

## Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

### Ensaio Crítico – Turma 11

#### O sistema de transporte público por ônibus em São Paulo

Pauline Niesseron (\*)

Após as manifestações de junho 2013, surgiu um questionamento legítimo sobre a maior rede de transporte público na cidade de São Paulo. Neste pequeno ensaio, tento entender melhor os aspectos financeiros desse sistema assim como a realidade socioeconômica dos usuários. Em um primeiro momento, vamos entender a organização do sistema de ônibus em São Paulo. Em uma segunda e terceira etapa, queremos examinar como a tarifa do transporte é fixada e quais custos compõem essa tarifa. Por último, como funciona a remuneração dos concessionários e permissionários. Desde outubro de 2013 a SPTrans, na busca de maior transparência, disponibiliza dados econômicos e financeiros do sistema de ônibus. A fim de entender melhor quem são os usuários do sistema de transporte, analisaremos uma planilha.

#### Os operadores do sistema de ônibus em São Paulo

A SPTrans é a organização que tem por finalidade a gestão do sistema de transporte público por ônibus em São Paulo. O sistema de ônibus é operado por 2 tipos de grupos:

- Concessionários, formados consórcios de empresas que fornecem um serviço estrutural;
- Permissionários, formados por consórcios de cooperativas que fornecem pelo sistema local e alimentam a rede da concessão.

Os contratos de prestação dos serviços de transporte coletivo público são divididos em oito áreas. Essa divisão por área é feita para englobar linhas lucrativas e não lucrativas. Cada área é controlada para um consórcio de empresas e uma cooperativa:



Frota : 15,068 veículos  
19 mil paradas demarcadas  
28 terminais  
2,9 bilhões de passageiros transportados (2012)  
1.450 linhas  
10 corredores de faixas exclusivas

## 1. Tarifas do transporte público urbano (TPU)

A TPU “é baseado na fórmula de custo médio, no qual o custo quilométrico do sistema é dividido pelo Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) que, em última análise, significa que os custos de produção do transporte são repartidos entre os usuários pagantes (equivalentes4)”<sup>1</sup>

A lei da mobilidade urbana –12.587/2012 introduziu a possibilidade de separação entre a tarifa a ser paga pelo usuário e o valor da remuneração do operador do transporte.

## 2. Os custos do sistema de ônibus

Existem 3 categorias de custos do sistema de transporte:

1. Custos variáveis: itens de rodagem (combustível, pneumático e lubrificante) que dependem da quilometragem rodada no mês.
2. Custos fixos: salários, depreciação, remuneração do capital, manutenção, etc,
3. Outros custos: operação de terminais, comercialização, fiscalização e gerenciamento.

A distribuição dos itens de custos do sistema de transporte nas capitais brasileiras:

Componentes de custo	Incidência sobre a tarifa (%)
Pessoal e encargos	40 a 50
Combustível	22 a 30
Impostos e taxas	4 a 10
Despesas administrativas	2 a 3
Depreciação	4 a 7
Remuneração	3 a 4
Rodagem	3 a 5
Lubrificantes	2 a 3
Peças e acessórios	3 a 5

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Ministério dos Transportes (MT) e da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

Em São Paulo, no site da Transparência da SPTrans, encontramos uma composição dos custos similar:

<sup>1</sup> Fonte: Nota Técnica *Tarifação e financiamento do transporte público urbano*, Brasília julho de 2013

QUADRO 1 - RESUMO DOS CUSTOS DO SISTEMA		
		Valores em R\$ - NOV/10
DISCRIMINAÇÃO		
CUSTO DOS SERVIÇOS DOS OPERADORES	1. CUSTOS VARIÁVEIS	19.68%
	2. CUSTOS FIXOS	62.12%
	2.1. Depreciação	8.28%
	2.2. Remuneração do Capital	5.70%
	2.3. Pessoal	41.16%
	2.4. Cons. de Peças e Acessórios	6.73%
	2.5. Manutenção de Validadores Eletrônicos	0.14%
	2.6. Manutenção de AVLs	0.11%
	3. DESPESAS ADMINISTRATIVAS	5.94%
	4. Custos Fixos da Frota para Res. Técnica	0.78%
	5. SUBTOTAL SEM PIS E COFINS	88.52%
	5.1 PIS + COFINS	3.35%
	5.3. SUBTOTAL COM PIS E COFINS	91.88%
OUTROS CUSTOS	6.1. OPERAÇÃO DE TERMINAIS DE TRANSFERÊNCIA	2.08%
	6.2. COMERCIALIZAÇÃO	2.68%
	6.3. FISCALIZAÇÃO E GERENCIAMENTO	3.36%
TOTAL	7. CUSTO TOTAL	100.00%
	7.1. CUSTO TOTAL POR PASSAGEIRO EQUIVALENTE	

Segunda a Lei Municipal n. 13.241/2001, a tarifa deve cobrir todos os custos do sistema de transporte: operar o sistema + remuneração por disponibilizar o serviço + custo de disponibilizar o crédito + custo de operar os terminais (vigilância, limpeza, etc.) + custo de fiscalização e de planejamento.

Para conhecer o custo real do transporte, é necessário dividir todos os custos pelos usuários que pagam efetivamente a tarifa completa. Neste caso, por exemplo, 2 estudantes pagariam o equivalente a 1 usuário normal.

Segundo Adaldo Farias da SPTrans, o custo do transporte, se cobrado integralmente ao usuário, seria de R\$ 4,13. Deste valor, R\$ 0,33 correspondem ao custo da estrutura do sistema de transporte (operação de terminais, gestão e fiscalização do sistema, etc.). Triando esses custos, o preço pelo usuário do serviço de ônibus é de R\$ 3,80.

O do sistema de transporte em São Paulo custa 6 bilhões de reais por ano. A Taxa Interna de Retorno (TIR) dos concessionários é atualmente de 14-15%. Atualmente, a SPTrans está em negociação com os operadores das linhas para abaixar essa taxa para se ao redor de 9%. Uma redução do TIR para 9% permitiria uma redução da tarifa de aproximadamente R\$ 0,15.

### 3. Remuneração do sistema

Desde 2003, o sistema de remuneração do operador é por passageiro embarcado. Segundo a SP Trans, a vantagem deste sistema de remuneração é o incentivo à busca de passageiro e baixo custo de monitoramento; o inconveniente é o maior risco para o operador e falta de incentivos à qualidade.

### 3.1. Subsídios

Existem 2 tipos de subsídios diretos:

- Ao operador (remuneração pelo serviço), permite uma redução do nível da tarifa ao usuário direto;
- Ao usuário (“tarifa social”: estudante, idoso, etc.) pago diretamente por todos os usuários pagantes e que é usado para subsidiar quem não paga.

A prefeitura de São Paulo subsidia 27% do custo da tarifa (segundo os dados informados pela SPTrans, R\$1,13/ R\$ 4,13).

Outra forma de subsídio indireto é o bilhete único que gera um subsídio cruzado entre viagens que utilizam apenas um ônibus e viagens que demandam 2 ou mais ônibus.

Tabela de remuneração, arrecadação, e subsídio de 2005-2012 (fonte SPTrans):

Ano	Remuneração dos Operadores (R\$)	Arrecadação Tarifária (R\$)	Diferença Arrecadação – Remuneração (R\$)	Subsídio (R\$)
2005	2.854.101.804	2.800.866.036	(53.235.768)	224.000.000
2006	3.291.414.686	2.952.558.782	(338.855.904)	300.000.000
2007	3.677.173.966	3.375.143.269	(302.030.697)	392.000.000
2008	4.169.240.434	3.490.605.216	(678.635.218)	630.000.000
2009	4.487.731.202	3.474.423.243	(1.013.307.959)	901.074.443
2010	4.667.209.371	4.054.437.383	(612.771.988)	566.760.558
2011	5.178.864.243	4.502.844.996	(676.019.247)	520.000.000
2012	5.591.366.640	4.510.743.933	(1.080.622.707)	953.000.000

### 3.2. Remuneração por passageiro embarcado

A remuneração dos serviços de transporte público é feita diariamente, e “o cálculo corresponde, basicamente, ao resultado da multiplicação da demanda diária de passageiros transportados de cada concessionário/permissionário pela respectiva tarifa de remuneração por passageiro estabelecida nos contratos e termos de aditamento. Ao resultado dessa multiplicação são acrescentadas outras parcelas de remuneração referentes a equipamentos embarcados nos ônibus, como AVL (GPS) e

de Bilhetagem Eletrônica, bem como a remuneração pela operação de 2 linhas circulares que operam na Cidade Universitária.”<sup>2</sup>

A remuneração por passageiro embarcado por concessionária:

CONCESSIONÁRIAS	Consórcio Bandeirante de Transporte	Sambaíba Transportes Urbanos Ltda.	Consórcio Plus	Área 4	Via Sul Transportes Urbanos Ltda.	Consórcio Unisul	Consórcio Sete	Consórcio Sudoeste de Transporte
	Área 1	Área 2	Área 3		Área 5	Área 6	Área 7	Área 8
Tarifa de Remuneração por Passageiro Transportado	R\$ 2.2709	R\$ 2.5901	R\$ 2.7275	R\$ 2.7217	R\$ 2.3377	R\$ 2.4076	R\$ 2.0711	R\$ 2.2638

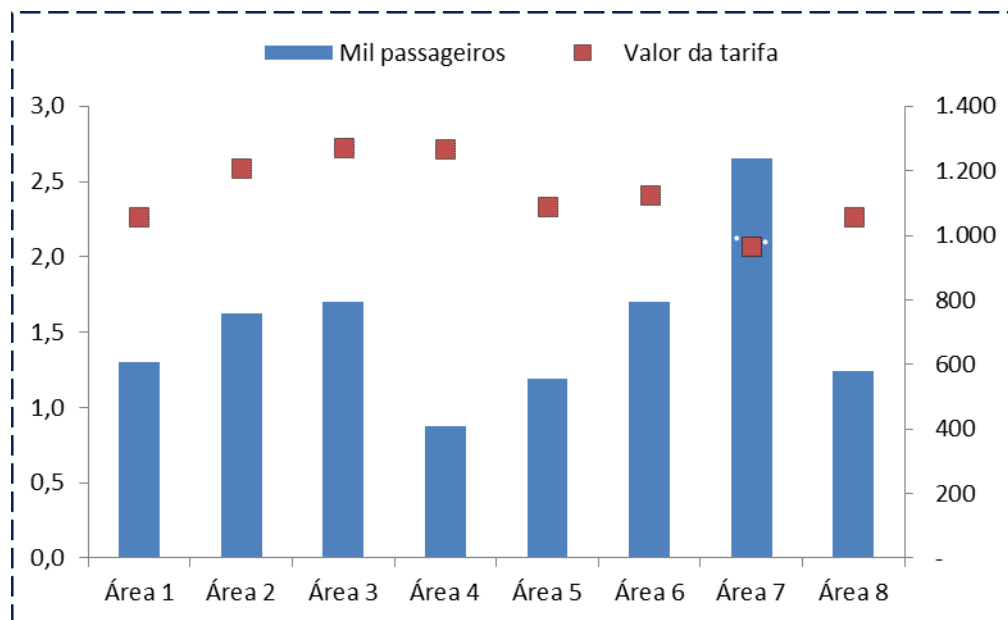
Desde 2013, a SPTrans disponibiliza dados Dados Econômicos e Financeiro do Sistema de Transporte. Os dados disponíveis incluem Fluxo de Caixa (Relatório diário do caixa do sistema de transporte público), Receitas e Despesas (Relatório completo e detalhado do sistema de transporte público) e Remuneração do Sistema (cálculo diário da remuneração dos concessionários e permissionários).

### 3.3. Observações sobre a remuneração do Sistema

A análise da planilha de Remuneração do Sistema - Demonstrativo Detalhado Concessão (planilha do dia 6 de novembro de 2013) permite as seguintes observações:

- Existe uma relação entre números de passageiros e valor da tarifa?

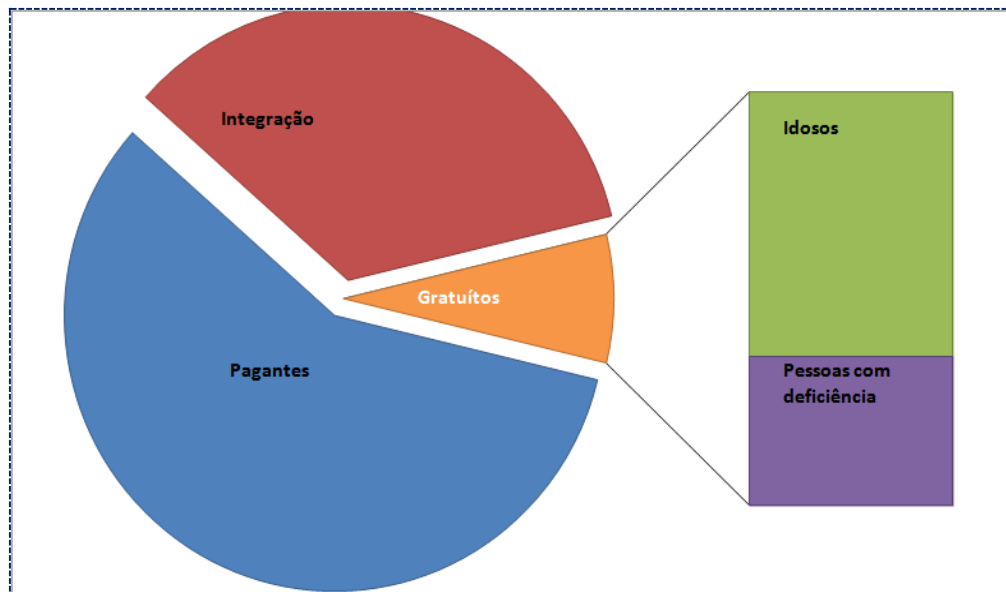
A área 7 transporta a maior quantidade de passageiros por dia, e tem a tarifa de remuneração por passageiro embarcado a mais baixa. A área 4 transporta apenas 407 mil passageiros por dia e tem uma das tarifas as mais alta.



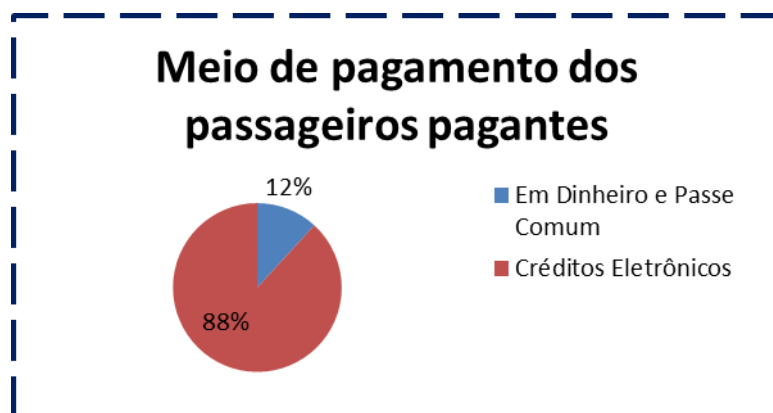
<sup>2</sup> fonte: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/transparencia/sp\\_trans/index.php?p=151607](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/transparencia/sp_trans/index.php?p=151607)

- b. Os pagantes representam em media 58% dos passageiros transportados durante a semana.
- c. Os beneficiários de descontos e gratuidade representam respectivamente em media 35 % e 7% dos passageiros embarcados durante a semana.

**A repartição dos passageiros transportados durante um dia útil:**

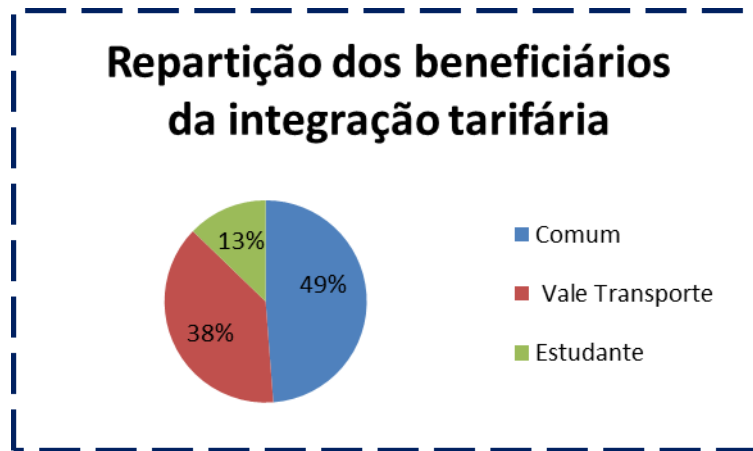


- d. As áreas 6 (zona oeste) e 7 (zona sudoeste) são as áreas que mais recebem usuários beneficiários de descontos e gratuidade, respectivamente 36% e 40%.
- e. Em media, apenas 12% das passagens são pagas em dinheiro.



- f. Um pouco menos da metade dos passageiros (49%) beneficentes da integração da tarifa, utilizam o bilhete único.

- g. Em media, dos beneficiários da integração tarifaria 38% são de vale-transporte



- h. Os estudantes que beneficiam da integração tarifária moram principalmente nas áreas 1,2,3 e 4, ou seja nas regiões norte e leste de São Paulo.
- i. Dos usuários transportados gratuitamente, a SPTrans considera a divisão seguinte: 64% dos são idosos e 37% pessoas com deficiências.
- j. As áreas que transportam menos que a media dos beneficiários de gratuidade são as áreas 1 (noroeste),7 (sudoeste) e 8 (zona oeste) de São Paulo.
- k. As áreas 2,3 e 7 são as mais renumeradas para o Serviço Atende, serviço de transporte porta-a-porta para pessoas com deficiência física severa.

(\*) *Pauline Niesseron é consultora na Erai do Brasil*