré-estabelecidos, por um período de 12 horas, com direito a realizar duas viagens (ida e volta) de ônibus, Metrô ou CPTM, durante esse período;

- **Bilhete Lazer** - adquiridos nos pontos de venda de recarga de Bilhete Único localizados nas estações do Metrô e carregados na rede geral. O cartão tem custo (casco) e é obrigatória uma recarga inicial, depois deve ser carregado com lotes de 10 viagens. O uso é válido somente no sistema sobre trilhos (Metrô e CPTM), a partir das 18h do sábado até o fim das operações comerciais do domingo, e também o dia todo nos feriados nacionais ou estadual de São Paulo com redução no valor da tarifa.
- **Bilhete Fidelidade** - adquiridos nos pontos de venda de recarga de Bilhete Único localizados nas estações do Metrô para uso somente no sistema sobre trilhos (Metrô e CPTM). Há um custo inicial do casco sendo obrigatória uma carga inicial com valor equivalente a no mínimo 8 tarifas do sistema sobre trilhos. Todas as demais recargas devem ser realizadas em lotes de 8, 20 ou 50 viagens, sem qualquer outro custo.

Além das modalidades acima relacionadas, foi implantado no dia 30 de novembro 2013 o Bilhete Único Mensal, o qual engloba em um mesmo cartão as funcionalidades dos tipos Comum, Estudante e Vale transporte, e por meio do qual o usuário utilizará o ônibus por um número ilimitado de vezes em um período de trinta dias, mediante o pagamento de uma cota mensal. A versão de cotas semanais foi implantada em 03 de abril de 2014 e a diária (24 Horas) foi implantada no dia 24 de maio de 2014.

Foram criados ainda os cartões denominados operacionais que realizam funções de configuração, verificação e registro dos validadores eletrônicos, além de liberação de bloqueio e armazenamento de informações.



## Cartões Operacionais

- De uso exclusivo da SPTRANS e empresas operadoras, com as funções de:
  - GPC - realizar a configuração dos validadores (identificação de garagem, veículo, linha, etc.);
  - Serviço - realizar abertura e fechamento do serviço;
  - Bordo - efetuar a liberação da catraca no caso de pagamento em dinheiro;
  - ½ viagem - registrar o horário de início/fim e sentido de cada viagem;
  - Linha - definir a linha em que o veículo irá operar.
- De uso exclusivo no Metrô e na CPTM, com as funções de:
  - GPC - realizar a configuração dos validadores (identificação da estação, linha, etc.);
  - Serviço - realizar abertura e fechamento do serviço;
  - Linha - definir a linha de bloqueios da Estação.
- Cartão de Serviço (Crachá) Metrô
  - Cartão utilizado por todos os funcionários para acesso ao transporte no Metrô
- Cartão de Serviço (Crachá) CPTM
  - Cartão utilizado por todos os funcionários para acesso ao transporte na CPTM
- Cartão Operacional CPTM – Idoso
  - Para uso pelo agente para a liberação da passagem das pessoas idosas com direito a gratuidade
- Cartão Operacional CPTM – Desempregado
  - Para uso pelo agente para a liberação da passagem para pessoas desempregadas com benefício da passagem

## Dinheiro

O usuário que não dispõe de um cartão com créditos poderá pagar a passagem em dinheiro.

### 1.5. Atendimento ao Usuário

#### Central de Atendimento Telefônico 156

Serviço da Prefeitura para atender as reclamações e prestar informações aos munícipes. Funciona 24 horas por dia, 7 dias por semana. Recebe a maioria das chamadas telefônicas referentes ao Bilhete Único. Os atendentes utilizam um *script* que permite a resolução da maioria das reclamações. As reclamações que não são atendidas pelo *script*, além de sugestões para o Bilhete Único, são recebidas e registradas no sistema Infotrans. A SPTrans, através das áreas específicas, acessa as informações pendentes no Infotrans e providencia o atendimento diretamente aos usuários.

#### Postos de Atendimento a Usuários Especiais (Idosos e PCDs), operados pela SPTrans

Nestes postos é feito o atendimento aos usuários e recepcionada toda a documentação exigida para requerer o benefício da gratuidade e dos usuários do serviço Atende. A análise e validação desses documentos são realizadas pela Área de Análise de Documentação e Avaliação/Auditoria Médica, que fica localizada no Bairro Pari.

No Quadro 1 consta a localização de todos os Postos de Atendimento:

**RELAÇÃO DOS POSTOS DE ATENDIMENTO E CADASTRAMENTO DE GRATUIDADES**

REGIÃO	POSTOS	ENDEREÇO	FONE	HORÁRIO	ATENDIMENTO		
					IDOSOS	PCD	ATENDE
CENTRO	Boa Vista	R. Boa Vista, 128	3237 - 4473	08 h às 16:00	X	X	X
NORTE	Subprefeitura da Casa Verde	Av. Ordem e Progresso, 1001	3966 - 1144	08 h às 16:00	X		
	Subprefeitura do Jaçanã	R. Luiz Stamatís, 300	2249 - 6089	08 h às 16:00	X		X
	Subprefeitura Santana/Tucuruvi	Av. Tucuruvi, 808	2982 - 0150	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura da Vila Maria	R. General Mendes, 111	3326 - 4531	08 h às 16:00	X		X
SUL	Subprefeitura do Campo Limpo	R. Nossa Sra. Do Bom Conselho, 59	5513 - 6201	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura da Capela do Socorro	R. Cassiano dos Santos, 499	5666 - 9688	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura de Cidade Ademar	Av. Yervant Kissajkian, 416	5565 - 0494	08 h às 16:00	X		X
	Subprefeitura do Ipiranga	R. Lino Coutinho, 444	2215 - 7229	08 h às 16:00	X		X
	Subprefeitura de Jabaquara	Av. Engº Armando de Arruda Pereira, 2314	5021 - 7611	08 h às 16:00	X		
	Subprefeitura da Vila Mariana	R. José de Magalhães, 450	5549 - 3678	08 h às 16:00	X	X	X
	Terminal Santo Amaro	Av. Pe. José Maria, 400	5685 - 7071	08 h às 16:00	X	X	X
LESTE	Subprefeitura de Aricanduva	Rua Atucuri, 699	2294 - 0988	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura de Galianases	R. Itaquera Galianases, 2565	2552 - 2219	08 h às 16:00	X		
	Subprefeitura de Itaim Paulista	Av. Marechal Tito, 3012	2963 - 2518	08 h às 16:00	X		
	Subprefeitura de Itaquera	R. Augusto Carlos Bauman, 851	2944 - 7983	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura da Penha	R. Candapul, 492	2958 - 3125	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura de São Mateus	Av. Ragueb Chofi, 1400	2962 - 2118	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura de São Miguel	R. Ana Flora Pinheiro de Souza, 76	2297 - 0634	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura de Vila Prudente	Av. do Oratório, 172	2116 - 4118	08 h às 16:00	X		X
OESTE	Subprefeitura do Butantã	R. Dr. Ulpiano da Costa Manso, 201	3739 - 4978	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura da Freguesia do Ó	R. João Marcelino Branco, 95	3984 - 2576	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura da Lapa	R. Guaicurus, 1000	3801 - 4126	08 h às 16:00	X	X	X
	Subprefeitura de Perus	R. Ylídio Figueiredo, 349	3918 - 4467	08 h às 16:00	X	X	X
	Terminal Pirituba	Av. Raimundo Pereira de Magalhães, 4991	3974 - 4919	08 h às 16:00	X		X

**Quadro 1: Localização dos Postos de Atendimento**

O horário de atendimento dos postos é:

- Postos situados nas Subprefeituras, Terminais e Rua Boa Vista: das 08h00 às 16h00;

**Postos de Atendimento aos Usuários Pagantes (VT, Estudante Comum) – Rede Própria.**

Presta serviços relacionados ao Bilhete Único entre os quais:

- Bloqueio: no caso de perda e roubo e cartões danificados;
- Emissão de 2ª via: perda, roubo e danificados;



- Associação: ao funcionário referente ao vale-transporte;
- Restauração: no caso de defeito no cartão;
- Restituição de crédito, após o cancelamento do cartão;
- Solicitação do benefício por parte dos Estudantes.

Segue no Quadro 2 a relação dos postos.

Postos	Endereço
LOJA AUGUSTA	Rua Augusta, 449 - Consolação
LOJA SANTA CECÍLIA	Rua Frederico Abranches, 168/172 - Sta. Cecília
POSTO SÉ	Pça. da Sé 188 - Centro
TERM. PRINCESA ISABEL	Pça. Princesa Isabel, s/n - Campos Elíseos
POSTO BRÁS	Av. Celso Garcia, 142 - Brás
XV DE NOVEMBRO	Rua XV de Novembro, 268 - Centro
TERM. BANDEIRA	Pça. da Bandeira s/n
TERM. PQ. D. PEDRO	Av. do Exterior, s/n
TERM. AMARAL GURGEL	Rua Frederico Tendel, 107
TERM. PENHA	Av. Gabriela Mistral com Av. Cangaíba
TERM. V. PRUDENTE	Rua Trocarí, s/n - Term. V. Prudente
TERM. CARRÃO	Av. 19 de Janeiro, altura do nº 884 - Carrão
TERM. A E CARVALHO	Av. Imperador com Av. Águia de Haia - Term. A E Carvalho
POSTO SÃO MIGUEL	Rua Beraldo Marcondes, 176 - São Miguel
TERM. ARICANDUVA	Av. Aricanduva, 86 - Aricanduva
TERM. SÃO MIGUEL	Rua Guaracapã, 350 - São Miguel
TERM. SAPOEMBA	Av. Arquiteto Vila Nova Artiga com Av. Sapopemba
TERM. C. TIRADENTES	Rua Sara Kubischek, 165 - C. Tiradentes
POSTO IMIRIM	Rua Quirinópolis, 62 - Imirim
POSTO SANTANA	Rua Dr. Olavo Egídio, 153 / 157 - Santana Próximo Metrô
POSTO VILA AMÁLIA	Rua Elza Guimarães, 589 - Vila Amália
TERM. CACHOEIRINHA	Av. Itaberaba com Inajar de Souza, s/n
TERM. CASA VERDE	Pça. das Monções s/n - Casa Verde
POSTO JAGUARÉ	Av. Alexandre Mackenzie, 69 - Jaguaré
POSTO MANGALOT	R. Joaquim Oliveira Freitas, 1122 - V. Mangalot
TERM. PIRITUBA	Av. Dr. Felipe Pinel, 60 - Pirituba
TERM. LAPA	Pça Miguel Dell'Erba, 50 - Lapa

Postos	Endereço
TERM. STO AMARO	Av. Pe José Maria, 400 - Sto Amaro
POSTO METRÔ-JABAQUARA	Av.Eng.Armando de Arruda Pereira X R. Nelson Fernandes
POSTO SANTA CRUZ	Rua Domingos de Moraes, 2.721 - Próximo Metro Sta. Cruz
TERM. CAPELINHA	Estrada de Itapecirica, 3.222
TERM. JOÃO DIAS	Av. João Dias, 3.589
TERM. PARELHEIROS	Estrada da Colonia s/n - Parelheiros
TERM. GRAJAU	Rua Giovanni Bononcini, 77 - Pq. Brasil
TERM. ÂNGELA	Estrada do M. Boi Mirim, 4.901 - Jardim Ângela
TERM. VARGINHA	Rua Paulo Gullguer Reimberg, s/n
TERM. CAMPO LIMPO	Rua Campina Grande, 43 - Campo Limpo
TERM. GUARAPIRANGA	Av M' Boi Mirim, 152 - Guarapiranga
TERMINAL SACOMÃ	Rua Bom Pastor, 3.000 - Ipiranga
ESTAÇÃO MERCADO	Av. do Estado 3.350, - Pq. D. Pedro II
ESTAÇÃO D. PEDRO	Av. do Estado, 4.455 - Cambuci
ESTAÇÃO ANA NÉRI	Rua Dona Ana Neri, 459 - Mooca
ESTAÇÃO C. A. YPIRANGA	Rua do Manifesto, 151 - Ipiranga
ESTAÇÃO DO GRITO	Av. das Juntas Provisórias, 1290 - Ipiranga
ESTAÇÃO N. S. APARECIDA	Av. das Juntas Provisórias 450 - Ipiranga
ESTAÇÃO ALBERTO LION	Praça Alberto Lion, S/N - Mooca
TERMINAL PINHEIROS	Rua Gilberto Sabino, 130 - Pinheiros

Quadro 2: Localização dos Postos de Atendimento

Para a instalação de Posto de Venda, integrantes da Rede Própria, são observados os seguintes aspectos:

- Facilidades de acesso e segurança ao público, conveniência e aspecto visual dos locais de atendimento;
- Cada Posto de Venda deverá possuir equipamentos para a prestação dos serviços e atendimento, em quantidades suficientes para atender à demanda. Deverá também efetuar a apuração das Vendas Efetuadas e seu Controle diariamente.



A SPTrans fornece lotes de cartões Bilhete Único, nas quantidades suficientes para o atendimento da demanda existente em cada modalidade, obedecendo os seguintes procedimentos:

- Disponibilização para a SPTrans, por meio de arquivo eletrônico, até as 12h do dia seguinte ao movimento, os relatórios referentes às quantidades vendidas, os saldos existentes e a receita apurada, por tipo de pagamento de passagem, individualizados por Ponto de Venda;
- Depósito do repasse dos valores comercializados deverão serem efetuados em até D+1 útil, da data da venda;
- Facultar aos agentes de fiscalização da SPTrans, a qualquer tempo, o acesso a todos os dados necessários, inclusive aos saldos de cartões e talões de zona azul, para a confirmação das informações prestadas.

#### **Procedimentos de Fiscalização**

A SPTrans poderá realizar ampla e completa fiscalização dos serviços de comercialização realizado pela Rede Pública, através de equipe especialmente designada.

Todos os controles e relatórios dos Pontos de Venda, referentes à movimentação de estoques e vendas, são objetos de fiscalizações periódicas por parte da SPTrans.

Para os efeitos de fiscalização, os Pontos de Venda obrigam-se a:

- Permitir acesso do pessoal designado pela SPTrans a todas suas dependências, a qualquer tempo; e
- Prestar todos os esclarecimentos e informações solicitados pela SPTrans.





## Regras de Operacionalização dos Postos de Venda e Atendimento e nas Lojas.

Atualmente, o SPURBANUSS operacionaliza, além dos postos, 02 lojas instaladas nos locais abaixo relacionados:

- Rua Augusta, 449 - Consolação;
- Rua Frederico Abranches 168/172 - Santa Cecília;

É facultado ao SPURBANUSS, com a anuência expressa da SPTrans, a instalação de outros Pontos de Distribuição adicionais, em locais de sua escolha, desde que tais pontos sejam dotados do sistema de controle informatizado exigido e, ainda, estejam sujeitos aos procedimentos de fiscalização previstos neste documento.

Para possibilitar o início da operação dos pontos especializados de distribuição, o SPURBANUSS deverá adotar as seguintes providências de estruturação, na ordem apresentada:

- a. Selecionar os locais para instalação das lojas;
- b. Submeter os locais selecionados à avaliação e aprovação dos técnicos da SPTrans;
- c. Desenvolver projetos de leiaute e sistemas informatizados;
- d. Submeter os projetos de leiaute e sistemas informatizados à avaliação e aprovação dos técnicos da SPTrans;
- e. Executar obras de adequação dos locais e adquirir móveis, máquinas, equipamentos, etc., conforme projetos aprovados pela SPTrans;
- f. Submeter o conjunto pronto de cada loja, instalações e sistemas à avaliação e aprovação final pela SPTrans;
- g. Iniciar as operações de cada loja após aprovação final pela SPTrans.

É facultado ao SPURBANUSS subcontratar com outras empresas a instalação e a operação das lojas, permanecendo, porém, integralmente responsável pela escolha da subcontratada e pelas obrigações ora assumidas.

### **Funcionamento dos Postos de Venda e Atendimento e das Lojas**

As lojas atenderão ao público, ininterruptamente, no mínimo, das 8h às 16h30, de segunda a sexta-feira, exceto feriados, podendo tal horário sofrer alteração, a critério da SPTrans, desde que plenamente justificado, em função da necessidade de atendimento da demanda existente. Quaisquer alterações no horário de atendimento das lojas, por iniciativa do SPURBANUSS, deverão ser formalmente propostas à SPTrans, para avaliação e autorização.

Toda a distribuição de créditos de vales-transportes pelo SPURBANUSS aos empregadores deverá ser efetuada contra apresentação, pelo cliente, do formulário "Solicitação de Vales-Transportes", mediante emissão de recibo específico em, no mínimo, 2 (duas) vias, mecanicamente autenticado, os quais deverão ser mantidos, anexados à solicitação, em arquivo, para possíveis consultas, durante 5 anos, após o que poderão ser destruídos.

Os postos localizados nos Terminais atenderão ao público, ininterruptamente, no mínimo, no horário de operação dos Terminais, todos os dias da semana.

Os postos localizados fora dos Terminais atenderão ao público de segunda a sexta-feira no horário das 07h às 17h.

Os dias e horários poderão ser alterados pela SPTrans, de acordo com a necessidade e demanda.

### **1.6. Projetos Publicitários**

Caso deseje realizar, com a prévia aprovação da SPTrans, o SPURBANUSS responsabilizar-se-á e arcará com os custos da elaboração e veiculação de projetos publicitários/informativos destinados a campanhas institucionais de informação aos usuários, sobre suas atividades de distribuição de bilhetes de passagem, na forma escrita/gráfica, bem como aquelas a serem veiculadas pela imprensa televisiva e falada.



### 1.7. Fiscalização do Sistema de Bilhetagem

A SPTrans, por meio de sua Gerência de Comercialização e Prevenção de Fraude, poderá, a qualquer tempo, realizar o acompanhamento dos dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, além de fiscalização nas Instituições de Ensino no sentido de coibir manipulações, fraudes e prejuízos.

As principais áreas de atuação da equipe de fiscalização da SPTrans são:

- **Escolas:** A equipe de fiscalização procede a averiguação nas solicitações de emissão do Bilhete Único Estudante efetuadas pelos alunos. Na ocorrência de irregularidades, é emitido um relatório solicitando providências quanto ao cancelamento ou bloqueio das cotas e cobrança dos valores referentes aos eventuais prejuízos causados.
- **Empresas Operadoras:** Os trabalhos são realizados visando detectar possíveis irregularidades na utilização do Bilhete Único.
- **Central de Distribuição, Lojas e Postos de Venda:** Os trabalhos de fiscalização abrangem: análise de estoque de cartões, talões de zona azul.

Para a realização dos trabalhos de fiscalização/auditoria o operador obriga-se a:

- Prestar esclarecimentos e informações solicitadas pela "Equipe de Fiscalização" garantindo o acesso, a qualquer tempo, às suas instalações, principalmente nas dependências onde estão instalados os equipamentos de controles operacionais e de coleta de dados dos veículos.
- Atender prontamente as reclamações, exigências ou observações feitas pela "Equipe de Fiscalização", refazendo ou corrigindo trabalhos ou procedimentos operacionais que comprovadamente não estiverem de acordo ou dando margem a ocorrência de queda na qualidade dos serviços prestados.
- Todas as solicitações, reclamações, exigências ou observações somente produzirão efeito se processadas por escrito.



### 1.8. Principais Números do Sistema de Bilhetagem Atual

São apresentados no Quadro 3 os números representativos do desempenho do Sistema de Bilhetagem Atual.

<b>Sistema de Recarga</b>		
Sistema de Recarga de Créditos on-line	840.000 dia útil	1 milhão dia pico
Pontos distribuídos pela cidade	8.500 Públicos	10.900 Privados
<b>Transações de Uso nos validadores</b>		
Transações de utilizações por dia	13 milhões dia útil	
15 mil ônibus		
153 estações Metrô/CPTM/ViaQuatro		
<b>Venda de VT</b>		
Pedidos de VT / Quantidade processada	171.657/mês	
Beneficiários cadastrados	1.625.949	
<b>Emissão e Distribuição de Cartões</b>		
Emissão, inicialização e distribuição	4 milhões de cartões/ano	
<b>Usuários Cadastrados</b>		
Comum, estudante, idoso, deficiente, vale-transporte.	7.000.000	
<b>Solicitação de bilhete estudante</b>		
Postos de Atendimento e Posto Virtual (web)	Dia/pico 28.000	Mês/ Pico 306.000

Quadro 3: Números do Sistema de Bilhetagem Atual



## POLÍTICA TARIFÁRIA

### 2.1. Introdução

Cabe ao Poder Público Municipal a definição da política tarifária aplicada aos serviços de Transporte Coletivo Público da cidade de São Paulo. A Lei Orgânica do Município estabelece, em seu artigo 178, que: "As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo..." E a Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, complementa, em seu artigo 27, que "As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Executivo..." O Decreto Municipal nº 55.816, de 23 de dezembro de 2014, delegou ao Secretário Municipal de Transportes a competência para fixação das tarifas para a prestação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros.

Na cidade de São Paulo, a política tarifária é dissociada da remuneração dos operadores.

A tarifa básica vigente desde 09 de janeiro de 2016 é de R\$ 3,80, conforme Portaria nº 121/15-SMT.GAB publicada em 31/12/15.

A Portaria nº 003/15-SMT.GAB, publicada em 09/01/15, regulamentou a isenção integral da tarifa aos estudantes de ensino fundamental e médio nas redes públicas de ensino, de ensino superior nas redes públicas que possuam renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional, e de ensino superior em estabelecimentos privados que sejam bolsistas do programa PROUNI, financiados pelo FIES, e integrantes do Programa Bolsa Universidade ou de programas governamentais de cotas sociais com renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional.

Demais estudantes tem desconto de 50% da tarifa básica, e têm direito, em média, a 48 tarifas mensais, o que equivale aproximadamente ao número de viagens de ida e volta dos dias úteis.

A gratuidade nos transportes coletivos aos idosos com 65 anos ou mais

de idade foi estabelecida no artigo 230 – parágrafo 2º da Constituição Federal de 1988. Em São Paulo, a gratuidade é concedida aos idosos com idade igual ou superior a 60 anos, sendo que o benefício é concedido às mulheres desde 1993, de acordo com a Lei Municipal nº 11.381, de 17/06/93, e para os homens, desde 2014, de acordo com a Lei Municipal nº 15.912, de 16/12/13, e o Decreto nº 54.925, de 13/03/14.

Também é concedida gratuidade a pessoas portadoras de deficiências (física, visual, auditiva, mental/intelectual), temporária ou permanente, residentes na cidade ou na Região Metropolitana de São Paulo. A concessão do benefício segue a legislação em vigor (Leis Municipais nºs 11.250/92 e 14.988/09, e Portaria Intersecretarial nº 001/11-SMT/SMS).

Todos os usuários com direito a desconto tarifário e a gratuidade (idosos e deficientes) são cadastrados e possuem um tipo de cartão identificado, inclusive com fotografia, para que não possam ser utilizados por terceiros.

## **2.2. Bilhete Único e política tarifária**

Até 2004, a política tarifária do Município de São Paulo consistia em uma tarifa única por trecho de viagem: as integrações sem cobrança de nova tarifa ocorriam apenas nos terminais de transferência, constituindo área paga.

A partir de 2004, com a implantação do Bilhete Único, a política tarifária passou a consistir em uma tarifa única por viagem, e temporal: o usuário pode utilizar até 4 veículos em um intervalo de tempo para realizar a sua viagem, pagando uma única tarifa. Esta ampliação do conceito tarifário foi possível com a implementação de um sistema de bilhetagem eletrônica, inexistente até então.

O tempo para efetuar a viagem depende do tipo de cartão. Para o cartão do tipo Comum, as integrações podem ser efetuadas num período de até 3 horas, e para os cartões de Vale-Transporte e Estudante, o período é de até 2 horas. Nos domingos e feriados, para os cartões do tipo Comum pré-carregados com última carga igual ou superior a 4 tarifas básicas, o período de



integração é de 8 horas, permitindo assim que o usuário possa utilizar uma única tarifa para a ida e volta de sua viagem, seja lazer ou não. Em resumo, com o advento do Bilhete Único, houve uma expansão das possibilidades de utilização da rede de transporte pelo usuário, que pode se transferir de um veículo a outro, em qualquer ponto da cidade, sem a necessidade de ir até os terminais de transferência.

Para usufruir dessas possibilidades de integração, o usuário deverá dispor do Bilhete Único. Sem o Bilhete Único, o usuário pode pagar a tarifa em dinheiro no ato da realização de sua viagem, mas não poderá fazer integrações sem o pagamento de nova tarifa. Para o usuário com Bilhete Único sem crédito, o cobrador validará seu Bilhete Único no momento do pagamento em dinheiro do primeiro trecho da viagem, possibilitando-lhe o direito de realizar a integração.

Em 2013 foi implantado o Bilhete Único Mensal e, em 2014, os Bilhetes Único Semanal e 24 horas. Nestes casos, o usuário desembolsa um valor único para uso da rede de transporte em um período temporal mais amplo que o atual (31 dias, 7 dias e 24 horas, respectivamente para Bilhete Único Mensal, Semanal e 24 Horas), sem ficar restrito à tarifa por viagem.

Em 2014 também foi lançado a opção do Bilhete Único Semanal e 24 horas sem necessidade de cadastramento, para atender passageiros eventuais, que transitam temporariamente pela Cidade para turismo, eventos culturais, congressos, etc.

Em 15 de abril de 2017 a grade tarifaria foi modificada, mantendo-se a tarifa básica inalterada, sendo reajustados os valores da integração ônibus+trilhos, os bilhetes temporal mensal (VT e Escolar) e 24 horas (VT e Escolar) e o bilhete temporal semanal deixaram de ser comercializados.

### **2.3. Integração com outros modais**

O sistema municipal de ônibus está integrado com outros modais de transporte coletivo: sistema metro-ferroviário e sistema de ônibus

metropolitano. Os convênios celebrados entre os partícipes envolvidos estabelecem as regras de integração.

- **Integração com o sistema metroferroviário (Metrô, ViaQuatro e CPTM)**

A partir de 30/12/2005, o Bilhete Único passou a ser utilizado também na integração tarifária do ônibus com o sistema metro-ferroviário. Nessa integração, estão previstas viagens com até 3 transferências (4 trechos de viagem), mas apenas um desses trechos da viagem pode ser efetuada no sistema metro-ferroviário. O embarque no sistema metro-ferroviário deve ser efetuado nas primeiras 2 horas contadas a partir do primeiro registro.

Na integração com o sistema metro-ferroviário há o pagamento de um acréscimo tarifário. A tarifa de integração atual é de R\$ 6,80, representando, portanto, um desconto para o usuário de 10,5% em relação à soma das tarifas dos dois modais (R\$ 7,60, sendo atualmente R\$ 3,80 em ambos os sistemas, ônibus e trilhos). Assim, no primeiro trecho da viagem é descontado do Bilhete Único do usuário o valor da tarifa básica do respectivo sistema (R\$ 3,80), e ao se integrar com o outro sistema, é descontado o complemento de R\$ 3,00.

A atual partição da receita oriunda da tarifa integrada de R\$ 6,80 é de R\$ 3,20 para o sistema de ônibus municipal (desconto de 18,7% da tarifa básica) e de R\$ 3,60 para o sistema metro-ferroviário (desconto de 5,2% da tarifa básica).

A Tabela 1 a seguir apresenta a evolução da tarifa básica do sistema de ônibus municipal, bem como da tarifa integrada com o sistema metro-ferroviário (Metrô/Via Quatro/CPTM), desde o início da integração, em 30/12/2005.

Valores em R\$

Data	Tarifa Básica Sistema de Ônibus Municipal	Tarifa Básica Sistema de Trilhos Metrô ViaQuatro CPTM	Soma Tarifas	Tarifa Integração	Diferença	Desconto %	Partição Sistema de Ônibus Municipal	Partição Sistema Trilhos
30/12/05	2,00	2,10	4,10	3,00	1,10	26,8%	1,45	1,55
30/11/06	2,30	2,30	4,60	3,50	1,10	23,9%	1,75	1,75
9/2/08	2,30	2,40	4,70	3,65	1,05	22,3%	1,75	1,90
9/2/09	2,30	2,55	4,85	3,75	1,10	22,7%	1,75	2,00
4/1/10	2,70	2,55	5,25	4,00	1,25	23,8%	2,00	2,00
9/2/10	2,70	2,65	5,35	4,07	1,28	23,9%	2,00	2,07
5/1/11	3,00	2,65	5,65	4,29	1,36	24,1%	2,22	2,07
13/2/11	3,00	2,90	5,90	4,49	1,41	23,9%	2,22	2,27
12/2/12	3,00	3,00	6,00	4,65	1,35	22,5%	2,22	2,43
02/6/13	3,20	3,20	6,40	5,00	1,40	21,9%	2,39	2,61
24/6/13	3,00	3,00	6,00	4,65	1,35	22,5%	2,22	2,43
06/1/15	3,50	3,50	7,00	5,45	1,55	22,1%	2,60	2,85
09/01/16	3,80	3,80	7,60	5,92	1,68	22,1%	2,82	3,10
15/04/16	3,80	3,80	7,60	6,80	0,80	10,5%	3,20	3,60

As tarifas e partição dos Bilhetes Único Mensal e 24 Horas, integrado com o sistema de trilhos, está apresentada na Tabela a seguir.

Modalidade	Comum (1)		
	Tarifa	Partição Sistema de Ônibus Municipal	Partição Sistema Trilhos
Mensal	R\$ 300,00	R\$ 143,48	R\$ 156,52
24 Horas	R\$ 20,00	R\$ 9,56	R\$ 10,44

(1) Os Bilhetes Único Mensal e 24 horas estão disponíveis apenas para o cartão Comum



## **Integração com o sistema de ônibus metropolitano (EMTU)**

A integração com o sistema metropolitano de transporte coletivo por ônibus, gerenciado pela EMTU, ocorre atualmente em 3 terminais de integração: Terminal São Mateus, Terminal Sacomã e Terminal Grajaú.

No Terminal São Mateus, gerenciado pela EMTU, a integração ocorre sem a utilização do Bilhete Único. O Terminal é fechado, e a integração ocorre fisicamente, com os usuários entrando pela porta traseira dos veículos, sem passar pela catraca dos ônibus e sem pagamento de nova tarifa. É o mesmo modelo de integração no interior dos terminais que vigorava antes da implantação do Bilhete Único em São Paulo, com base em área paga. Cada sistema arrecada a tarifa em um dos sentidos da viagem do usuário, portanto, o desconto tarifário concedido é de 50% da tarifa básica de cada sistema. A receita dos passageiros lindeiros no Terminal São Mateus é rateada entre os sistemas.

Nos Terminais Sacomã e Grajaú, a integração é efetuada, operacionalmente, com os cartões de Bilhete Único e BOM (cartão eletromagnético do sistema intermunicipal), através de aparelhos transferidores de direito de integração (TDI). A tarifa de integração é composta pela tarifa com desconto de cada modal, desconto este definido de forma autônoma pelas partes. A distribuição da receita é efetivada a partir do encontro de contas das receitas envolvidas, considerando o desconto tarifário concedido pelos partícipes.

### **2.4. Resumo da grade tarifária**

Conforme exposto, o usuário do sistema atualmente possui uma ampla gama de opções tarifárias para utilização do transporte coletivo. A tabela a seguir apresenta um resumo das possibilidades de uso tarifário.



**TARIFAS PARA A UTILIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO A PARTIR DA ZERO HORA DO DIA 15.04.2017**

Modal <sup>(1)</sup>	Tipo de pagamento na utilização	Direito de temporalidade	Tarifas por Tipo de Bilhete Único		
			Comum	VT	Escolar <sup>(2)</sup>
Ônibus	Com Bilhete Único	Até 4 utilizações em 3hs (Comum) ou 2h (VT e Escolar)	R\$ 3,80	R\$ 3,80	R\$ 1,90
		Nos domingos e feriados: até 4 utilizações em 8 horas (Bilhete Comum pré-carregado com última carga igual ou superior a 4 tarifas)	R\$ 3,80	-	-
	Com Bilhete Único previamente cadastrado	24 Horas	R\$ 15,00	R\$ 10,00	R\$ 5,00
		Mensal (31 dias)	R\$ 190,00	R\$ 140,00	R\$ 70,00
	Pagamento em dinheiro na utilização, sem uso do Bilhete Único	Apenas para 1 utilização, sem limite temporal	R\$ 3,80	sem utilização do Bilhete Único	
Pagamento em dinheiro na utilização, usando B.U. previamente cadastrado mas sem créditos eletrônicos	Até 4 utilizações em 3 horas	R\$ 3,80	independente do Tipo de Bilhete Único		
Integração Ônibus + Trilhos	Com Bilhete Único	4 utilizações em 3hs (Comum) ou 2h (VT e Escolar), sendo 1 no sistema de Trilhos nas 2 primeiras horas	R\$ 6,80	R\$ 6,80	R\$ 6,80
		Nos domingos e feriados: até 4 utilizações em 8 horas, sendo 1 no sistema de Trilhos realizada nas 2 primeiras horas (Bilhete Comum pré-carregado com última carga igual ou superior a 4 tarifas)	R\$ 6,80	-	-
	Com Bilhete Único previamente cadastrado	24 Horas	R\$ 20,00	-	-
		Mensal (31 dias)	R\$ 300,00	-	-
	Pagamento em dinheiro na utilização, usando B.U. previamente cadastrado <sup>(3)</sup>	Até 4 utilizações em 3 horas, sendo 1 utilização no sistema de Trilhos nas 2 primeiras horas	R\$ 6,80	independente do Tipo de Bilhete Único	
Ônibus Municipal + Ônibus Intermunicipal na área física do Terminal São Mateus	Com ou sem Bilhete Único	1ª utilização no 2º modal (Ônibus municipal ou intermunicipal), sem limite temporal	Tarifa do 1º modal utilizado, com ou sem Bilhete Único (se o 1º modal for Ônibus municipal: R\$ 3,80 (Bilhete Comum e VT))		
Ônibus Municipal + Ônibus Intermunicipal nos Terminais Sacomã e Grajaú	Com Bilhete Único e Bilhete BOM (EMTU)	1ª utilização no 2º modal (Ônibus municipal ou intermunicipal), sem limite temporal <sup>(4)</sup>	Tarifa do Ônibus Intermunicipal <sup>(4)</sup>		
Ônibus e Trilhos, para pessoas com idade superior a 60 anos	Com Bilhete Único Especial - Idoso, ou mediante apresentação de RG	-	R\$ 0,00	-	-
Ônibus e Trilhos, para pessoas com deficiência	Com Bilhete Único Especial - Pessoa com Deficiência - conforme regras estabelecidas pela SPTrans	-	R\$ 0,00	-	-
Ônibus	Com Bilhete Único	Passê Livre estudantil, conforme cotas escolares <sup>(2)</sup>	R\$ 0,00	-	-

(1) Ônibus: sistema municipal; Trilhos: Metrô, ViaQuatro e CPTM; Ônibus intermunicipal: linhas gerenciadas pela EMTU.

(2) Possuem isenção integral da tarifa; os estudantes que estejam cursando o ensino fundamental, médio, técnico, tecnológico ou profissionalizante nas redes públicas; que estejam cursando o ensino superior na rede pública e que tenham renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional; que estejam cursando o ensino técnico, tecnológico, profissionalizante ou superior na rede privada e que tenham renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional; que estejam cursando ensino superior na rede privada e sejam bolsistas PROUNI, FIES, Programa Escola da Família ou programas governamentais de cotas sociais. As condições para concessão da isenção integral da tarifa estão regulamentadas pela Portaria nº 25/15-SMT.GAB publicada em 14/03/15 no Diário Oficial da Cidade de São Paulo.

(3) Válido apenas quando a viagem se inicia no sistema de ônibus municipal, com Bilhete Único, sendo que o cartão deverá ter no mínimo o valor de R\$ 3,60 para permitir o débito do complemento ao integrar com o sistema de Trilhos.

(4) Se a viagem iniciar-se no sistema de ônibus municipal e com Bilhete Único, o usuário terá direito a até 3 utilizações no sistema municipal, e direito à 4ª utilização no Ônibus Intermunicipal, desde que efetuada no período de 3 horas (Comum) ou 2 horas (VT e Estudante).



### 3. Remuneração

Nos serviços regulares, a remuneração diária dos operadores será calculada através da seguinte fórmula:

$$R_n = RP \times D + \text{Atende} + \text{Noturno} + \text{VAL}$$

onde:

$R_n$  - Remuneração diária do dia de operação n

RP – Remuneração por passageiro, de valor igual a R\$ 3,0858

D – Demanda de passageiros catracados no dia de operação n

Atende - Remuneração do Serviço Atende

Noturno – Remuneração do Serviço Noturno

VAL – Remuneração de Equipamentos Embarcados

A remuneração diária dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros do município de São Paulo, mencionada acima, para o período de 16/12/2016 a 20/12/2017 e remunerada no ano financeiro de 2017, estará fixada aos recursos de R\$ 7.700.000.000,00 (Sete bilhões e setecentos milhões de reais), constituídos pelos seguintes valores:

Arrecadação tarifária e extra-tarifária do sistema de transporte coletivo municipal no valor de R\$ 4.800.000.000,00 (quatro bilhões e oitocentos milhões de reais), recebida no ano financeiro de 2017.

Compensações tarifárias no valor de R\$ 2.900.000.000,00 (dois bilhões e novecentos milhões de reais) recebidas no ano financeiro de 2017.

Se a arrecadação tarifária e extra-tarifária excederem o montante de R\$ 4.800.000.000,00 (quatro bilhões e oitocentos milhões de reais), o valor



de compensações tarifárias será diminuído no respectivo valor do excedente, de forma a preservar o valor acima fixado em 9.2.

Se a arrecadação tarifária e extra-tarifária não atingirem o montante de R\$ 4.800.000.000,00 (quatro bilhões e oitocentos milhões de reais), o valor de compensações tarifárias será acrescido em montante equivalente, de modo a preservar o valor acima fixado.

Considera-se arrecadação tarifária os valores obtidos com a pecúnia e a venda de créditos eletrônicos, subtraída das respectivas taxas de recarga.

Considera-se arrecadação extra-tarifária as receitas oriundas de publicidade, taxas de venda de vale transporte, contrato das linhas operadas na USP e demais receitas não oriundas do tesouro municipal e cujo destino seja a Conta do Sistema de Transporte Coletivo Municipal.

Define-se como remuneração dos serviços:

Valor de remuneração por passageiro, inclusive descontos contratuais por passageiro, multiplicado pela demanda;

- Remuneração do serviço Noturno;
- Terminais de transferência;
- Remuneração de implantação e manutenção de equipamentos embarcados;
- Operação das linhas da USP;
- Ajuste de combustíveis; e
- Reembolso de pedágio.

Para os efeitos do presente instrumento, os recursos orçamentários e a remuneração do Serviço Atende não serão considerados.

Os limites de remuneração do sistema aplicam-se no ano de 2017 e são calculados mensalmente.

Para fins deste Termo de Aditamento, a remuneração será ajustada mensalmente, considerando os limites mensais da Tabela abaixo:

Mês de remuneração	Data de operação inicial	Data de operação final	Compensação Tarifária	Arrecadação tarifária e extra tarifária limite	valores em R\$	
					Limite mensal para o sistema	Limite mensal para subsistema estrutural (67,54%)
Novembro	25/10/2017	23/11/2017	242.887.262	380.904.249	623.791.511	421.303.572
Dezembro	24/11/2017	20/12/2017	192.771.049	396.909.960	589.681.009	398.265.624

Os valores a serem remunerados até a operação de 20.12.2017 serão calculados conforme a seguinte fórmula:

Remuneração do mês para o subsistema estrutural = Limite mensal para subsistema estrutural

Remuneração mensal de referência do operador = (Demanda adaptada do mês de remuneração x Tarifa de remuneração, incluindo descontos contratuais + remuneração do Serviço Noturno + operação linhas USP + terminais de transferência + Remuneração de implantação e manutenção de equipamentos embarcados + ajuste de combustíveis + reembolso de pedágio).

Fator de Ajuste = Remuneração do mês para o subsistema estrutural / Somatório das remunerações do mês de referência de todos os operadores do subsistema estrutural.

A demanda adaptada consiste na demanda transportada, limitada às quantidades estabelecidas na Tabela constante do Anexo I – Demanda Adaptada – Subsistema Estrutural.

A diferença entre a demanda transportada e aquela da Tabela constante do Anexo I – Demanda Adaptada – Subsistema Estrutural será considerada nos meses seguintes, desde que obedecidos os limites acumulados mensalmente daquela Tabela.

A distribuição da remuneração mensal do subsistema estrutural entre os operadores será feita da seguinte forma:

Remuneração final do Operador = Remuneração de referência do Operador x Fator de Ajuste

A diferença observada entre a remuneração final do operador e a sua remuneração mensal de referência será compensada em parcelas no mês seguinte, descontando-se ou acrescentando-se aos pagamentos devidos no mês.

Caso a operação dos terminais de transferência deixe de ser efetuada pelo Sistema, os valores respectivos serão abatidos da Compensação Tarifária e dos limites do subsistema estrutural estabelecidos na tabela.

Após o término do Contrato será efetuado um acerto de contas de forma a consolidar os valores estabelecidos de R\$ 7.700.000.000 (Sete bilhões e setecentos milhões de reais).

Para o acerto de contas serão considerados os seguintes valores:

A - O limite de remuneração para o ano financeiro de 2017 no valor de R\$ 5.200.515,00 (Cinco bilhões, duzentos milhões e quinhentos e quinze reais);



B - Remuneração efetivamente paga a todo o sistema de transporte coletivo municipal no período de 01.01.2017 a 29.12.2017, desconsiderando os acertos financeiros/contratuais e serviço Atende, e acrescida da pecúnia da operação de 16.12.2016 a 20.10.2017;

C - Fator de ajuste final, calculado pela expressão:

$$C = A / B$$

O acerto de contas da Contratada será calculado pela expressão:

Acerto de contas da Contratada =  $D \times (C - 1)$ , onde:

D - Remuneração efetivamente paga à área de operação no período de 01.01.2017 a 29.12.2017, desconsiderando os acertos financeiros/contratuais e serviço Atende, e acrescida da pecúnia da área de operação referente à operação de 16.12.2016 a 20.12.2017.

O prazo de pagamento da remuneração será de até 05 dias úteis após a prestação do serviço.

O não atendimento das condições previstas ensejará a aplicação da atualização financeira de acordo com a variação do IPC-FIPE, aplicado "pro rata temporis", em cumprimento aos termos do artigo 40, inciso XIV, letra "c" combinado com o artigo 55, inciso III, ambos da Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações, conforme a seguinte fórmula:

$$VAF = V \times \left\{ \left[ \left( \frac{I_R}{I_0} \right)^{\frac{1}{12}} \right]^{12n} - 1 \right\}$$

VAF – Valor da Atualização Financeira.

V – Valor do faturamento líquido (exclui pagamento em pecúnia e retenções contratuais).

$I_R$  – Número índice do IPC-FIPE vigente no mês anterior ao efetivo pagamento

$I_0$  – Número Índice do IPC-FIPE vigente no mês anterior ao do vencimento do faturamento; ou, no caso do mês do vencimento coincidir com o mês do pagamento:

$I_0$  – Número índice do IPC-FIPE vigente no segundo mês anterior ao do vencimento do faturamento.

$n$  – Número de dias decorridos entre o último dia do mês do  $I_0$  e o último dia do mês do  $I_R$ .

$n1$  – Número de dias entre o vencimento do faturamento e o de seu efetivo pagamento.

A CONTRATADA não fará jus a atualização indicada no item anterior na hipótese em que tenha dado causa ao atraso no pagamento.

A forma de prestação de contas e de disposição de contas da CONTRATADA e os procedimentos operacionais para liquidação dos valores de remuneração estão descritos nos anexos do Contrato.

O número de passageiros transportados é aquele transmitido pelo Sistema Gerenciador de Garagem – SGG, registrado e apurado pela Bilhetagem Eletrônica da SPTrans, sendo desconsiderada qualquer outra forma de apuração.

Cabe a empresa a responsabilidade da transmissão das informações, mantendo a infraestrutura de validadores e comunicação de dados em perfeito estado de funcionamento.

No cômputo desses passageiros não serão considerados aqueles oriundos de cartões funcionais.

As receitas extraordinárias identificadas no curso da execução do contrato deverão ser previamente autorizadas e a sua apropriação se dará segundo as condições estabelecidas nos artigos 16 e 17 do Decreto Municipal nº 53.887/13.

Serão descontados da remuneração devida à Contratada quaisquer valores que sejam devidos pelo operador, por força deste ou de outros contratos.

A CONTRATANTE obriga-se a exigir contratualmente da pessoa jurídica que vier a assumir a prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros ora outorgados à CONTRATADA, a aquisição dos veículos novos zero quilômetro que forem incluídos no sistema pela atual CONTRATADA a partir da assinatura deste instrumento, e exigirá também a assunção de eventuais saldos de financiamentos, parcelas, dívidas e encargos financeiros decorrentes dessa aquisição, como também pelo pagamento de indenização à CONTRATADA ou a quem indicar.

Antes de 30 dias do término do Contrato vigente, a CONTRATADA deverá indicar quais veículos zero quilômetro adquiridos a partir da assinatura deste Contrato, serão atingidos pela obrigação contida neste item.

A indenização mencionada será calculada pela aplicação da seguinte fórmula:

$I = V - P - A$ , onde:

I – Indenização devida à CONTRATADA;

V – Valor atualizado do veículo;

P – Valor do montante de parcelas ou prestações a vencer – valor presente do saldo da dívida;

A – Dívidas e encargos decorrentes de atraso de pagamento de financiamento e eventuais débitos vinculados ao veículo como multas e outros.

O valor atualizado do veículo (V) corresponderá ao valor de venda (aquisição) constante de nota fiscal, deduzido o valor depreciado linearmente, de acordo com a seguinte fórmula:

$V = C \times [ 1 - (0,1 \times (n/12)) ]$ , onde:

n – número de meses decorridos a partir da data de emissão da nota fiscal do veículo;



Se o valor atualizado do veículo (V) calculado conforme fórmula anterior for superior ao valor de mercado à época da efetivação da transferência, prevalecerá o valor de mercado.

O valor do montante de parcelas ou prestações a vencer (P) é o saldo da dívida, calculado conforme condições de financiamento e/ou parcelamento contratados, considerando como data de referência do cálculo a data de assinatura do contrato entre a pessoa jurídica sucessora e a CONTRATANTE.

Para os veículos novos zero quilometro, que se enquadram no disposto neste Contrato, adquiridos à vista, deverão ser apresentadas cópias da Nota Fiscal; para os veículos que não forem adquiridos à vista e para os quais ainda não tenha sido quitada a dívida total do veículo, deverão ser apresentados adicionalmente, no momento do cadastramento no sistema de transporte, cópias autenticadas dos contratos de compra parcelada ou de financiamento desses veículos.

Se o valor da indenização for menor do que zero, constituirá em dívida da CONTRATADA para com a pessoa jurídica que o substituirá após regular procedimento de contratação junto à CONTRATANTE, e esse valor será descontado no acerto de contas quando do encerramento do Contrato respectivo, sendo esse valor repassado ao novo prestador de serviços de transporte.

Para fazer jus à garantia da indenização do veículo, a CONTRATADA obriga-se a manter em perfeito estado de conservação os veículos que serão transferidos para pessoa jurídica que vier a substituí-lo na operação dos serviços de transporte, disponibilizando, de imediato, a posse direta desses bens.

Caso sejam efetuados investimentos em tecnologia pela CONTRATADA, o CONTRATANTE obriga-se a exigir contratualmente, da pessoa jurídica que vier a assumir a prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros ora outorgados à CONTRATADA, o pagamento de indenização à CONTRATADA.

A indenização pelos equipamentos de tecnologia será calculada pela aplicação da seguinte fórmula:

$$I = E - P - A, \text{ onde:}$$

I – indenização devida à empresa atual no sistema;

E – valor atualizado não depreciado do equipamento de tecnologia;

P – valor do montante de parcelas ou prestações a vencer – valor presente do saldo devedor;

A – dívidas e encargos decorrentes de atraso de pagamento de financiamento e eventuais débitos vinculados ao veículo como multas e outros.

O valor atualizado do equipamento de tecnologia (E) mencionado corresponde ao valor de venda (aquisição) constante de nota fiscal, atualizado pelo IPC-FIPE, deduzido o valor depreciado, de acordo com a seguinte fórmula:

$$E = C \cdot [n / nt], \text{ onde:}$$

C – valor de aquisição do equipamento, conforme nota fiscal, atualizado pelo IPC-FIPE a partir da instalação;

n – número de dias que faltam a depreciar, iniciando em 1827 e decrescendo a partir da data de inclusão de instalação;

nt – número total de dias de depreciação, igual a 1827.

Se o valor da indenização calculada for menor do que zero, constituirá em dívida da CONTRATADA para com a pessoa jurídica sucessora definida pelo CONTRATANTE, e esse valor será descontado no acerto de contas do encerramento do Contrato de Concessão respectivo, sendo esse valor repassado à pessoa jurídica sucessora.

Para fazer jus à garantia da indenização, os equipamentos deverão estar em boas condições de uso.

Para cada validador com nova especificação instalado, a CONTRATADA será remunerada pelo valor diário de R\$ 4,28 por validador.

A remuneração das Linhas da Madrugada com Operação Controlada, denominada Noturno, será calculada conforme aumento dos custos operacionais em relação às Ordens de Serviço antes da implantação, descontando-se a remuneração recebida pelo eventual acréscimo de demanda, em relação à demanda da madrugada anteriormente transportada.

A remuneração das Linhas da Madrugada com "Operação Controlada", denominada Noturno, encontra-se detalhada no Anexo de Política Tarifária e Remuneração.

### 3.1. Remuneração do Serviço ATENDE

A remuneração do serviço Atende é calculada da seguinte forma:

$$\text{Remuneração por veículo} = (\text{Parcela Fixa} + \text{Parcela Variável}) / (1 - \text{Trib}) + \text{hora extra} + \text{AVL}$$

Parcela Fixa - Valor diário por veículo, conforme Tabela 1

Parcela Variável - corresponde a depreciação e a remuneração do veículo, que varia em função do modelo e idade.

A depreciação é calculada pela aplicação da seguinte fórmula:

$$Cdv = \sum_i \left( \frac{\frac{NVi}{Fc} \times CodxPv}{n} \right)$$

onde:



Cdv - custo de depreciação de veículos

NVi - número de veículos com i anos;

Fc - número de veículos contratados;

Cod - coeficiente anual de depreciação do ano i, descontado o valor residual, e calculado pelo método do inverso dos dígitos, considerando uma vida útil de 8 anos e valor residual de 20%;

Pv - preço do veículo novo sem rodagem no dia de prestação do serviço (Tabela 2);

n - quantidade de dias do ano.

A remuneração de capital é calculada pela aplicação da seguinte fórmula:

onde:

$$Crv = \sum_{i=1}^i \left( \frac{NVi}{Fc} \times Cor \times Pv \times Ta^{(1/n)} \right)$$

Crv - custo de remuneração do capital investido em veículos, por modelo.

i - vida útil do veículo;

Cor - coeficiente de remuneração do ano da faixa i, correspondente a 1 menos o coeficiente de depreciação

Ta - Taxa anual de remuneração de 12% ao ano.

**Trib** – Tributação sobre a receita conforme legislação, atualmente de 2%

**Hora Extra** - Valor da Hora Extra / ( 1 – Trib)

Valor da Hora Extra conforme Tabela 3

**AVL** - Manutenção de equipamento AVL do ATENDE – valor de até R\$ 0,95/dia por equipamento.

### 3.2. Tabelas

Tabela 1: . Memória de Cálculo da Parcela Fixa do Serviço Atende

Discriminação	Maio/17
	R\$/dia
<b>1. Custos Variáveis</b>	<b>42,81</b>
1.1. Diesel	36,67
1.2. Lubrificantes	1,27
1.3. Pneus	4,87
<b>2. Custos Fixos</b>	<b>413,79</b>
2.1. Almojarifado	0,12
2.2 Pessoal	354,01
2.3. Peças e Acessórios	23,91
2.4. Taxa de Administração	35,75
<b>3. Total da Parcela Fixa (R\$/veículo/dia)</b>	<b>456,60</b>

Tabela 2: . Preço do veículo novo sem rodagem do Serviço Atende

VEÍCULO	Preço do Veículo novo sem pneu (R\$)
	Maio/17
FIAT DUCATO	103.083,58
SPRINTER 311	144.580,16
CITROEN / PEUGEOT	103.083,58
VW MARCOPOLO	178.476,83
RENAULT	144.580,16
SPRINTER 313	144.580,16

Tabela 3: . Valor da Hora Extra

Discriminação	Maio/17
Valor Hora Extra (R\$/hora)	29,49

### 3.3. Remuneração do Noturno (Linhas da Madrugada com "Operação Controlada")

A remuneração das Linhas da Madrugada com "Operação Controlada" será calculada conforme aumento dos custos operacionais em relação às Ordens de Serviço antes da implantação, descontando-se a remuneração recebida

pelo eventual acréscimo de demanda, em relação à demanda da madrugada anteriormente transportada.

A remuneração mensal das Linhas Noturnas com "Operação Controlada" será calculada pela aplicação da seguinte fórmula:

$$R_{LN} = \sum R_t, \text{ sendo:}$$

$R_{LN}$  - Remuneração mensal das Linhas da Rede da Madrugada com "Operação Controlada";

$R_t$  - Remuneração mensal do dia tipo t;

t - tipo de dia, com 4 variações: dia útil, sábado, domingo/feriado, definidos conforme calendário operacional, e ainda dia especial, que requeira uma programação específica decorrente de evento especial ou outra circunstância.

$$R_t = [ F_{oso} \cdot VH \cdot H + \sum (Km \cdot VK) ] \cdot n_t \cdot (P_t - P_n) / P_t + F_{or} \cdot (VH \cdot H + O \cdot VK) - C_0,$$

sendo:

$F_{oso}$  - Frota operacional média das Linhas da Madrugada com "Operação Controlada" para o dia tipo t;

VH - Valor Hora;

Valor Hora	com auxiliar	sem auxiliar
	R\$ 46,96	R\$ 29,66

H - valor constante igual a 7, referente à jornada de trabalho;

Km - quilometragem operacional programada por dia e por tipo de veículo, incluindo metade da quilometragem ociosa;

VK - Valor Kilômetro por tipo de veículo;

	Articulado	Padron LE	Básico	Midi	Mini
Valor Quilômetro	R\$ 2,9459	R\$ 2,3482	R\$ 1,7642	R\$ 1,7336	R\$ 1,2513

$n_t$  - número de dias de tipo t no mês de referência;

$P_t$  - Somatório das partidas programadas no mês para os dias tipo t;

$P_n$  - Somatório das partidas não realizadas nos dias de tipo t do mês calculado, considerando o trajeto completo do ponto de partida inicial ao final, constatadas pela SPTrans em relatório competente, e decorrentes de problemas de responsabilidade do operador, tais como disponibilidade da frota programada, manutenção da frota, e mão de obra disponibilizada;



$F_{or}$  – Somatório da frota operacional de reserva nos dias de tipo t do mês calculado, efetivamente apresentada pelo operador, aceita e informada pela SPTrans em relatório competente;

O – Metade da extensão do percurso garagem<->linha, para cálculo da quilometragem ociosa da frota operacional de reserva;

$C_0$  – Custo das Linhas da Madrugada anteriores ao início da “Operação Controlada”, para determinado dia tipo t.

$$C_0 = [ F_0 \cdot VH \cdot H + \sum (Km_0 \cdot VK) ] \cdot n_t, \text{ sendo:}$$

$F_0$  – Quantidade de frota noturna programada anterior ao início da “Operação Controlada”, sendo que para os dias especiais será considerada a programação do dia conforme calendário operacional;

$Km_0$  - Quilometragem programada anterior ao início da “Operação Controlada”, incluindo metade da quilometragem ociosa, sendo que para os dias especiais será considerada a programação do dia conforme calendário operacional.

O cálculo da remuneração das Linhas da Madrugada com “Operação Controlada” será efetuado mensalmente.

Para o cálculo da remuneração a pagar, deve ser subtraída, do valor calculado, a remuneração recebida antecipadamente pela Contratada, referente aos passageiros transportados nas Linhas da Madrugada com “Operação Controlada” que excederem aos passageiros transportados nas Linhas da Madrugada antes da “Operação Controlada”, estes últimos definidos conforme passageiros por dia tipo transportados antes do início da “Operação Controlada”.

#### **3.4. Regras e procedimentos relativos aos pagamentos de remuneração**

- Nos pagamentos de remuneração serão deduzidos os valores de multas do RESAM, garagens públicas, abatimentos de valores por força de descumprimento de obrigações contratuais e outros.
- A SPTrans poderá descontar de qualquer pagamento, importância que a qualquer título lhe seja devida pelo operador, por força deste ou de outros contratos.

- Os pagamentos somente serão efetuados mediante crédito em conta corrente que o operador deverá manter no Banco indicado pelo Poder Público.
- O cálculo da remuneração e da compensação dos valores ocorrerá diariamente, e os depósitos serão efetuados em até 05 (cinco) dias úteis após a operação.
- O valor arrecadado em pecúnia a bordo dos veículos e na venda de créditos eletrônicos poderá permanecer em poder do operador. Estes valores são compensados no pagamento da remuneração dos serviços.
- Os operadores deverão entregar o demonstrativo de valores remunerados por serviços executados do mês até o décimo dia útil do mês subsequente, conforme modelos contidos no final deste documento.

## LOGOTIPO E NOME DO OPERADOR

DEMONSTRATIVO DE VALORES REMUNERADOS  
POR SERVIÇOS EXECUTADOS

Subsistema	Empresa	Mês / Ano	Medição
Estrutural/Emergencial	XXXXXX		Inicial

A empresa \_\_\_\_\_ **DECLARA** para os devidos fins que a São Paulo Transporte S/A, por força dos atributos fixados nos Artigos 38 e 39 da Lei municipal nº 13.241, de 12/12/2001, efetuou a remuneração bruta de R\$ (Valor por extenso), correspondente à **medição inicial**, pela operação no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, relativa ao período de competência de \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ a \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.

São Paulo, \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Representante Legal





## LOGOTIPO E NOME DO OPERADOR

DEMONSTRATIVO DE VALORES REMUNERADOS  
POR SERVIÇOS EXECUTADOS

Subsistema	Empresa	Mês / Ano	Medição
Estrutural/Emergencial	XXXXXX		Revisão

A empresa \_\_\_\_\_ **DECLARA** para os devidos fins que a São Paulo Transporte S/A, por força dos atributos fixados nos Artigos 38 e 39 da Lei municipal nº 13.241, de 12/12/2001, efetuou a remuneração bruta de R\$ (Valor por extenso), correspondente à **revisão**, pela operação no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, relativa ao período de competência de \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ a \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.

São Paulo, \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Representante Legal



## LOGOTIPO E NOME DO OPERADOR

DEMONSTRATIVO DE VALORES REMUNERADOS  
POR SERVIÇOS EXECUTADOS

Subsistema	Empresa	Mês / Ano	Serviço ATENDE
Estrutural/Emergencial	XXXXXX		Medição Inicial

A empresa \_\_\_\_\_ **DECLARA** para os devidos fins que a São Paulo Transporte S/A, por força dos atributos fixados nos Artigos 38 e 39 da Lei municipal nº 13.241, de 12/12/2001, efetuou a remuneração bruta de R\$ (Valor por extenso), correspondente à **medição inicial**, pela operação do **Serviço Atende** no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, relativa ao período de competência de \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ a \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.

São Paulo, \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Representante Legal



LOGOTIPO E NOME DO OPERADOR

DEMONSTRATIVO DE VALORES REMUNERADOS  
POR SERVIÇOS EXECUTADOS

Subsistema	Empresa	Mês / Ano	Serviço
Estrutural/Emergencial	XXXXXX		ATENDE
			Revisão

A empresa \_\_\_\_\_, **DECLARA** para os devidos fins que a São Paulo Transporte S/A, por força dos atributos fixados nos Artigos 38 e 39 da Lei municipal nº 13.241, de 12/12/2001, efetuou a remuneração bruta de R\$ (Valor por extenso), correspondente à **revisão**, pela operação do **Serviço Atende** no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, relativa ao período de competência de \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ a \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.

São Paulo, \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Representante Legal








---

**COMENTÁRIOS GERAIS SOBRE A SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DA  
EMPRESA EXPRESS TRANSPORTES URBANOS LTDA – EXERCÍCIO 2016.**

**I. Introdução**

Através do Decreto Municipal nº 54.548 publicado em 12/10/13, foi determinada a caducidade do Contrato de Concessão 037/07-SMT.GAB, cujo vigência era prevista até 12/12/2017, exigindo assim que a Administração adotasse medidas imediatas para que a prestação dos serviços de transporte público de passageiros não sofresse solução de continuidade e a população usuária não fosse prejudicada.

Para tanto foram firmados contratos emergenciais com a empresa Express Transportes Urbanos Ltda, sendo que o último tem vigência até 22/05/17.

Através do memorando DP-007/21017, datado de 10/04/2017 foi solicitado a todas as Diretorias que adotassem as providências necessárias para subsidiar novas contratações emergenciais.

Foram encaminhados pela DP/SCS, os documentos necessários para qualificação econômico-financeira da empresa Express Transportes Urbanos Ltda, para as quais temos os seguintes comentários a apresentar :

- Cópia autenticada do Contrato Social, registrado na JUCESP em 10.09.2013.
- Cópia autenticada das Alterações do Contrato Social de 1ª a 7ª, devidamente registradas na JUCESP.
- Via original das Demonstrações Contábeis – exercício 2016
- Relatório de Auditoria.

**II. Capital Social**

A 7ª Alteração do Contrato Social apresenta a versão Consolidada, e no item II – Do Capital Social – Cláusula Quinta, consta que o capital social é de R\$ 15.600.000,00 (nove milhões e cem mil reais) totalmente subscrito e integralizado em bens e moeda corrente nacional.



### III. Demonstrações Contábeis – exercício de 2016

As citadas Demonstrações encontram-se devidamente assinadas pelo representante legal da empresa e pelo contador responsável e foram devidamente auditadas.

Esclarecemos que as Demonstrações Contábeis do exercício em análise não estão acompanhadas do comprovante de transmissão via SPED, uma vez que o prazo dessa transmissão foi prorrogado pela Receita Federal para 30.06.17, conforme Instrução Normativa nº 1.594 e 1.595 de 04.12.2015.

O Relatório de Auditoria Independente apresentado pela empresa AUDIBRAS – Auditoria Independente, expressa opinião de que as demonstrações contábeis apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da empresa em 2016, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Foi destacado ainda na alínea "a" do item "Ênfase" do citado Relatório da Auditoria, que a empresa reconheceu no passivo circulante e não circulante a dívida assumida perante a *SPTrans*, referente ao encerramento do contrato de concessão dos antigos operadores da área 4, cujo montante inicial é de R\$ 9,4 milhões. Essa dívida foi devidamente quitada pela empresa, em abr/16, através do desconto diário do percentual de 1,79% da remuneração devida pela prestação dos serviços contratados.

Nas Demonstrações Contábeis do exercício de 2014 foi registrado um Lucro de R\$ 6,6 milhões, passando a constituir Reserva de Capital de R\$ 6,3 milhões e R\$ 0,3 de Reservas nas Demonstrações Contábeis de 2015.

Nas Demonstrações Contábeis de 2016 essas Reservas de Capital foram incorporadas ao Capital Social da empresa a título de aumento de capital, dessa forma o Capital Social integralizado passou de R\$ 9.100.000,00 para R\$ 15.600.000,00, conforme consta também na 7ª Alteração de Contrato Social datada de 25.11.2016, registrada na JUCESP em 12.12.2016.

Na tabela 1 abaixo, podemos verificar que a incorporação do aumento de capital realizado pela empresa.



**Tabela 1 - Evolução das Contas Patrimoniais da Express Transportes Urbanos Ltda ( Em R\$ milhões)**

Contas Patrimoniais	2015	2016
- Patrimônio Líquido	15,9	17,2
- Capital Social	9,1	15,6
- Reserva de Capital	6,3	0,1
- Reservas de Lucro	0,3	-
- Resultado do Exercício	0,2	1,5

Na tabela 2 a seguir apresentamos a composição das receitas, custos e despesas operacionais e comparativamente entre 2015 e 2016 :

**Tabela 2 - Realizado da Receita Operacional Líquida e Custos dos Serviços Prestados da Express Transportes Urbanos Ltda - ( Em R\$ milhões)**

Contas Patrimoniais	2015	2016
- Receita operacional líquida	258,8	287,2
- Custo dos Serviços Prestados	(213,0)	(232,9)
- Despesas Gerais e administrativas	(37,0)	(39,7)
- Despesas Financeiras	(7,0)	(10,9)
- Impostos	(1,6)	(2,3)
- Resultado do Exercício	0,2	1,4

Outro fato a ser destacado nas Demonstrações Contábeis do exercício de 2016, refere-se ao conteúdo da Nota Explicativa nº 8 e nº 13 as quais transcrevemos a seguir:

*"Nota 8- Investimentos*

*Refere-se à participação societária realizada em bens no percentual de 99,9% na criação da empresa Express Ônibus Transportes de Passageiros Ltda, CNPJ 23477742/0001-08, constituída em 15/10/2015, localizada na Rua Jaime Whight, nº 1.000 sala 4 – Colônia – SP. A empresa foi criada com o objetivo de participação em futuras licitações, no setor de transportes, naquelas que esta Controladora estiver impedida de participar.*





Ativo Total: R\$ 13.153.169

Passivo Total: R\$ 5.000

Patrimônio Líquido: R\$ 13.148.169

Resultado (Pré-Operacional) no exercício : R\$(820.470)

Resultado da Equivalência Patrimonial: R\$(820.470) x 99,9% = R\$(819.650)

As Demonstrações Contábeis desta controlada foram examinadas por auditores independentes que emitiram relatório sem ressalvas."

#### Nota13- Eventos Subsequentes

Em 24 de janeiro de 2017 a controladora Express Ônibus foi descontinuada. Após análise desta Administração, constatou-se que ela deixou de ser útil ao projeto para qual havia sido criada. O registro de baixa na Junta Comercial do Estado de São Paulo, ocorreu em 07 de fevereiro de 2017."

#### IV. Cálculo dos Indicadores Econômico-Financeiros

Na tabela 3 informamos os indicadores econômico-financeiros obtidos pela empresa Express Transportes Urbanos Ltda, no exercício de 2016:

Tabela 3 – Índices Contábeis Obtidos pelo Balanço de 2016					
Ano	Liquidez Corrente	Liquidez Geral	Liquidez Seca	Quociente de Solvência	Garantia de Capital de Terceiros
2016	0,37	0,36	0,34	1,19	0,19
2015	0,26	0,28	0,20	1,17	0,17

A comparação entre os indicadores apurados nos exercícios de 2015 e 2016 demonstra que na média os mesmos apresentam discreta melhora, mais perceptíveis nos índices de liquidez.

Vejamos a seguir os comentários de ordem econômico-financeira sobre os indicadores apurados:

**Liquidez Corrente** - Indica quanto a empresa possui no Ativo Circulante para cada R\$ 1,00 de Passivo Circulante, e o objetivo é verificar a capacidade de pagamento da empresa dos valores de curto prazo.



Neste caso a empresa possui R\$ 0,37 para cada R\$ 1,00 de dívidas à curto prazo.

**Liquidez Geral** – Indica quanto à empresa possui de Ativo Circulante e Realizável à Longo Prazo para cada R\$ 1,00 de dívida total, e o objetivo é verificar a capacidade pagamento, analisando as condições totais de saldos a receber e a realizar contra os valores a pagar, considerando tanto os saldos de curto como o de longo prazo.

Nesse caso a empresa possui R\$ 0,36 para cada R\$ 1,00 de dívida. Devemos também destacar que a política de endividamento da empresa esta direcionada para financiamentos à longo prazo, decorrentes de contratos de financiamento FINAME para aquisições de veículos da frota operacional. Por esse fato o indicador de liquidez geral é menor que o indicador de liquidez corrente e seca que consideram somente as dívidas de curto prazo.

**Liquidez Seca** – Indica quanto à empresa possui de Ativo Circulante Líquido para cada R\$ 1,00 de Passivo Circulante, e o objetivo deste indicador é praticamente o mesmo do indicador de Liquidez Corrente, sendo que para este indicador exclui-se o valor referente ao estoque do Ativo Circulante. Este é um indicador de Liquidez mais duro que o corrente, uma vez que considera como Ativo Circulante apenas os valores recebíveis, comparando-os com os valores a pagar do Passivo Circulante.

Neste caso a empresa possui R\$ 0,34 para cada R\$ 1,00 de dívidas à curto prazo.

**Quociente de Solvência**- Indica o grau de garantia que a empresa dispõe em Ativos (totais), para pagamento do total de suas dívidas. Envolve além dos recursos líquidos, também os permanentes.

Para esse indicador a empresa possui R\$ 1,19 de ativos para cada R\$ 1,00 de obrigações registradas no passivo.

**Garantia de Capital de Terceiros**- Indica quanto à empresa tomou de Capitais de Terceiros para cada \$ 1,00 de capital próprio investido, e o objetivo é medir a estrutura de obrigações da empresa. É também um indicador entendido como um parâmetro de garantia dos credores. Em outras palavras quanto à empresa tem de Capital Próprio (Patrimônio Líquido) para garantir as dívidas contratadas para o giro e de pagamentos.



Para esse indicador a empresa possui R\$ 0,19 de capital próprio (Patrimônio Líquido) para garantir cada R\$ 1,00 de dívida de curto longo prazo.

A empresa também apresentou o Balancete de Verificação referente ao 1º semestre de 2017, no qual se encontra registrado um lucro para o período de R\$ 1,2 milhões.

#### V. Conclusão

Ressalvamos que no presente expediente a Certidão Positiva de Débitos Trabalhistas com Efeito de Negativa, na qual se verifica a existência de 03 (três) processos trabalhistas no TRT- 02ª Região, sem a informação dos valores e andamento correspondentes a cada processo.

Dessa forma, sem o conhecimento dos referidos valores processuais envolvidos, não foi possível apurar o comprometimento, nem avaliar possíveis impactos financeiros para a empresa.

Assim sendo, com base nas Demonstrações Contábeis elaboradas sob a responsabilidade da empresa Express Transportes Urbanos Ltda em 31.12.2016, data do encerramento do exercício ora em análise, verificamos que a situação econômico-financeira apresenta situação estável, ressalvado o comentário apresentado no parágrafo anterior.

**De Acordo :**

  
Percival Eggerath Barreto  
Superintendência de Receita e Remuneração

  
Sergio Krichanã Rodrigues  
Diretoria de Administração e Infraestrutura  
Respondendo pela Diretoria de  
Gestão da Receita e Remuneração



Em 23.10.2017

**Interessado:** Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT  
**Assunto:** Contrato Emergencial de NOV/17 – **Express Transportes Urbanos Ltda**

Os Contratos Emergenciais firmados com a empresa Express após a caducidade do Contrato de Concessão 037/07-SMT.GAB seguem o mesmo modelo de remuneração por passageiro dos demais Contratos de Concessão do sistema municipal.

No aspecto operacional, os serviços para os próximos contratos são praticamente os mesmos, e nesse sentido entendemos que não há necessidade de revisão no valor de remuneração. Assim, propomos a manutenção dos valores de remuneração por passageiro transportado, ou seja, de R\$ 3,0858 para a empresa Express.

Informamos abaixo os valores referentes ao valor do contrato e da garantia, os quais foram calculados com base na atual remuneração praticada, sendo eles:


Valores em R\$	
Item	Express
Valor contratado	132.705.375,56
Valor da garantia	1.327.053,76

Seguem anexos:

- minuta de cláusula de remuneração contratual
- Anexo do contrato "Bilhetagem Eletrônica (Processo de Arrecadação e Pagamentos), Política Tarifária e Remuneração"
- relatório "Comentários gerais sobre a situação econômico-financeira da empresa Express Transportes Urbanos Ltda – Exercício 2016".

**De Acordo :**

  
Percival Eggerath Barreto  
Superintendência de Receita e Remuneração

  
Sergio Krichanã Rodrigues  
Diretoria de Administração e Infraestrutura  
Respondendo pela Diretoria de Gestão  
da Receita e Remuneração