

**ANEXO 4.1.
EVOLUÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E DA
REMUNERAÇÃO DAS EMPRESAS
OPERADORAS**



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO
MOBILIDADE
E TRANSPORTES**

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	2
2. CONCEITO.....	2
3. OBJETIVOS	2
4. DIRETRIZES E COMPETÊNCIAS	3
5. COMPETÊNCIA DA POLÍTICA TARIFÁRIA	4
6. BREVE HISTÓRICO DA POLÍTICA TARIFÁRIA NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO..	5
7. METODOLOGIA DE DETERMINAÇÃO DO VALOR DA TARIFA	9
8. EVOLUÇÃO DA INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA	11
9. EVOLUÇÃO DE GRATUIDADES E DESCONTOS.....	12
10. FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE.....	15
11. RECEITA TARIFÁRIA E SUBSÍDIOS DO ORÇAMENTO DO MUNICÍPIO	17
12. TENDÊNCIAS DE POLÍTICA TARIFÁRIA.....	19
13. DETALHAMENTO DA POLÍTICA TARIFÁRIA VIGENTE.....	20
14. BILHETE ÚNICO E POLÍTICA TARIFÁRIA	21
15. INTEGRAÇÃO COM OUTROS MODAIS	23
16. RESUMO DA GRADE TARIFÁRIA.....	25
17. EVOLUÇÃO DA REMUNERAÇÃO DAS EMPRESAS OPERADORAS	27
18. ANÁLISE DAS POLÍTICAS DE REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE	39

EVOLUÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E DA REMUNERAÇÃO DAS EMPRESAS OPERADORAS

1. INTRODUÇÃO

De início, apresentamos o conceito de política tarifária, seus objetivos, diretrizes e competências.

Em seguida, um breve histórico da política tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo, a seguir denominado Sistema de Transporte, abrangendo também os acontecimentos mais relevantes e correlatos, e uma exposição de questões mais específicas, como a metodologia da determinação do valor da tarifa, a evolução da integração tarifária, das gratuidades e descontos, o financiamento do Sistema de Transporte, e as perspectivas de política tarifária.

Por fim, será apresentado um descritivo detalhado da atual política tarifária.

2. CONCEITO

As políticas tarifárias estão associadas a políticas públicas mais amplas, que geram efeitos sobre a condição socioeconômica dos usuários, a organização do uso do solo urbano, a mobilidade urbana e a sustentabilidade econômico-financeira do Sistema de Transporte.

Desta forma, a política tarifária pode ser definida como o conjunto de decisões do Poder Público, que envolve o estabelecimento de uma estrutura tarifária (preços, estratégias de cobrança e opções de pagamento do serviço), visando objetivos econômicos, financeiros e sociais, em convergência com as diretrizes do transporte público coletivo.

3. OBJETIVOS

Apresentamos a seguir a descrição dos objetivos da política tarifária, que devem estar em consonância com as diretrizes do transporte público.

Os objetivos econômicos são aqueles que influenciam a escolha de deslocamento dos usuários, visando uma forma menos onerosa.

Os objetivos financeiros são aqueles que envolvem a cobrança dos custos dos serviços, e adequação orçamentária da Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP.

Os objetivos sociais são os que buscam promover a redistribuição da renda, inclusão de classes populares menos favorecidas e uso organizado do espaço público.

4. DIRETRIZES E COMPETÊNCIAS

As diretrizes de política tarifária do transporte público coletivo, estabelecidas pela Lei Federal nº 12.587/12 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, são as seguintes:

- promoção da equidade no acesso aos serviços;
- melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- modicidade da tarifa para o usuário;
- integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
- estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

5. COMPETÊNCIA DA POLÍTICA TARIFÁRIA

A Constituição Federal estabelece que o transporte público de interesse local é competência municipal, conforme inciso V do Art. 30:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

A definição da política tarifária aplicada aos serviços do Sistema de Transportes é atribuição do Poder Executivo Municipal. 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.

6. BREVE HISTÓRICO DA POLÍTICA TARIFÁRIA NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

No início do século XX, o transporte público municipal consistia basicamente de bondes, operados pela companhia Light. As tarifas eram cobradas de acordo com a extensão das linhas, mas isso mudou em 1909, quando a Light unificou a tarifa dos bondes e criou serviços de bondes para operários com tarifa reduzida. Cabe ressaltar que, já naquela época, os habitantes mais pobres moravam na periferia, cada vez mais distantes do centro, onde se concentravam os empregos.

Na década de 20, com o crescimento populacional e a superlotação dos bondes, surgem as empresas de ônibus. No início dos anos 40, já existiam aproximadamente 3000 ônibus, enquanto a frota de cerca de 500 bondes mantinha-se estável.

A cidade expandiu-se demograficamente, de importante polo industrial nos anos 20, a maior polo de migração interna e centro econômico do país nos anos 50.

Em 1947 a prefeitura criou a CMTC – Companhia Municipal de Transporte Coletivo, encampando o sistema de bondes elétricos e organizando o sistema de transporte de passageiros da cidade. Todas as linhas de ônibus da região central e bairros próximos ao centro ficaram com a CMTC, restando à iniciativa privada as linhas bairro a bairro, fora do perímetro urbano.

Nos anos 50 a CMTC atingiu o apogeu, chegando a controlar 90% do sistema de transporte coletivo urbano da cidade de São Paulo. Nos anos 60, a iniciativa privada passa a operar linhas no centro, de maior demanda, ampliando seus serviços nas décadas seguintes, em detrimento da CMTC, que passa a operar cada vez menos linhas, e as menos rentáveis, de cunho social.

Nos anos 80, surgem os primeiros corredores e terminais de ônibus, propiciando as integrações sem acréscimo tarifário na área interna dos terminais. Foram as primeiras tentativas de superar o paradigma de linhas com trajetos extensos, ligando diretamente bairros aos polos de atração.

Com a hiperinflação nos anos 80 e 90, as tarifas de ônibus passam a ser reajustadas com periodicidade cada vez menor, sendo aplicados, nos períodos mais críticos,

reajustes mensais. Nesse período, cresce a utilização de passes de papel e os mercados paralelos de revenda dos mesmos. A estabilização monetária só se concretizaria definitivamente em 1994, com o Plano Real.

Em 1990, foi proposto na Câmara Municipal o projeto de Lei que ficou conhecido como "Tarifa Zero", e que estabelecia uma reforma tributária com base no aumento da arrecadação do IPTU, através da qual seria concedida gratuidade generalizada para os usuários do transporte coletivo. O projeto de Lei não foi aprovado pelo Poder Legislativo.

A remuneração dos operadores privados, até então, consistia basicamente na receita tarifária. Com isso, toda alteração nos custos pressionava a reposição do preço da tarifa. Este modelo também tornava a operação das linhas com menor demanda menos atrativas para os operadores privados. Além disso, as greves no sistema eram comuns, pois os reajustes trabalhistas dependiam indiretamente da reposição do valor da tarifa.

A Lei Municipal nº 11.037/91, que ficou conhecida com Lei da "Municipalização", buscou alterar esse modelo. A remuneração dos operadores foi desvinculada da política tarifária, e passou a ter como base o custo realizado. Entretanto, os custos se tornaram crescentes, e diante disso foram implantadas várias sistemáticas ao longo dos anos de contingenciamento da remuneração, vinculando-a novamente à receita tarifária, ou a um valor limite de remuneração. Isso só alterou-se em 2005, quando os Concessionários e Permissionários passaram a ser remunerados por passageiro transportado.

Entre 1994 e 1995, o Poder Público deixou de ser operador do sistema, com a extinção da CMTc, e concentrou sua atuação na gestão, com a criação da SPTrans – São Paulo Transporte S/A.

Na segunda metade da década de 90, agrava a crise do sistema regulamentado com a queda de passageiros e de receita, o crescimento do desemprego e do transporte clandestino.

Em 2001, a Lei Municipal nº 13.241/01 substituiu a Lei nº 11.037/91, e estabeleceu uma nova organização do sistema, formado pelos subsistemas estrutural e local. Em 2003 são firmados contratos de concessão e permissão do sistema, estes últimos com cooperativas compostas por antigos operadores clandestinos.

Em 2004, foi implantado o sistema de bilhetagem eletrônica e lançado o Bilhete Único, cartão com chip para carregamento de créditos eletrônicos. O Bilhete Único foi um marco no sistema de transporte público da cidade de São Paulo, em vários sentidos: alteração dos meios de pagamento, política tarifária, desestímulo ao transporte clandestino etc. Entre os benefícios trazidos pelo Bilhete Único, pode-se mencionar:

- extinção do mercado paralelo de passes de papel;
- redução dos assaltos a ônibus e postos de venda;
- viabilização da operação de terminais abertos;
- otimização da frota com redução da extensão das linhas;
- redução dos custos com emissão de bilhetes;
- possibilidades de exploração publicitária nos cartões;
- garantia do poder de compra de créditos adquiridos;
- aumento da mobilidade com a integração intra/intermodal;
- simplicidade na utilização e no processo de compra de créditos;
- auxílio no planejamento do sistema.

Com o Bilhete Único, a tarifa deixou de ser cobrada por embarque, passando a ser temporal. O Bilhete Único permitiu a utilização do sistema de ônibus por 3 horas, no caso do cartão tipo Comum, e por 2 horas, para os cartões Vale-Transporte e Estudante. O uso temporal permite a utilização de até 4 ônibus, com pagamento de uma única tarifa. Com o conceito de tempo de viagem de 2 a 3 horas, associado a até 4 embarques, grande parte das viagens dos usuários são abrangidas, entendendo por viagem o percurso da origem ao destino do motivo do deslocamento.

A partir de 30/12/2005, o Bilhete Único passou a ser utilizado também na integração tarifária do ônibus com o sistema metro-ferroviário. Até então, a integração era restrita a linhas de ônibus específicas, com desconto reduzido. Com a utilização do Bilhete Único e um desconto maior (que no início foi de 26,8% e atualmente é de 22,1% sobre a soma da tarifa dos dois modais), o sistema metro-ferroviário passou a compartilhar parte significativa da demanda de ônibus.

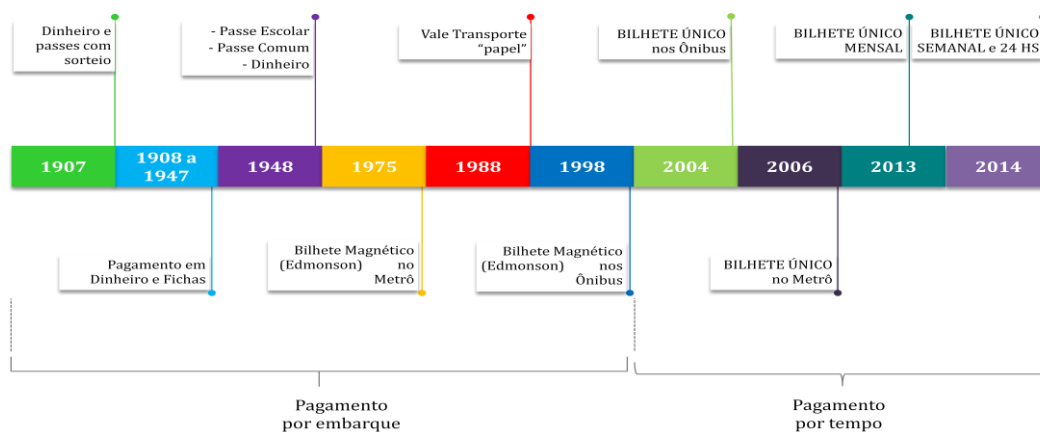
Em 2008 foi implantado o Bilhete Único Amigão, válido aos domingos e feriados, que permitiu fazer até 4 embarques em 8 horas com pagamento de uma única tarifa. Essa

diferenciação no tempo de utilização foi um estímulo para tornar o lazer mais acessível nos finais de semana, com redução de despesas com locomoção.

No novembro de 2013 foi implantado o Bilhete Único Mensal Ônibus, que dá direito ao usuário de usar a rede de transporte público municipal por um período de 31 dias. Simultaneamente, foi lançado o Bilhete Único Mensal Trilhos e Bilhete Único Mensal Integrado, o primeiro para uso exclusivo no sistema de trilhos da cidade, e o último para uso compartilhado do sistema de ônibus e trilhos. O Bilhete Único Mensal veio ampliar o conceito de tarifa temporal, na qual o uso não é restrito pelo número de viagens, mas por um período de tempo definido.

Em 2014, foram implantados os Bilhetes Únicos Semanal e 24 horas, para uso no sistema de ônibus, de trilhos ou ambos (integrado). Estes bilhetes consistiram em aplicação do conceito de tarifa temporal para períodos menores, de 7 dias ou 24 horas.

Na tabela a seguir, é apresentado um resumo do histórico da política tarifária pela perspectiva da evolução dos meios de pagamento, desde o início do século XX até a implantação do Bilhete Único Semanal e 24 Horas.



Em 15 de abril de 2017 a grade tarifária foi modificada, mantendo-se a tarifa básica inalterada, sendo reajustados os valores da integração ônibus+trilhos e o Bilhete Único Mensal e 24 horas. Nesta mesma data deixaram de ser comercializados os bilhetes temporais mensal e 24 horas nas modalidades VT e Escolar, e o bilhete temporal semanal nas modalidades Comum, VT e Escolar.

7. METODOLOGIA DE DETERMINAÇÃO DO VALOR DA TARIFA

Em São Paulo, na ocasião de reajuste da tarifa do usuário, é apresentada uma planilha tarifária como elemento balizador dos valores. A planilha apresenta o cálculo da tarifa técnica. A diferença entre a tarifa definida e a técnica é usualmente coberta com recursos do Orçamento Municipal.

A planilha consiste em um “padrão” técnico, que dimensiona o custo do serviço planejado, conforme Ordens de Serviço. A metodologia é baseada em estudo efetuado no início dos anos 90 pelo GEIPOT (antigo órgão da administração federal) e que até hoje tem amplo uso no território nacional. Esta metodologia foi adaptada ao sistema municipal, considerando índices de consumo verificados na cidade e as características de utilização de mão de obra operacional.

Anteriormente, as planilhas tarifárias abrangiam apenas o custo do sistema. Com a Lei Municipal nº 13.241/01, o escopo da planilha foi ampliado, ao ser definido que o valor fixado para a tarifa deve suportar os custos de remuneração, despesas de comercialização, gerenciamento, fiscalização e planejamento operacional.

Nas planilhas tarifárias elaboradas a partir de dezembro/14, buscou-se trazer mais transparência e simplicidade nas informações disponibilizadas à sociedade, com maior detalhamento das mesmas. O conjunto de informações foi ampliado, não se limitando apenas aos aspectos de custeio, mas procurando fornecer elementos à sociedade para uma discussão mais aprofundada sobre o transporte coletivo, avançando em questões como financiamento e benefícios sociais. As informações foram agrupadas nos seguintes blocos:

- o que é o Sistema de Transporte, apresentando dados como passageiros transportados, frota, quilometragem, passageiro por quilômetro, passageiro por veículo, número de linhas, cobertura da rede de transporte, cumprimento de viagens e frota, grade tarifária etc;
- quanto custa o Sistema de Transporte, com dados de custo de operação, custo de estrutura, receitas (tarifárias, extra-tarifárias e outras) e necessidade de recursos;
- quem financia o Sistema de Transporte, discriminando a participação de cada agente (usuário por tipo – estudante, comum, vale-transporte; empregador, Poder Público) e o

detalhamento do subsídio para a tarifa (política tarifária, subsídio para educação pública e privada, e política social);

- e quem é beneficiado com o Sistema de Transporte (empregados do setor, fornecedores, Empresas Operadoras do Sistema de Transporte, tributos), e benefícios sociais decorrentes (balanço social, ganhos econômicos com redução de poluentes, com redução de trânsito etc).

A seguir, é apresentado o quadro resumo da planilha tarifária de dezembro/17.

**SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO
RESUMO DA PLANILHA TARIFÁRIA - BASE: DEZEMBRO DE 2017(não considera reajuste dos contratos de operação para 2018)**

DISCRIMINAÇÃO				Ver detalhamento no Quadro nº
1. O QUE É O SISTEMA DE TRANSPORTE				
1.1. TARIFA PROPOSTA PARA JAN/16		R\$ 4,00		3
1.2. PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (inclui todas as modalidades de pagamento de tarifa) - milhões/mês		236,3		4
1.3. PASSAGEIROS EQUIVALENTES (exclui gratuidades, integração ônibus-ônibus e considera cada estudante igual a 0,5 pagante e cada integração com trilhos igual a 0,74 pagante) - milhões/mês		103,2		4
1.4. FROTA (inclui reserva técnica operacional)		14.457		1
1.5. QUILOMETRAGEM PERCORRIDA (inclui operação comercial e deslocamento entre garagens e pontos) - milhões/mês		82,2		1
DISCRIMINAÇÃO	% relativo	R\$ milhões /mês	R\$ por passageiro equivalente	Ver detalhamento no Quadro nº
2. QUANTO CUSTA O SISTEMA DE TRANSPORTE				
2.1. CUSTO DE OPERAÇÃO DO TRANSPORTE (ônibus, pessoal, diesel, lucro)	91%	624,9	6,06	5;12-28
2.2. CUSTO DE OPERAÇÃO DA INFRAESTRUTURA (comercialização de créditos do Bilhete Único, terminais, gerenciamento)	9%	61,7	0,60	5
3. QUEM PAGA A CONTA DO TRANSPORTE				
3.1. USUÁRIO + EMPREGADOR	60%	414,9	4,02	7
3.1.1.. Usuário pagante	50%	344,7	3,34	7
3.1.2. Empregador (participação no custeio do Vale Transporte)	10%	70,2	0,68	7
3.2. MUNICÍPIO (recursos orçamentários da Prefeitura do Município de São Paulo)	38%	258,2	2,50	7
3.2.1. Subsídio direto ao usuário	30%	208,9	2,02	7
3.2.1.1. Política de transporte coletivo (integração ônibus-ônibus e ônibus-trilhos)	7%	45,6	0,44	7
3.2.1.2. Política educacional (custo da meia tarifa dos estudantes)	11%	77,7	0,75	7
3.2.1.3. Políticas sociais (idoso e pessoas com deficiência)	12%	85,6	0,83	7
3.2.2 Recursos públicos municipais para infraestrutura	7%	49,4	0,48	7
3.3. OUTRAS FONTES (multas, publicidade, taxas de recarga, aluguéis)	2%	13,4	0,13	7
4. QUEM GANHA COM A OPERAÇÃO DE TRANSPORTE				
4.1. FORNECEDORES (veículos, diesel, desp. administrativas, peças...)	30%	206,0	2,00	8
4.2. EMPREGADOS (das empresas e cooperativas que operam o serviço de transporte)	40%	273,5	2,65	8

4.3. IMPOSTOS E ENCARGOS (em todos os níveis de governo)	15%	106,1	1,03	8
4.4. LUCRO (empresas e cooperativas)	6%	39,3	0,38	8
4.5. OPERAÇÃO DE INFRAESTRUTURA	9%	61,7	0,60	8
5. QUANTO A CIDADE GASTARIA A MAIS SE NÃO EXISTISSE O SISTEMA DE TRANSPORTE MUNICIPAL POR ÔNIBUS		782,2	7,58	9.2
5.1 CUSTO OPERACIONAL (custos adicionais dos demais meios de transporte)		123,1	1,19	9.1
5.2 TEMPO DA VIAGEM (tempo adicional que se gastaria com as viagens, valorizado pela renda média da população)		343,5	3,33	9.1
5.3 CUSTO COM ACIDENTES (gastos adicionais com saúde em função de acidentes de trânsito)		99,0	0,96	9.2
5.4. EMISSÕES DE POLUENTES (gastos adicionais com saúde em função do aumento do nível de poluição)		216,5	2,10	9.2

8. EVOLUÇÃO DA INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA

O modelo de atendimento à demanda de transporte coletivo da população de São Paulo foi concebido no passado com base na ligação direta dos bairros ao centro da cidade, área esta que concentrava a maior parte dos empregos e das atividades econômicas urbanas. Com o crescimento populacional e a política de tarifa única, crescem as linhas com trajetos longos e sinuosos, criadas por pressão da população, buscando atendimento único e direto dos bairros aos principais polos de comércio da cidade, impedindo a racionalização, estruturação e diferenciação dos serviços. Como o preço da viagem era o principal condicionante da escolha do usuário, a maioria utilizava, sempre que possível, uma única condução para realizar seus deslocamentos, mesmo que esta não fosse a forma mais rápida e lógica de alcançar seu destino.

Nos anos 80, iniciou-se a implantação de corredores de ônibus e a substituição de alguns conjuntos de linhas radiais ao centro por sistemas tronco-alimentados, primeiramente com os corredores Paes de Barros e Santo Amaro/Nove de Julho e seus terminais fechados de integração gratuita em Vila Prudente e Santo Amaro. Estima-se que em 2003 pelo menos 15% dos passageiros efetuavam integrações gratuitas nos 14 terminais municipais de ônibus então existentes, demonstrando que o modelo de linhas diretas ligando bairros a polos de demanda continuou sendo predominante.

Com a implantação do Bilhete Único em 2004 e uma política tarifária por viagem, permitindo utilização de até 4 ônibus com a mesma tarifa, a integração deixou de ser exclusivamente em terminais fechados: todos os pontos de ônibus se tornaram

potenciais locais para integração física de um ônibus para outro. Com o fim da necessidade de áreas fechadas nos terminais para integração, iniciou-se a abertura dos mesmos, efetuada entre dezembro/04 e fevereiro/06. Atualmente, todos os terminais de ônibus são abertos, com exceção do Terminal São Mateus, gerenciado pela EMTU.

A tabela a seguir apresenta a participação das integrações internas ao sistema municipal após a implantação do Bilhete Único e da tarifa por viagem. O índice de integração (total de segmentos de uma viagem sobre o total da viagem) subiu de 1,15, antes das mudanças, para 1,56, média do período de 2005 a 2017.

Ano	Passageiros totais	Pagantes	% Pagantes	Integrados ⁽¹⁾	% Integrados	Índice de integração ⁽²⁾
2005	2.507.174.899	1.511.096.954	60,3%	834.911.926	33,3%	1,55
2006	2.661.110.194	1.570.657.519	59,0%	847.602.767	31,9%	1,54
2007	2.731.968.253	1.592.907.135	58,3%	892.569.062	32,7%	1,56
2008	2.835.856.140	1.661.947.544	58,6%	933.240.133	32,9%	1,56
2009	2.870.007.561	1.664.607.991	58,0%	968.339.827	33,7%	1,58
2010	2.915.990.761	1.684.095.940	57,8%	991.142.657	34,0%	1,59
2011	2.940.894.817	1.691.965.164	57,5%	994.443.228	33,8%	1,59
2012	2.916.954.960	1.686.705.650	57,8%	972.246.641	33,3%	1,58
2013	2.924.212.465	1.693.055.861	57,9%	964.748.891	33,0%	1,57
2014	2.920.278.340	1.694.711.508	58,0%	932.466.488	31,9%	1,55
2015	2.895.708.458	1.558.419.037	53,8%	846.851.545	29,2%	1,54
2016	2.915.344.011	1.461.538.801	50,1%	758.055.045	26,0%	1,52
2017	2.864.266.074	1.389.700.403	48,5%	752.012.642	26,3%	1,54

(1) Segmentos da viagem sem acréscimo tarifário após o primeiro embarque pago, internos ao sistema municipal; não inclui gratuidades.

(2) Índice de integração = (pagantes + integrados)/pagantes

9. EVOLUÇÃO DE GRATUIDADES E DESCONTOS

Em 1948, o Decreto Municipal nº 1060 estabeleceu para os estudantes o desconto de até 50% sobre o valor da tarifa. A “meia-tarifa” dos estudantes permanece até hoje, sendo que em 2015 foi ampliado o benefício, através da concessão de isenção total para grande parte dos estudantes.

A tabela a seguir apresenta um resumo das condições para concessão de gratuidade aos estudantes. Demais estudantes têm direito a desconto de 50% na tarifa.

Tabela: Estudantes beneficiados com gratuidade no sistema de transporte coletivo municipal de São Paulo

Ensino	Rede pública	Rede privada
Fundamental	Sim	Não
Médio	Sim	não
Técnico	Sim	com renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional
Tecnólogo	Sim	
Profissionalizante	Sim	
Superior	com renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional	com renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional; bolsistas do programa PROUNI; financiados pelo FIES; integrantes do Programa Bolsa Universidade; abrangidos por programas governamentais de cotas sociais

A isenção para todos os idosos maiores de 65 anos de idade teve início na cidade de São Paulo no ano de 1983, por meio da Lei Municipal nº 9.651. A Constituição Federal de 1988 estendeu a gratuidade aos idosos para todo o território nacional. Em 1993, por meio da Lei Municipal nº 11.381, foi reduzida para 60 anos a idade para as mulheres obterem a gratuidade. Em 2013, por meio da Lei Municipal nº 15.912, foi reduzida para 60 anos a idade, também, para os homens obterem a gratuidade. Atualmente, para obter gratuidade no sistema de transporte coletivo homens e mulheres precisam ter idade igual ou superior a 60 anos de idade.

A gratuidade para pessoas com deficiência foi inicialmente regulamentada em 1992, através da Lei Municipal nº 11.250/92.

Até a implantação do Bilhete Único, em 2004, os cidadãos com direito a gratuidade desciam dos veículos sem girar a catraca dos ônibus, e não eram considerados nas estatísticas. Nessa época, o modelo de remuneração, baseada na receita tarifária ou posteriormente no custo operacional, não estimulava o transporte dessa parte da população. Com o Bilhete Único, que possibilitou o registro diferenciado, bem como a mudança em 2005 da sistemática de remuneração, que estabeleceu um valor de remuneração único para todos os tipos de passageiro, o transporte das gratuidades foi valorizado.

Na cidade de São Paulo, percebe-se um constante crescimento da participação das gratuidades no total de passageiros transportados. Em 2005, as gratuidades (idosos e pessoas com deficiência) corresponderam a 6,4% da demanda transportada, subindo para 10,0% em 2014. Essa comparação foi efetuada com o ano de 2014, uma vez que a partir de 2015 os números apresentados também incluem a gratuidade total concedida aos estudantes.

Ano	Passageiros totais	Gratuidades	% Gratuidades
2005	2.507.174.899	161.166.019	6,4%
2006	2.661.110.194	242.849.908	9,1%
2007	2.731.968.253	246.492.056	9,0%
2008	2.835.856.140	240.668.463	8,5%
2009	2.870.007.561	237.059.743	8,3%
2010	2.915.990.761	240.752.164	8,3%
2011	2.940.894.817	254.486.425	8,7%
2012	2.916.954.960	258.002.669	8,8%
2013	2.924.212.465	266.407.713	9,1%
2014	2.920.278.340	293.100.344	10,0%
2015	2.895.708.458	490.381.240	16,9%
2016	2.915.344.011	695.750.165	23,9%
2017	2.864.266.074	722.553.029	25,2%

- A partir de 2015 estão incluídos os estudantes beneficiados com gratuidades totais.

Além disso, verifica-se na população da cidade um processo de “envelhecimento”, que se traduz na redução da participação de grupos etários mais jovens em relação aos adultos e velhos. Na cidade de São Paulo, em 1991, havia em média 18 idosos para cada grupo de 100 crianças, aumentando para 25 por 100 em 2000. Esta proporção varia em função tanto do sexo (é sempre maior no caso das mulheres) como da localização da população na cidade – é mais elevada em regiões de urbanização consolidada do que em áreas periféricas, justamente devido à maior presença de crianças nessas regiões. Credita-se o processo de envelhecimento, sobretudo, à queda de fecundidade, e aos progressos da medicina preventiva e curativa que, pela expansão dos serviços de saúde, acabaram por aumentar a expectativa de vida da população.

10. FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

- **Agentes financiadores**

A política tarifária é parte integrante da política de financiamento do Sistema de Transporte. O Sistema possui quatro grupos de agentes financiadores, responsáveis pelas fontes de receitas que fazem frente ao custeio da operação e da infraestrutura do transporte público:

a) Usuário Pagante

O usuário financia o Sistema de Transporte através do pagamento da tarifa de utilização – valor cobrado como contra prestação ao serviço e recebida diretamente nos veículos ou na rede de recarga dos créditos eletrônicos do Bilhete Único. No universo de usuários pagantes existem categorias que pagam integralmente o valor da tarifa respectiva (crédito comum e crédito estudantil) ou parcial (parte dos estudantes e nas integrações com outros sistemas de transporte), e o vale-transporte é pago pelo usuário trabalhador até o limite de 6% de seu salário mensal.

b) Empregador

O empregador é beneficiário do Sistema de Transporte, que garante a locomoção de seus empregados ao local de trabalho. Como contrapartida, o empregador participa do financiamento do Sistema pelo pagamento de parcela do vale-transporte na economia formal.

O vale-transporte foi criado em 1985 pela Lei Federal nº 7418/85, e tornou-se obrigatório em 1987, através da Lei Federal nº 7.619/87. Com o vale-transporte, a participação do empregador no financiamento do transporte público tornou-se compulsória. O vale-transporte não envolve recursos públicos, e baseia-se no princípio da contribuição de beneficiários não usuários: o empregador é beneficiário à medida que o transporte público permite o acesso do trabalhador ao local da atividade econômica.

O vale-transporte é o benefício que o empregador antecipa ao trabalhador pela utilização efetiva em despesas de deslocamento entre residência e trabalho, e vice-versa. O vale-transporte é custeado pelo trabalhador na parcela de 6% de seu salário, e pelo empregador na parcela excedente.

Até o surgimento do Bilhete Único em 2004, o vale-transporte era concedido através de passes de papel, o que propiciava o desvirtuamento de finalidade, com a existência de mercados paralelos que possibilitavam a conversão do benefício em dinheiro, mediante a venda de vales com deságio. Nesse sentido, a implantação do Bilhete Único eletrônico foi importante também por restabelecer o uso original do vale-transporte.

Uma questão relevante diz respeito à restrição do benefício do vale-transporte aos usuários do Sistema de Transporte que não se encontram no mercado formal de trabalho, e que tendem a ser a população mais carente. Por isso, o desemprego e o emprego informal nos segmentos de baixa renda impõem a busca de mecanismos de financiamento que garantam o acesso desses segmentos aos serviços de transporte público.

c) Poder Público Municipal

O Poder Público Municipal participa do financiamento do Sistema de Transporte através de subsídio do orçamento do Município, que é o valor destinado a custear as despesas do Sistema não cobertas pelas receitas tarifárias e extratarifárias; tem como fonte os impostos pagos pelos contribuintes e a participação do município nos fundos constitucionais.

Através do subsídio ao Sistema de Transporte, o Poder Público Municipal financia:

- políticas sociais de gratuidades a idosos e pessoas com deficiências;
- políticas educacionais, com gratuidades ou descontos a estudantes;
- políticas de transporte coletivo, nas integrações ônibus-ônibus e ônibus-trilhos;
- custeio da infraestrutura do sistema (terminais, comercialização e gerenciamento).

d) Outras

São as receitas extratarifárias, ou seja, receitas próprias do Sistema de Transporte, não relacionadas à prestação de serviços ao usuário final, tais como multas, taxas de recarga de créditos, aluguéis de bens públicos e publicidade. Correspondem aproximadamente a apenas 2% dos recursos do Sistema.

11. RECEITA TARIFÁRIA E SUBSÍDIOS DO ORÇAMENTO DO MUNICÍPIO

Para arcar com os custos do Sistema de Transporte, que incluem a remuneração das Empresas Operadoras, o Poder Público têm como fontes a receita tarifária (originária dos usuários pagantes e empregadores), algumas pequenas receitas extratarifárias, e os recursos orçamentários. Assim, o reajuste da tarifa do usuário trata-se, fundamentalmente, de questão de política orçamentária, e não de remuneração dos serviços: menor receita tarifária implica em maior necessidade orçamentária.

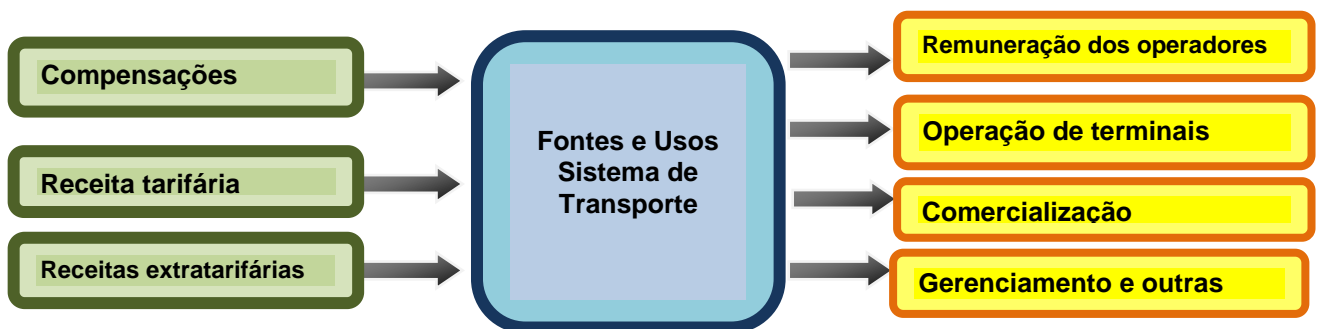


Diagrama simplificado de Fontes e Usos do Sistema de Transporte Público Municipal

A rede de comercialização, na qual o usuário adquire antecipadamente créditos eletrônicos para uso do Bilhete Único, é administrada pelo Poder Público, que detém o controle sobre a receita tarifária. Nos casos em que o usuário paga a tarifa em dinheiro no interior dos coletivos, esta receita é retida, mas meramente a título de antecipação de remuneração: sendo posteriormente completada a remuneração daquele dia, de acordo com valores estipulados em seu Contrato, e o valor recebido antecipadamente nos coletivos é descontado do valor total a receber.

A relação direta entre receita tarifária e subsídios orçamentários (compensações tarifárias) como principais fontes de recursos explica, em grande parte, o elevado crescimento do déficit econômico do Sistema de Transporte: via de regra, quando não há reajuste tarifário, há aumento de compensações tarifárias.

Ano	Remuneração dos Concessionários e Permissionários (custo operacional) R\$/ano ⁽¹⁾	Receita tarifária de utilização R\$/ano ⁽¹⁾⁽²⁾	Compensações Tarifárias (Subsídio) R\$/ano ⁽¹⁾	Reajuste tarifário
2006	3.291.414.687	2.952.558.782	300.000.000	Reajuste tarifário apenas em 30/11/06 (R\$ 2,30)
2007	3.677.173.968	3.375.143.267	392.000.000	Sem reajuste tarifário
2008	4.169.240.436	3.490.605.216	630.000.000	Sem reajuste tarifário
2009	4.487.731.202	3.474.423.243	901.074.443	Sem reajuste tarifário
2010	4.667.209.370	4.054.437.383	566.760.558	Reajuste tarifário em 04/01/10 (R\$ 2,70)
2011	5.178.864.244	4.502.844.996	520.000.000	Reajuste tarifário em 05/01/11 (R\$ 3,00)
2012	5.591.366.640	4.510.743.933	974.369.429	Sem reajuste tarifário
2013	5.846.151.202	4.536.749.559	1.188.630.571	Sem reajuste tarifário, exceto por 22 dias em julho/13 quando a tarifa foi reajustada para R\$ 3,20 em 02/06/13 e depois retornou para R\$ 3,00 em 24/06/13
2014	6.324.843.034	4.529.050.183	1.707.670.000	Sem reajuste tarifário
2015	6.884.995.662	4.788.347.302	1.928.395.903	Reajuste tarifário em 06/01/15 (R\$ 3,50)
2016	7.554.869.909	4.741.298.727	2.549.207.682	Reajuste tarifário em 09/01/16 (R\$ 3,80)
2017	7.653.115.761	4.716.971.127	2.900.000.000	Em 15/04/17 foram reajustados os valores da integração ônibus+trilhos e dos bilhetes temporais, mensal e 24 horas, do tipo comum (a tarifa básica ficou inalterada).

Fonte: SPTrans - DG/SRR/GPE;

(1) valores apropriados pelo critério de competência (critério econômico);

(2) corresponde à valorização dos créditos eletrônicos adquiridos pelo usuário conforme a efetiva utilização nos ônibus registrada pelos validadores eletrônicos, acrescida dos pagamentos em dinheiro efetuados pelos passageiros.

Em junho/13 ocorreram manifestações populares em São Paulo, iniciadas como protesto contra o aumento da tarifa de ônibus, que foi posteriormente revogado. Estas manifestações espalharam-se por todo o Brasil, demonstrando existir uma insatisfação da sociedade com o custo cobrado e qualidade dos serviços públicos oferecidos. O Poder Municipal, por sua vez, tem significativas restrições orçamentárias, que dificultam o crescimento dos subsídios. Isso aponta para um esgotamento do modelo atual de financiamento, baseado preponderantemente na cobrança de tarifa, surgindo a necessidade de discussão sobre novas fontes de financiamento para o transporte público.

12. TENDÊNCIAS DE POLÍTICA TARIFÁRIA

O Plano Diretor Estratégico de São Paulo, transformado na Lei Municipal nº 16.050 de 31 de julho de 2014, estabelece como chave fundamental a articulação entre uso do solo e mobilidade urbana. O Plano identifica, de forma clara, os objetivos estratégicos que se quer alcançar até 2029, dos quais destacamos:

- a)** Conter o processo de expansão horizontal da aglomeração urbana, contribuindo para preservar o cinturão verde metropolitano;
- b)** Acomodar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade;
- c)** Reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia;
- d)** Expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel.

Nesse sentido, as políticas tarifárias devem convergir com as diretrizes de uso do solo e mobilidade, de forma a potencializar os resultados das políticas públicas.

Quanto às soluções promissoras em transporte coletivo, destacam-se os sistemas denominados BRT (Bus Rapid Transit), que consistem em corredores de ônibus segregados e que adotam cobrança desembarcada antecipada. Com isso, o embarque é mais rápido, eliminando-se os atrasos provocados por filas dentro dos veículos para pagamento de passagem, e aumentando a velocidade média do Sistema de Transporte. Sistemas desse tipo podem estimular ações no âmbito da política tarifária. Com o aprimoramento dos equipamentos de bilhetagem eletrônica, é possível reduzir os pagamentos em dinheiro no interior dos veículos, trazendo ganhos operacionais, econômicos e sociais, como a redução de assaltos. Atualmente, na cidade de São Paulo, o percentual de pagantes em dinheiro no Sistema situa-se em torno de apenas 6% do total de passageiros catracados:

Ano	Pagantes em dinheiro	milhões de passageiros/ano	
		Total de passageiros	% de pagantes em dinheiro no total
2005	789,0	2.507,2	31,5%
2006	699,4	2.661,1	26,3%
2007	593,7	2.732,0	21,7%
2008	383,5	2.835,9	13,5%
2009	295,3	2.870,0	10,3%
2010	258,7	2.916,0	8,9%
2011	237,7	2.940,9	8,1%
2012	226,9	2.917,0	7,8%
2013	220,8	2.924,2	7,6%
2014	230,9	2.920,3	7,9%
2015	204,4	2.895,7	7,1%
2016	173,8	2.915,3	6,0%
2017	161,0	2864,30	5,6%

13. DETALHAMENTO DA POLÍTICA TARIFÁRIA VIGENTE

Cabe ao Poder Público Municipal a definição da política tarifária aplicada ao Sistema de Transporte.

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

A tarifa básica vigente desde 07 de janeiro de 2.018 é de R\$ 4,00 conforme Portaria nº 229/17-SMT.GAB publicada em 29/12/2017.

A Portaria nº 025/15-SMT.GAB, publicada em 14/03/15, regulamenta a isenção integral da tarifa aos estudantes:

- de ensino fundamental, médio, técnico, tecnólogo ou profissionalizante nas redes públicas de ensino;
- de ensino superior nas redes públicas de ensino, que possuam renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional;
- de ensino técnico, tecnólogo, profissionalizante ou superior nas redes privadas de ensino, que possuam renda familiar per capita inferior a 1,5 salário mínimo nacional;

- de ensino superior em estabelecimentos privados que sejam: bolsistas do programa PROUNI; ou financiados pelo FIES; ou integrantes do Programa Escola da Família; ou abrangidos por programas governamentais de cotas sociais.

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, deficientes e estudantes) são cadastrados e possuem um tipo de cartão identificado, inclusive com fotografia.

14. 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 temporal: o usuário pode utilizar até 4 veículos em um intervalo de tempo para realizar a sua viagem, pagando uma única tarifa. Esta alteração 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 crédito do tipo Comum, as integrações podem ser efetuadas num período de até 3 horas, e para os créditos de Vale-Transporte e Estudante, o período é de até 2 horas. Nos domingos e feriados, para os créditos 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 do Sistema 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, o Bilhete 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 lançada 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 e o Bilhete Único Mensal e 24 horas.

Nesta mesma data deixaram de ser comercializados os bilhetes temporais mensal e 24 horas nas modalidades VT e Escolar, e o bilhete temporal semanal nas modalidades Comum, VT e Escolar.

15. INTEGRAÇÃO COM OUTROS MODAIS

O Sistema de Transporte 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, Via Quatro e CPTM):**

A partir de 30/12/2005, o Bilhete Único passou a ser utilizado também na integração tarifária do ônibus com o sistema metroferroviário. 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 metroferroviário. 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\$ 6,96, representando, portanto, um desconto para o usuário de 13% em relação à soma das tarifas dos dois modais (R\$ 8,00, sendo atualmente R\$ 4,00 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\$ 4,00), e ao se integrar com o outro sistema, é descontado o complemento de R\$ 2,96.

A atual partição da receita oriunda da tarifa integrada de R\$ 6,96 é de R\$ 3,30 para o Sistema de Transporte (desconto de 17,5% da tarifa básica) e de R\$ 3,66 para o sistema metro-ferroviário (desconto de 8,5% da tarifa básica).

A Tabela a seguir apresenta a evolução da tarifa básica do Sistema de Transporte, 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/Via Quatro/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
15/04/17	3,80	3,80	7,60	6,80	0,80	10,5%	3,20	3,60
07/01/18	4,00	4,00	8,00	6,96	1,07	14,9%	3,30	3,66

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\$ 307,00	R\$ 146,90	R\$ 160,10
24 Horas	R\$ 20,50	R\$ 9,82	R\$ 10,68

(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, sem pagamento de nova tarifa. 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. Quando a viagem é iniciada no sistema municipal é cobrado o valor adicional de R\$1,00 para integração com o ônibus metropolitano. 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.

16. RESUMO DA GRADE TARIFÁRIA

Conforme exposto, o usuário dos Sistemas de Transporte 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 SERVIÇO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO A PARTIR DA ZERO HORA DO DIA 07.01.2018

Modal ⁽¹⁾	Tipo de pagamento na utilização	Direito de temporalidade	Tarifas por Tipo de Bilhete Único		
			Comum	VT	Escolar ⁽²⁾
Ônibus	Com Bilhete Único	Até 4 utilizações em 3hs (Comum) ou 2h (VT e Escolar)	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 2,00
		Nos domingos e feriados: até 4 utilizações em 8 horas (Bilhete Comum pré-carregado com última carga igual ou superior a 4 tarifas)	R\$ 4,00	-	-
	Com Bilhete Único previamente cadastrado	24 Horas	R\$ 15,30	-	-
		Mensal (31 dias)	R\$ 194,30	-	-
	Pagamento em dinheiro na utilização, sem uso do Bilhete Único	Apenas para 1 utilização, sem limite temporal	R\$4,00sem 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\$4,00independente 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\$ 6,96	R\$ 6,96	R\$ 4,00
		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\$ 6,96	-	-
	Com Bilhete Único previamente cadastrado	24 Horas	R\$ 20,50	-	-
		Mensal (31 dias)	R\$ 307,00	-	-
	Pagamento em dinheiro na utilização, usando B.Ú. previamente cadastrado ⁽³⁾	Até 4 utilizações em 3 horas, sendo 1 utilização no sistema de Trilhos nas 2 primeiras horas	R\$ 6,96independente 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\$ 4,00 (Bilhete Comum e VT) e R\$ 1,00 na integração		
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 ⁽⁴⁾	Tarifa do Ônibus intermunicipal ⁽⁴⁾		
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	Passe Livre estudantil, conforme cotas escolares ⁽²⁾	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).

- **Linha Turística**

No Circular Turismo SP atualmente considerado como “Operações Especiais”, o valor da viagem é de R\$ 40,00, o bilhete é vendido no próprio veículo, e o pagamento pode ser realizado em dinheiro, cartões de crédito e débito.

17. EVOLUÇÃO DA REMUNERAÇÃO DAS EMPRESAS OPERADORAS

A seguir apresentamos o histórico das Políticas de Remuneração aplicadas para os serviços de transporte de passageiros do Município de São Paulo, a partir de 1865, bem como uma análise de seus resultados.

Para tal dividiu-se em três grandes períodos: 1865 a 1990, 1991 a 2001 e de 2002 até o presente.

➤ Período 1865 a 1990

A história dos transportes coletivos em São Paulo tem registro a partir de 1865. Naquela época, eram poucos os bairros e a concentração populacional estava nas ruas Direita, do Rosário e São Bento, local onde residiam as famílias de posse. Os bairros como Brás, Santo Amaro e Penha estavam começando a se formar e para chegar até eles era preciso alugar um carro de boi, também chamado de Tílburis. Não existia tabela ou cálculo para estabelecer os preços das viagens. Em agosto daquele ano, um italiano, Donato Severino, publicou uma tabela de preços para carros de aluguel, estabelecendo valor por hora ou para locais conhecidos. Começava, então, o transporte público tabelado.

Em 1871 foi criada a Fundação da Companhia de São Paulo, e em 1872 iniciou-se a operação dos bondes com tração animal.

Já em 1880 foi construída a linha de bondes com início na rua da Liberdade, ligando a Capital à Vila de Santo Amaro.

Em 1889, foi fundada a Companhia Viação Paulista. A ligação com os bairros novos, a disponibilidade de carros nas estações de trem e o serviço especial para teatro, festas e

eventos, preenchiam as necessidades da população. A ampliação dos serviços exigiu outras providências e em 1893, foi regulamentada a emissão de passes pelo poder público, unificando os passes utilizados pela Companhia Carris e Viação Paulista.

No ano de 1896 - Antônio Guacho, vindo do Canadá e o Comendador Antônio Augusto de Souza iniciaram entendimentos para formar uma empresa para a exploração do serviço de transporte por eletricidade, e em 1897 a Câmara Municipal liberou a concessão de operação dos serviços por 40 anos. Pelo acordo, Antônio Guacho e o Comendador deveriam construir em dois anos a ligação Centro da cidade/bairro da Penha.

No ano de 1899 investidores fundaram, no Canadá, a The São Paulo Railway, Light & Power Company Ltda. No mesmo ano, a empresa conseguiu autorização para atuar no Brasil.

A cidade ganhou a primeira linha de bonde elétrico em 1890. Ela partia do Largo São Bento, seguia pelas ruas Líbero Badaró e São João em direção à Barra Funda, operada pela Companhia Carris de Ferro de São Paulo, inaugurada pela Light. Depois, em leilão, as empresas Carris e Viação Paulista passaram para a Light.

A capital ganhou destaque de centro urbano e, em 1926, 50 ônibus Yellow Coach importados da Europa operaram as linhas circulares até 1932. A Light apresentou um plano de integração dos transportes.

Em 1939, na gestão do Prefeito Prestes Maia foi criada a Comissão de Estudos de Transportes Coletivos do Município de São Paulo (CETS), que extinguiu a concessão em 1941 e elaborou um programa para a administração municipal assumir o controle dos transportes públicos.

No entanto, em 1941 o governo federal prorroga compulsoriamente a concessão da Light para gerir os transportes públicos em São Paulo.

Em outubro de 1946, o Prefeito Abrahão Ribeiro, por meio do Decreto Lei nº. 365 de 10/10/46, cria a CMTC para prestar serviços de transportes coletivos por 30 anos.

A época a cidade de São Paulo já crescia em importância e interesse comercial. Em 1947, os bondes ainda eram responsáveis pelo transporte de 65% da população; os outros 35% eram transportados por ônibus.

A CMTC recebeu o patrimônio da Light relativo ao transporte coletivo e assumiu a frota de todas as 37 empresas particulares existentes e de suas 90 linhas municipais de ônibus. Muitos veículos não tinham condições de operar e a situação se complicou ainda mais quando, um mês depois, a Companhia aumentou o valor das tarifas. A população se revoltou, alguns bondes e ônibus foram quebrados. Durante anos, várias tentativas foram implantadas para sanar as falhas, mas muitas não deram o resultado esperado.

A CMTC, no ano de 1949 implantou o sistema Trólebus, com 30 veículos importados dos EUA e Inglaterra. Teve início a reforma dos carros da antiga Light.

Em 1950 chegaram 200 ônibus Twin Coach, hidramáticos. Foram necessários dois anos de estudos técnicos para a adaptação destes veículos às condições de tráfego da cidade.

Em 1954, 90% da frota é operada pela CMTC. Ainda nos anos 50, o complexo industrial da empresa realizava reforma e encarroçamento de ônibus e bondes.

A CMTC ganhou destaque e foi reconhecida como uma das maiores empresas de ônibus municipais do mundo. Para suprir a falta de tecnologia no setor, a empresa utilizava suas oficinas, com o objetivo de, em 75 dias, construir um bonde fechado. As peças eram todas nacionais.

Em 1958 a CMTC autoriza o serviço de companhias particulares de ônibus e, em conjunto com a Villares e Massari, fabrica os primeiros Trólebus brasileiros. A CMTC se desenvolve calcada no modelo rodoviarista de transporte, desativando totalmente o sistema de bondes em 1968.

A década de 70 foi marcada pelos altos investimentos realizados em infraestrutura de transporte, com o início da operação do metrô em 1974 e pela progressiva privatização do sistema de ônibus, sendo a frota Municipal apenas 14% da frota total.

No ano de 1977, através de Decreto Municipal, a Capital foi dividida em 23 áreas atendidas por empresas contratadas pela CMTC, que operava as linhas circulares e intersetoriais.

Dois terminais foram construídos em 1980, Penha e Vila Prudente, dando início ao sistema de transferência com Trólebus pela CMTC.

Já a integração ônibus-ferrovia, entre os ônibus da CMTC e os trens metropolitanos da Fepasa teve início em 1983, no mesmo ano em que foi implantado o Programa de Ação Imediata da Rede Metropolitana de Trólebus – PAI.

No ano de 1989 a Prefeitura iniciou os estudos do Projeto de Municipalização dos transportes coletivos, e no ano subsequente começou os testes com as primeiras empresas municipalizadas.

A remuneração dos operadores resumia-se a se apropriar dos valores resultantes das tarifas pagas pelos passageiros. Na década de 70 com o aumento da privatização dos transportes, e a tarifa única na cidade de São Paulo, levou a CMTC a assumir as linhas mais deficitárias, até então operadas pelas empresas privadas, como forma de subsidiar indiretamente o Sistema de Transporte.

➤ **Período 1991 a 21 de julho de 2003**

A Lei nº 11.037 de 25 de julho de 1991, instituiu a chamada Municipalização dos Transportes Coletivos por ônibus, através da qual foram licitados 42 lotes de veículos para prestação dos serviços de transportes.

Pela primeira vez em São Paulo, separou-se a arrecadação tarifária da remuneração dos serviços. Esta foi determinada de acordo com os custos operacionais de cada um dos lotes, através de uma planilha de custos padrão.

A mudança da forma de remunerar os serviços visava melhorar a oferta em áreas de baixa demanda, que até então, com sistema tarifado era insuficiente para o atendimento de qualidade do serviço esperado pelo usuário.

No entanto, esse período foi marcado por uma constante pressão pelo aumento da oferta, também em áreas bem atendidas, gerando aumento de custos pela prestação do serviço, provocando um quadro insustentável para a Municipalidade.

No início de 1992 a frota total que era de 9.100 veículos, atinge ao final deste mesmo ano 9.874 veículos, um incremento da ordem de 8,5%. Desta frota total, 2.881 veículos eram da então CMTC.

Em função do aumento dos custos dos serviços e da escassez de recursos Municipais, esses contratos foram alterados através da assinatura pelas partes, do Termo Aditivo nº 01, de 26 de fevereiro de 1993, passando a remuneração das empresas a ser limitada pelo total da receita tarifária. Esta última, passou a ser paga às empresas, por via de rateio, a razão do custo operacional de cada lote, relativamente ao custo total do sistema. Essa forma de remuneração ficou conhecida como “pizza”.

No período de 1993 até agosto de 1998 poucos ajustes foram realizados nessa Política de Remuneração, mantendo-se sempre a essência de rateio da arrecadação tarifária.

Em 8 de março de 1995, foi criada a SPTrans assumindo o planejamento e a programação de linhas e frota, fiscalização, arrecadação, contratação e remuneração das empresas operadoras, além de atuar no desenvolvimento tecnológico com estudos e pesquisas sobre novas modalidades de transporte, adaptação de combustíveis não poluentes.

Em setembro 1998, a remuneração das operadoras dos serviços de transporte volta a ser realizada pelo custo operacional, calculado através da metodologia estabelecida pela Lei 11.037/91, porém com a aplicação de um “fator de ajuste” médio da ordem de 10,26%. Esse critério de remuneração permaneceu vigente pelo período de setembro de 1998 a dezembro 1999.

Como a fórmula de remuneração não considerava a demanda, os operadores não tinham incentivo para a captação de passageiros. Em função disso, o transporte clandestino, realizado por peruas e vans, passam a disputar desordenadamente os espaços da cidade com citadas empresas de ônibus então contratadas, nas linhas mais periféricas e de demanda mais baixas.

Com isso, o Sistema de Transporte Contratado perde passageiros, com a consequente queda da receita tarifária do Município, já que uma parcela dela estava agora nas mãos do transporte clandestino.

Em janeiro de 2000 a remuneração volta a ser calculada através do rateio da arrecadação tarifária, e permanece até 21 de janeiro de 2002. Nesse período foram implementadas alterações de remuneração visando incentivar a captação de passageiros.

A remuneração foi dividida em 2 parcelas.

Na parcela A era distribuída a receita até o limite dos passageiros programados de cada lote, segundo os percentuais de participação dos respectivos custos-padrão no custo total do Sistema. O peso relativo dessa parcela foi de 10% de jan/00 a mai/01 e partir de junho/01 passou para 50%.

Na parcela B era distribuída o excedente da receita, segundo as produtividades auferidas por cada lote relativamente aos seus respectivos passageiros-padrão. O peso relativo dessa parcela foi de 90% de jan/00 a mai/01 e partir de junho/01 passou para 50%.

O critério de remuneração para os lotes de veículos trólebus e articulados foi mantido pelo custo operacional até dez/99, e a partir de jan/00 foram adotados os mesmos critérios dos lotes de veículos diesel comum.

No dia 21 de janeiro de 2002, encerram-se os contratos de prestação de serviços com as operadoras do sistema, firmados sob a égide da Lei nº 11.037/91.

Promulga-se então a Lei nº 13.241/01, a qual revoga, dentre outras disposições em contrário, a Lei Municipal nº 11.037/91 e seu respectivo Decreto de nº 29.945, ambos instituídos em 25 de julho de 1.991.

As alterações introduzidas pela Lei nº 13.241/01, trata basicamente de um Sistema de Transporte integrado que seria licitado considerando uma Rede de Transporte composta por dois subsistemas, quais sejam, Estrutural e Local.

Enquanto se concluíam o processo de licitação do novo Sistema, foram firmados três contratos emergenciais com os operadores do Sistema. Tais contratos, na medida do possível foram sendo adequados às condições necessárias para reorganização do Sistema nos moldes determinados pela citada Lei.

A partir do primeiro contrato emergencial, o transporte de passageiros do Município de São Paulo, passou a ser organizado em 8 (oito) áreas, e a operação realizada através de Consórcios de empresas para Concessão e Consórcio de Cooperativas para a Permissão. Portanto o custo referencial de cada empresa deixou de ser calculado, passando-se a calcular apenas o custo referencial por área.

A remuneração também passou a ser por área, ficando a cargo do Consórcio, representado pela empresa líder, a determinação dos valores a serem repassados a cada uma das empresas consorciadas.

Finda a vigência do 3º contrato emergencial e encerrado o processo licitatório, foram assinados os contratos de concessão para o subsistema estrutural e permissão para o subsistema local.

➤ **Período de 22 de julho de 2003 até os dias atuais**

Realizada a concessão do Sistema Estrutural através da licitação nº 012/2002, definindo-se o ganhador pelo conceito de “menor valor de remuneração” por passageiro registrado, enquanto que para o Subsistema Local explorado por pessoas jurídicas que executam o serviço por intermédio de operadores autônomos, organizados em cooperativas, sob o regime jurídico de permissão, foi licitado através da Concorrência nº 013/2002, segundo o conceito de “melhor técnica”.

Com essas medidas, o transporte realizado pelos então “perueiros”, passa a ser realizado por cooperativas de transportes.

A operação desses serviços inicia-se com veículos do tipo “van” e estabelecido o prazo total de 18 meses para substituição por veículos microônibus, mini ônibus, midi e ônibus básicos.

Os contratos de concessão e de permissão tiveram uma Fase de Transição, em face da inexistência de uma série de condições e ocorrências relativas à implantação completa da nova rede de transporte prevista no edital.

Durante esse período a remuneração dos Concessionários foi efetuada com base na tarifa por passageiros registrado, estabelecida para cada área de operação, sendo a quantidade de passageiros limitada à média observada no período de 20 a 31 de maio de 2003.

A diferença entre a remuneração calculada e a receita arrecadada de cada empresa é processada por uma câmara de compensação tarifária. O cálculo da remuneração considera um valor fixo por passageiro registrado, independente do número de integrações realizada pelo usuário.

Já os Permissionários, durante a fase transitória, tiveram sua remuneração igual à arrecadação tarifária, que corresponde ao somatório dos produtos de passageiros pagantes pelas respectivas tarifas de utilização, deduzidos R\$ 0,02 por passageiro pagante a título de custo de gerenciamento e 4% do valor correspondente aos bilhetes de passagem entregues para remição, além de 28 tarifas nominais por veículo/dia a título de equilíbrio da relação receita/custo das Permissionárias.

Com a implantação do novo sistema de bilhetagem (Bilhete Único) em maio de 2004, criam-se as condições para que a remuneração por passageiro transportado fosse implementada em março de 2005, encerrando-se assim o período de transição previsto nos contratos.

Os valores de remuneração por passageiro transportado foram então calculados mediante projeções da demanda dos referidos subsistemas, num horizonte predeterminado, e do cálculo do custo operacional padrão de cada área, de forma a atender as suas respectivas especificidades.

Nas novas regras de remuneração introduziu-se também um mecanismo de controle do número de integrações, sem acréscimo tarifário, como forma de preservar o equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte. Esse mecanismo foi chamado de índice de integração.

Em fevereiro de 2006, para os cálculos dos valores de remuneração do subsistema estrutural foram aplicados critérios equivalentes ao do ano anterior, simulando-se planilhas de custos, a preços de fev/06 e projeções de demanda média, por mês, estimada para 2.006.

O reajuste médio resultante foi de 8,28%, oscilando de um mínimo de 3,6% a um máximo de 11,6%, conforme a área operacional.

Além disso, pelo disposto no artigo 2º da Portaria nº 095/06-SMT.GAB, foi acordado que os concessionários receberiam um adicional sobre o valor unitário de remuneração, em função do programa de renovação da frota estabelecido através de um "Termo de Compromisso" firmado entre as partes. O adicional a ser acrescido à remuneração unitária deveria ser obtido aplicando-se a mesma metodologia que deu origem aos valores unitários originais. Em contrapartida, acordou-se também que haveria um desconto equivalente ao citado adicional de remuneração, caso o concessionário não cumprisse os prazos de renovações de frota inicialmente fixados.

Através da mesma portaria, a tolerância do índice de integração foi estabelecida em 0,01 (um centésimo), com referência ao índice de integração-base (I0). Foi consenso também, que os valores unitários de remuneração, fixados pela referida portaria, deveriam ser revistos semanalmente "... quando o índice de integração realizado na semana de operação (I1) ,..., "variasse em 1 (um) centésimo, em relação ao índice de integração base (I0).

O aditivo ao contrato dos Permissionários de jan/06 reajustou os valores de remuneração em 7,88% para todas as áreas, a partir da operação de dia 1º de janeiro de 2.006, aplicando-se a fórmula de reajuste fixada no contrato.

Em 2007 os critérios aplicados nos cálculos dos valores de remuneração, pelos serviços prestados pelos concessionários e permissionários, em essência, consistiram no reajuste dos valores unitários, por passageiro registrado, a partir de março/07, e no reequilíbrio da remuneração com a aplicação do IDR- Índice Dinâmico de Reequilíbrio (Fator de Gratuidade e Fator de Integração).

Tanto os contratos de Concessão (exceto área 4), quanto os de Permissão foram aditados em 2008, reajustando-se e reequilibrando-se a remuneração, cerca de 4,24% para os concessionários e em média 4,24% para os permissionários. Enquanto que na

Concessão, o IDR foi substituído pelo estabelecimento de uma demanda mensal de referência, de forma a preservar o equilíbrio entre a remuneração dos serviços e a arrecadação tarifária do Sistema, na permissão ele foi mantido.

O concessionário da área 4, Consórcio Leste 4, teve sua remuneração reajustada a partir de 13/12/08, conforme os termos contratuais estabelecidos, utilizando-se a variação da cesta de índices prevista. A remuneração foi reajustada em 11,655%, passando de R\$ 1,6646 para R\$ 1,8586 por passageiro registrado.

Em 2008 o processo de renovação de frota teve continuidade abrangendo 3.939 veículos, sendo 3.233 na Concessão e 706 na Permissão, totalizando uma remuneração de complemento de frota de R\$ 323 milhões, dos quais R\$ 303 milhões foram destinados às Concessionárias e R\$ 20 milhões às Permissionárias.

A idade média da frota da Concessão reduziu de 4 anos e 10 meses em dezembro/07 para 4 anos e 2 meses em dezembro/08 e, na Permissão, de 4 anos e 3 meses em dezembro/07 para 3 anos e 7 meses.

Em mar/09 os contratos de concessão tiveram reajuste de 7%, embora o percentual contratual fosse de 8,59%. Para os contratos de permissão não foi aplicado reajuste.

Ainda em 2009, a remuneração pelo complemento de renovação da frota abrangeu 4.443 veículos, sendo 3736 veículos na Concessão e 707 veículos na Permissão, sendo a idade média da frota, em dez/09, de 4 anos e 10 meses na Concessão, e de 4 anos e 1 mês na Permissão. Nesse ano a remuneração a título de complemento totalizou, R\$ 296 milhões, dos quais R\$ 261 milhões foram destinados aos concessionários e R\$ 35 milhões aos permissionários.

Em julho de 2010, terminava a vigência de 7 anos dos Termos de Permissão, que foram prorrogados por 3 (três anos), através de aditamentos contratuais, conforme previsão editalícia.

Enquanto isso, os contratos da concessão foram aditados 2010, com ênfase a renovação da frota com tecnologias veiculares de combustíveis ambientalmente mais eficientes (combustíveis não fósseis), conforme os Termos de Aditamento da área 6 (veículos movidos a etanol), da área 2 (veículos “dual-flex”, movidos a diesel e etanol), e da área 3, que incentiva a utilização do diesel B20, com 20% de biocombustível.

Essa política perdurou em 2011, e também foram assinados Termos de Aditamento específicos na área 1 sobre utilização de diesel de cana (em junho/11), e na área 6, sobre veículos novos movidos a Etanol (em maio/11).

Em outubro/11 os Concessionários assinaram Termos de Aditamento, alterando a data-base dos contratos de julho para maio. A remuneração foi reajustada em 4,56%, ocorrendo também uma revisão da remuneração do serviço Atende, e implementação da tecnologia de veículos novos com a utilização de combustíveis não fósseis. Também os Permissionários tiveram alteração de data-base de reajuste contratual para maio, sendo a remuneração reajustada em média em 1,87%, aplicando-se os reequilíbrios entre as áreas.

As áreas 2, 6 e 7, da Permissão assinaram em junho/11, aditivo contratual que formaliza o reajuste e reequilíbrio financeiro destas áreas.

Em maio/12 a Concessão teve um reajuste de 7,08%, e as áreas 3 e 5 tiveram readequação da remuneração nominal. A área 4 teve seu reajuste anual de 7,48% em setembro/12.

Quanto a Permissão o reajuste médio aplicado em maio/12 foi de 5,61%, aplicados os critérios de reequilíbrio interno entre as áreas.

Em 2013, a remuneração dos Concessionários e Permissionários foi alterada, de forma a contemplar as mudanças ocorridas na legislação tributária, quais sejam: a Lei Federal nº 12.715/12, que estabeleceu a substituição do INSS Patronal pela contribuição de 2% sobre a receita a partir de 01/01/13, e impactou em -3,41% nos Contratos de Concessão e em -0,48% nos Contratos de Permissão; e a Lei Federal nº 12.860/13, que zerou a alíquota de PIS/COFINS para os serviços de transporte coletivo a partir de 30/05/13, com impacto de -3,65% no sistema.

No início de 2014 foram celebrados Termos de Aditamento aos contratos de concessão e permissão nas áreas 1, 3 e 7, referente à implantação de 12 Linhas Piloto das Linhas da Madrugada com Operação Controlada, cujo conceito implica em uma melhora do serviço noturno, com mais regularidade e pontualidade.

Em 19/07/14 foram encerrados os contratos de permissão e em 20/07/14 passa a vigorar contratação sob regime emergencial.

Para determinação dos valores de remuneração por passageiro dos referidos contratos emergenciais foram utilizadas as seguintes premissas:

Adoção dos limites geográficos de área de operação estabelecidos no Decreto Municipal nº 53.887/13, que fixou a divisão da cidade em três áreas operacionais, comportando doze áreas para o subsistema local. Portanto, esse subsistema passou de oito contratos de permissão para doze contratos emergenciais.

Contratação de dois tipos de pessoas jurídicas: cooperativa ou empresa. Atualmente todos os contratos emergenciais vigente foram firmados com empresas ou consórcio de empresas.

Cálculo do valor de remuneração dos doze contratos com base em planilha de custos padrão.

Equiparação dos valores dos salários de motoristas e cobradores com os adotados pelo sindicato dos motoristas, bem como registro de todos os funcionários, incluindo os encargos trabalhistas e previdenciários inerentes ao referido registro.

Os reajustes contratuais, aplicados anualmente nos Contratos de Concessão, conforme cestas de índices previstas contratualmente também foram aplicados, na mesma periodicidade, nas contratações emergenciais.

Os percentuais de reajuste aplicados em maio de cada ano foram: 6,29% em 2014, 6,82% em 2015, 5,70% em 2016 e 2,94% em 2017.

Em maio/16 as áreas 1 e 6 tiveram readequação da remuneração nominal, da ordem de 2,06% além do reajuste contratual.

Atualmente, os Contratos de Concessão encontra-se prorrogados até 22.07.2018, com cláusula prevendo rescisão antecipada, e o Subsistema Local (antiga Permissão), contrato sob regime emergencial até 30.12.2017.

Também encontra-se contratado sob regime emergencial os serviços de transporte público de passageiros da área operacional nº 04, o qual tem vigência até 06.11.2017, também com a previsão de rescisão antecipada.

Em maio de 2017 foram firmados aditamentos contratuais para os contratos de concessão, os emergenciais do Subsistema Local e o contrato emergencial com os

operadores da área 4, contemplando o ajuste da remuneração de acordo com o limite orçamentário do Sistema.

A remuneração dos serviços prestados no período de 16/12/2016 a 20/12/2017 e remunerada no ano financeiro de 2017, foi fixada em R\$ 7.700.000.000,00 (Sete bilhões e setecentos milhões de reais), composta por R\$ 4.800.000.000,00 (quatro bilhões e oitocentos milhões de reais) de arrecadação tarifária e extra-tarifária e R\$ 2.900.000.000,00 (dois bilhões e novecentos milhões de reais) de compensações tarifárias recebidas no ano financeiro de 2017.

18. ANÁLISE DAS POLÍTICAS DE REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

Na política de remuneração adotada pelo Município no período de 1865 a 1990, os operadores dos serviços de transportes apropriavam-se da tarifa paga pelo usuário. Esse modelo de remuneração tornou-se ineficaz à medida que a cidade crescia em importância comercial e a ocupação das moradias expandia-se para a área da periferia. O crescimento do Município e a necessidade de deslocamento dos usuários foram se intensificando ao longo do tempo, criando trajetos mais longos e conseqüentemente linhas menos rentáveis.

As linhas de menor rentabilidade não atraíam o interesse dos operadores e essas eram operadas pela então CMTC, Companhia Municipal responsável pelos serviços de transportes de passageiros por ônibus. Essa operação gerava um custo que não era coberto pela receita tarifária, havendo a necessidade da destinação de recursos do orçamento municipal.

Existia à época, um desequilíbrio de rentabilidade entre os operadores, gerado pelas especificidades das linhas, tanto do lado da oferta do serviço, quanto da demanda.

Agravando o quadro o Sistema de Transporte passa a sofrer também uma crescente concorrência pelo crescimento da utilização dos automóveis, impactando diretamente na arrecadação tarifária.

Com o encerramento dos contratos de prestação de serviços no ano de 1991, promulga-se a lei nº 11.037/91 com uma nova concepção para os serviços de transporte da cidade. De acordo com a mencionada Lei, os novos contratos passam a ser remunerados pelo custo operacional, contemplando a disponibilização efetiva da frota, a quilometragem rodada, combustíveis, mão-de-obra, e outros insumos que compõem os custos fixos e variáveis desse serviço.

A remuneração baseada unicamente nos custos operacionais faz com que os operadores não se interessassem pela captação de passageiros, e como consequência inicia-se nessa época a concorrência irregular do transporte de passageiros por peruas clandestinas, resultando na diminuição do número de passageiros transportados e conseqüentemente na queda da arrecadação tarifária.

Durante todo o período de vigência desses contratos, houve por parte dos operadores uma constante pressão pelo aumento do custo, muitas vezes acatada pelo Poder Público, face à ausência de mecanismos eficazes de controle operacional.

Ainda no mesmo período, houve um aumento da idade média da frota operacional integrante do sistema.

A remuneração dos operadores pelo custo manteve-se durante o período de 1991 a fev/93, sendo modificada para equacionar a arrecadação tarifária aos valores desembolsados para o pagamento da remuneração. O custo operacional passa a ser um referencial para a distribuição da arrecadação tarifária; esse sistema de rateio foi apelidado de “pizza”, e sua aplicação permanece até ago/98.

Com o final da vigência dos contratos com as Empresas Operadoras, e com o desejo de mudanças no atual cenário de transportes públicos, a Lei nº 13.241/01 passa a regular os serviços, instituindo a delegação dos mesmos através de concessão e permissão.

Inicia-se a reorganização do sistema integrado de transporte, com a implantação da rede composta dos sistemas estrutural e local, e também com a implantação da bilhetagem eletrônica e novas tecnologias de monitoramento.

Nessa nova concepção, os serviços clandestinos operados pelos então “perueiros”, são regulamentados, através da organização dos operadores sob a forma de cooperativas, e a PMSP passa a exigir além da oferta de serviços a utilização de novas tecnologias.

Modifica-se a forma de remuneração para passageiro transportado, incentivando a captação de usuários e visando maior qualidade dos serviços, sendo que a receita tarifária fica com o Poder Público.

Os contratos vigentes até os dias atuais, embora representem avanços significativos em relação à oferta de serviços, a adequação da frota, e aos mecanismos de controle e qualidade, revelaram a necessidade de ajustes de forma a equacionar as seguintes situações:

O incentivo à renovação e qualificação da frota somente pode ser efetuadas através de aditivo contratual.

Pedidos de reequilíbrio contratual gerado pelas variações negativas de demanda.

As reduções localizadas de demanda geram pedido de revisão de tarifa de remuneração.

A remuneração é mantida mesmo em situação de redução de oferta

Dificuldade em ajustar a oferta de serviços.

Desinteresse na operação das linhas/horários deficitários

Para a concepção da política de remuneração adotada para este Edital, foram observados os resultados apresentados pelo Sistema de Transporte, hábitos de deslocamento dos usuários e a nova rede de transporte proposta para o Município, bem como pelo gerenciamento e controle da operação.

Essa nova rede de transporte deverá ser implantada no decorrer do contrato oriundo deste Edital, e necessitará, de acordo com a sua evolução, de adequações de oferta de frota e tecnologia.

A fórmula de remuneração proposta encontra-se descrita no anexo IV- 4.5 deste Edital. Resumidamente, a remuneração básica é composta por parcelas que remuneram o serviço disponibilizado com base na demanda transportada e na qualidade dos serviços.

A fórmula concebida, especialmente no que se refere à parcela do custo operacional possibilita:

- Ajustes e alterações na rede de transporte conforme sua implantação, de frota e tecnologias adequadas;

- Atendimento mais adequado aos usuários dos serviços;
- Acompanhar a qualidade dos serviços;
- Remunerar os serviços efetivamente realizados e medidos;
- Mecanismos de estímulo à produtividade e redução de acidentes;
- Penalização aos descumprimentos dos serviços;

Referências:

PMSP- Secretaria Municipal de Transportes, *A Reconstrução da Mobilidade*- outubro de 2002.

PMSP- São Paulo Transportes S.A, *A Hora e a Vez do Transporte Coletivo*- 2002

PMSP- Secretaria Municipal de Transportes, SPTrans e CET, *Revista do Sistema Interligado de Transporte* - maio de 2004.

PMSP- Secretaria Municipal de Transportes, *São Paulo Interligado – O Plano de Transporte Público Urbano Implantado na Gestão 2001-2004*, novembro de 2004