

40 - Requerimento Ver. Aurélio Nomura

OFÍCIO CFO Nº 53/2013 – INFORMAÇÕES

Considerando o reajuste do preço da passagem de ônibus divulgado no dia 23 de maio, de 6,67%, menos da metade do índice oficial da inflação, que foi de 14,4% desde o último aumento das passagens em 2011;

Considerando que os estudos do próprio Executivo apresentados nesta Casa afirmam que a tarifa correta custaria R\$ 4,23;

Considerando que esta diferença de valor vai impactar fortemente os gastos do Município

Considerando que essa decisão do Executivo de gastar mais é contrária ao que tem determinado a várias outras áreas de interesse social, que foram obrigadas a cortar despesas

Solicito a V. Excia. seja encaminhada à Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico solicitação de informações nos seguintes termos:

Por que o subsídio de ônibus é tão caro em São Paulo?

Quais os fatores que encarecem esse subsídio e qual o montante dos recursos gastos em cada um deles?

Por que há diferença no repasse de pagamento para as empresas concessionárias (que recebem R\$ 2,45 por passageiro) e para as cooperativas, que já transportam 50% dos passageiros, mas recebem quase metade (R\$ 1,32) do que é pago às concessionárias?

Por que o subsídio não está condicionado à obrigatoriedade de melhoria no serviço de cada uma das empresas e, por extensão, do sistema como um todo, de modo que esses gastos sejam efetivamente em benefício das pessoas que utilizam o transporte coletivo?

Qual é a meta do Executivo para os próximos anos para que a população possa ter um sistema de transporte eficiente e confortável visto o bilionário valor dos subsídios que é bancado por toda a população, indistintamente se é usuário de ônibus ou não?

De que forma o Executivo pretende superar mais esse aumento de gastos com os subsídios que vai impactar diretamente na capacidade de investimento do governo municipal em outras áreas prioritárias, como a Saúde e a Educação, que já está muito abaixo das necessidades, como o próprio governo tem anunciado?

SITUAÇÃO

Deliberado na R.O. do dia (29/05/2013)

Recebido pela PREFEITURA em (11/6/13)

RESPOSTA RECEBIDA NA SECRETARIA EM (21/8/13)

DISPONIBILIZADA NA REDE E ENCAMINHADA AO AUTOR EM (23/8/13)

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

CÓPIA

São Paulo, 29 de maio de 2013.

Ofício CFO nº 053/2013

Senhor Secretário,

Na qualidade de Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a Vossa Excelência cópia do Requerimento nº 40/2013, de autoria do Vereador **Aurélio Nomura**, aprovado na Reunião Ordinária de 29/05/2013, pelo qual solicita informações sobre os subsídios dados às empresas de transporte público.

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração, colocando ao seu dispor, para as informações que julgue oportunas, a Secretaria desta Comissão.



Vereador Roberto Tripoli
Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento

Anexo: cópia do requerimento citado.

Ao Senhor
Jilmar Augustinho Tatto
Secretário Municipal de Transportes
Rua Barão de Itapetininga, 18 – 14º andar – Centro
CEP 01042-000

11-JUN-2013 10:54:05.459-2/4

CET-P-0100010



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Gabinete do Vereador Aurélio Nomura

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

REQUERIMENTO Nº 40/2013

Senhor Presidente,

Considerando o reajuste do preço da passagem de ônibus divulgado no dia 23 de maio, de 6,67%, menos da metade do índice oficial da inflação, que foi de 14,4% desde o último aumento das passagens em 2011;

Considerando que os estudos do próprio Executivo apresentados nesta Casa afirmam que a tarifa correta custaria R\$ 4,23;

Considerando que esta diferença de valor vai impactar fortemente os gastos do Município

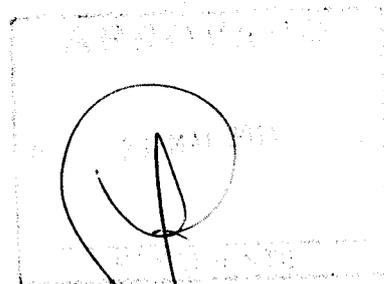
Considerando que essa decisão do Executivo de gastar mais é contrária ao que tem determinado a várias outras áreas de interesse social, que foram obrigadas a cortar despesas

Solicito a V. Excia. seja encaminhada à Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico solicitação de informações nos seguintes termos:

- 1) Por que o subsídio de ônibus é tão caro em São Paulo?
- 2) Quais os fatores que encarecem esse subsídio e qual o montante dos recursos gastos em cada um deles?
- 3) Por que há diferença no repasse de pagamento para as empresas concessionárias (que recebem R\$ 2,45 por passageiro) e para as cooperativas, que já transportam 50% dos passageiros, mas recebem quase metade (R\$ 1,32) do que é pago às concessionárias?
- 4) Por que o subsídio não está condicionado à obrigatoriedade de melhoria no serviço de cada uma das empresas e, por extensão, do sistema como um todo, de modo que esses gastos sejam efetivamente em benefício das pessoas que utilizam o transporte coletivo?
- 5) Qual é a meta do Executivo para os próximos anos para que a população possa ter um sistema de transporte eficiente e confortável visto o bilionário valor dos subsídios que é bancado por toda a população, indistintamente se é usuário de ônibus ou não?
- 6) De que forma o Executivo pretende superar mais esse aumento de gastos com os subsídios que vai impactar diretamente na capacidade de investimento do governo municipal em outras áreas prioritárias, como a Saúde e a Educação, que já está muito abaixo das necessidades, como o próprio governo tem anunciado?

Sala das Sessões,


AURÉLIO NOMURA
Vereador



São Paulo, 13 de agosto de 2013

Ofício n.º 519/13-SMT.CH.GAB.

Ref.: Ofício CFO nº 053/2013 de 29/05/2013

Senhor Vereador,

Em atenção ao Ofício em epígrafe, encaminhando cópia do Requerimento nº 40/2013, de autoria do Vereador Aurélio Nomura, aprovado na Reunião Ordinária de 29/05/13, pelo qual solicita informações sobre os subsídios dados às empresas de transporte público, encaminhamos cópia das informações prestadas pela Superintendência de Receita e Remuneração da São Paulo Transporte S/A – SPTrans, relativas ao assunto.

Atenciosamente,



LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI
Chefe de Gabinete - SMT

Exmo. Sr.
Vereador ROBERTO TRIPOLI
Câmara Municipal de São Paulo – CMSP
Viaduto Jacareí nº 100 – Palácio Anchieta
01319-000 - São Paulo - SP

arr

Do PI nº 2013/1247

em 21/06/2013

(a) *Letícia - 073006-1***INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo (via SMT)**ASSUNTO:** Requerimento 40/2013, referente aos subsídios empresas de transporte público**DG**

Inicialmente informamos que através do Decreto nº 54.016, de 19 de junho de 2013, o Senhor Prefeito estabeleceu a tarifa de R\$3,00 (três reais) para os veículos que operam no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, mantendo o mesmo valor da tarifa para atender o pedido feito pela população desta Cidade.

Assim para esclarecermos as perguntas formuladas pelo ilustre Vereador Aurélio Nomura, não consideraremos o efeito do reajuste tarifário sobre os subsídios do setor. Por simplicidade os esclarecimentos prestados às perguntas formuladas pelo Vereador, são apresentados segundo a ordem das perguntas do requerimento:

1) *Por que o subsídio de ônibus é tão caro em São Paulo ?*

Esclarecimentos: Em comparação a várias cidades do exterior o subsídio pago ao usuário do sistema de transporte desta Cidade não é "tão caro" assim. Na realidade o subsídio depende da política orçamentária aplicada pela Prefeitura na distribuição dos recursos escassos arrecadados de toda a população deste Município, por via dos impostos e taxas municipais, além das transferências que o Município recebe do Estado e da União. A propósito o Jornal *Folha de S.Paulo* publicou, recentemente, um artigo onde apresentou uma comparação, considerando as horas de trabalho necessárias para pagar o bilhete de ônibus e metrô.

Nesse quesito as cidades brasileiras foram reprovadas.



“O problema, revela um relatório da Corporación Andina de Fomento, são os índices de subsídio: por aqui, os governos bancam 12% a 14% do valor contra 60% em Paris, Santiago e Buenos Aires, 70% em Bruxelas, e 65% em Amsterdã ” A média do subsídio pago pelas prefeituras dessas 5(cinco) cidades do exterior é de 63%(sessenta e três por cento) do valor da tarifa do ônibus e metro. Já a média paga pelas Prefeituras deste País, conforme os dados informados nessa reportagem, é de 13%(treze por cento) apenas. Concluimos a partir dessa informações que, em média, a população usuária deste País absorve cerca 87%(oitenta e sete por cento) do custo tarifário. Já nesta Capital, em média, o usuário paga 73% do custo tarifário. Nas cidades citadas na matéria da *Folha de S.Paulo*, o percentual médio pago pela população usuária é bem menor, ou seja, 37%(trinta e sete por cento) do custo tarifário.

2) *Quais os fatores que encarecem esse subsídio e qual o montante dos recursos gastos em cada um deles ?*

Esclarecimentos: Quanto a primeira questão, obséquio reportar ao esclarecimento anterior. Relativamente a segunda pergunta, mostramos na tabela 1 as gratuidades legais que encarecem o subsídio:

Tabela 1) Composição das Gratuidades Legais e Tarifas com Desconto Exercício de 2012	Valores (R\$ milhões)
1. Estudante	295,3
2. Pessoas idosas	303,6
3. Pessoas com deficiência física	229,1
4. Total das gratuidades(1+2+3):	828,0

Nota: as gratuidades incorridas para usuário autorizados como polícia militar, carteiros, oficiais de justiça e do trabalho, etc – não são remuneradas às operadoras.

Essas gratuidades são regidas pela Legislação indicada a seguir:

- Idosos Homens e Mulheres > 65 anos – Art. 230 Constituição Federal;
 - Mulheres entre 60 e 64 anos – Lei Municipal nº 11.381 de 06/1993.
- Pessoas com Deficiência Física e Mental
 - Lei Municipal nº 11.250 de 10/1992;
 - Portaria Intersecretarial SMT/SMS nº 003/006 de 10/2006;
- Estudantes
 - Lei Municipal nº 10.839 de 02/1990;
 - Decreto Municipal nº 1.060 de 10/1948

O custo total do sistema de transporte no exercício de 2012 foi da ordem de R\$6.028,5 milhões. Nesta cifra, além do montante remunerado às Concessionárias e Permissionárias de R\$ 5.591,4 milhões, estão inclusas as despesas relativas a operação dos terminais (R\$128,1 milhões), comercialização (R\$114,8 milhões), gerenciamento e fiscalização (R\$ 192,3 milhões) e despesas do terminal São Mateus (R\$1,9milhão).

O montante das gratuidades indicadas na tabela 1 foi igual a 13,7% do custo total do sistema de transportes naquele ano.

3) *Por que há diferença no repasse de pagamento para as empresas concessionárias(que recebem R\$2,45 por passageiro) e para as cooperativas, que já transportam 50% dos passageiros, mas recebem quase a metade (R\$1,32) do que é pago às concessionárias ?*

Esclarecimentos: Na tabela 2 informamos as quantidades de passageiros transportados pelo sistema de transporte e valores unitários remunerados, do exercício de 2012, para explicar o motivo das diferenças que existem entre as remunerações das concessionárias e cooperativas permissionárias.

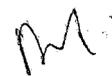


Tabela 2) Passageiros Transportados pelo Sistema de Transporte e Remuneração Unitária / Exercício de 2012			
Discriminação	Passageiros Transportados (Em milhões) (1)	%	Remuneração por Passageiro Transportado (R\$)
1. Concessionárias	1.647	56,5%	2,29
2. Permissionárias	<u>1.270</u>	<u>43,5%</u>	1,44
3. Total do Sistema	2.917	100 %	1,92

Nota (1) Inclui passageiros pagantes, integrados, gratuitos e integrados metro - ferrovia

A média de remuneração unitária paga às Permissionárias é inferior em razão da composição da frota de veículos utilizados pelas cooperativas de operadores ser diferente da composição de frota de veículos utilizados pelas Concessionárias. Por exemplo, na posição de 31/05/13 a frota total das Cooperativas era de 5.980 veículos. Desse total, 85% era de veículos modelo midiônibus / miniônibus e 15% de veículos básicos.

Já as Concessionárias, na mesma data, possuíam uma frota total de 9.035 veículos, composta de 1.251 Padron *Low Enter* Automático (entrada baixa) (13,9%); 1.341 Padron (14,8%) ; 3.363 Básicos (37%); 1.042 Articulado *Low Enter* (entrada baixa central) (11,5%); 808 Padron *Low Center* (8,9%); 282 Articulado (3,1%); 61 midi/mini/microônibus (0,7%) e 887 veículos diversos (trólebus, biarticulados, padron 15 m, etc) (9,8%).

Essa diferença na composição da frota tem influência direta nos custos operacionais das respectivas frotas. Vejamos. O custo operacional de um veículo Articulado é superior em 46% a um veículo Midiônibus, utilizado pelas Cooperativas. Da mesma forma, o custo operacional de um Padron 15 mts é superior em 47% a do veículo miniônibus, que representa 66% da frota operacional das Cooperativas.

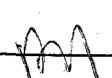


Outro item de custeio que explica as diferenças entre as remunerações pagas às Concessionárias e Permissionárias é o custeio da mão-de-obra operacional entre os dois subsistemas. Na planilha tarifária de maio de 2.013 o custo total da mão-de-obra, incluído neste os encargos sociais e benefícios, é de R\$221,16 milhões/mês, sendo R\$83,81 milhões/mês para a Permissão e R\$137,35 milhões/mês para a Concessão. O custo de mão-de-obra, incluindo os encargos e benefícios, por veículo, da Concessão é de R\$16.818,16 e o da Permissão de R\$14.442,64 (salários do motorista e ajudante equiparados aos pagos na Concessão), . O primeiro é superior em 16,4% ao custo unitário da Permissão.

As diferenças de custeio relatadas aqui sobre as particularidades que existem entre os dois subsistemas, esclarecem as razões da remuneração unitária paga às Cooperativas ser inferior à media paga às Concessionárias.

4) *Por que o subsídio não está condicionado à obrigatoriedade de melhoria no serviço de cada uma das empresas e, por extensão, do sistema como um todo, de modo que esses gastos sejam efetivamente em benefício das pessoas que utilizam o transporte coletivo ?*

Esclarecimentos: Informamos que todos os recursos aplicados no sistema de transporte, que excedem a receita total respectiva, já possuem uma destinação compromissada, não havendo possibilidade de aplicá-los em outras melhorias para os serviços prestados à população usuária. Nem por isso pode-se imaginar que os subsídios aplicados pela Administração são gastos que não produzem benefícios aos usuários do transporte coletivo. Citemos alguns exemplos. O que seria da população usuária se não tivéssemos terminais de transferência para realizar as integrações tarifárias ? Com certeza, o usuário teria que descer no meio da rua, ou avenida ficando sujeito às intempéries climáticas para fazer o transbordo para outro destino. E os benefícios com a comercialização do bilhete único ? Hoje milhões de pessoas fazem viagens integradas, pagando menos, por trecho percorrido, do que há alguns anos passados, graças a implantação do bilhete único. Os exemplos citados permitem concluir que há inúmeros



benefícios, não perceptíveis à primeira vista, que são suportados pelo orçamento aplicado na gestão do sistema de transporte deste Município. Assim, a idéia do Sr. Vereador contido na sua afirmação que diz: "...esses gastos sejam efetivamente em benefício das pessoas que utilizam o transporte coletivo" - já ocorre atualmente. Ou seja, todo o subsídio aplicado atualmente na gestão do transporte público, visa, acima de tudo o bem estar da população usuária.

5) Qual é meta do Executivo para os próximos anos para que população possa ter um sistema de transporte eficiente e confortável visto o bilionário valor dos subsídios que é bancado por toda a população, indistintamente se é usuário de ônibus ou não ?

Esclarecimentos: Inicialmente informamos que Prefeitura fará investimentos em novos corredores até os exercícios de 2.016 e 2.020, com base nos programas de multimobilidade e de mudança de matriz energética.

O Programa de Multimobilidade envolve, basicamente, a implantação de novos corredores, requalificação dos eixos e corredores existentes, implantação de Terminais e pontos de ônibus, entre outros.

A implantação ou reestruturação de um corredor implicará na alteração de tecnologia dos veículos que irão operar nestes, seja para aumento da eficiência, seja para adaptação de veículos aos corredores. Nesses casos, as empresas são instruídas a substituir sua frota operante naquele local por outra, adaptável aos corredores, cujos preços são superiores aos utilizados em vias normais.

Além da adaptação da frota aos novos corredores, há ainda o Programa de Mudança de Matriz Energética, que envolve o desenvolvimento e implantação de tecnologias limpas, implicando na aquisição (renovação) de frota com veículos compatíveis (ex. trólebus).

A Prefeitura de São Paulo tem estabelecido metas de curto e médio prazo para o desenvolvimento do transporte público coletivo. Hoje, o sistema de transporte público possui:

- 10 corredores com 129,3 km;

M

- 28 terminais de transferência;
- 18,2 mil pontos de parada;
- 9,6 milhões de passageiros/dia;
- 300,0 km de faixas segregadas.

Entre várias metas estabelecidas para o transporte público, destaca-se:

- Ampliar as áreas de circulação exclusiva e qualificar o Sistema de Ônibus Municipal com aumento da velocidade média na **hora de pico de 14 para 25km/h;**
- **Construção de 150km de Corredores de Ônibus;**
- Implantação de Novas Modalidades
- Implantação de horário de funcionamento de 24 horas no transporte Público Municipal;
- Implantação de 220km de faixas exclusivas de Ônibus.

A SPTrans está desenvolvendo planos funcionais para implantações das seguintes **metas até 2016 (fase 1)** :

- Requalificação dos atuais corredores (129,3 km);
- **Implantação de 150 km de novos corredores;**
- Implantação de 220 km em faixas exclusivas à direita.

Para 2020 (fase 2), está previsto a implantação de:

- **150 km de corredores**
- 11 terminais.

Em 2.020 o Município de S.Paulo terá 450 km de corredores exclusivos para ônibus e 50 terminais, cujos investimentos darão maior racionalidade ao sistema de transportes, com o aumento da velocidade média dos veículos que trafegarão nesses corredores.



Todavia como visto, a implantação de novos corredores envolve adaptação de frota, através da substituição de veículos. Essa substituição é realizada através de novos investimentos, em veículos pesados padron, articulados e bi-articulados, cujos investimentos visam oferecer melhor qualidade de serviços prestados.

Como resultado desses investimentos é previsto que o apoio da infra-estrutura constituída por terminais e corredores, a reorganização com racionalização converge, via de regra, para redução da extensão de linhas muito longas, proporcionando considerável redução da frota, além de aumentar a velocidade comercial. Observa-se que essas duas condições – redução da distância e aumento da velocidade – podem ainda ocorrer simultaneamente, agregando os efeitos positivos sobre a redução de frota. Esse aumento da velocidade comercial significará melhora no bem-estar à população, que poderá chegar à residência com maior rapidez.

6) *De que forma o Executivo pretende superar mais esse aumento de gastos com os subsídios que vai impactar diretamente na capacidade de investimento do governo municipal em outras áreas prioritárias, como a Saúde e a Educação, que já está muito abaixo das necessidades, como o próprio governo tem anunciado ?*

Esclarecimentos: O Estado de S.Paulo em 21/06/13 veiculou a seguinte declaração do Sr. Prefeito: "Para congelar a tarifa de ônibus urbano, os subsídios da Prefeitura de São Paulo ao transporte público subiram de R\$ 1,5 bilhão para R\$ 2,7 bilhões em 2016, afirmou nesta quarta-feira o prefeito Fernando Haddad (PT). Haddad afirmou ainda que essa discussão não tem a ver com poder, mas com a capital paulista, e reiterou que as escolhas são difíceis para um governante. "As escolhas trazem impacto. Há demandas de creches, de hospitais", afirmou. De acordo com ele, é preciso dar publicidade a este assunto. "Não houve publicidade suficiente sobre o que significaria o congelamento da tarifa", afirmou.

Haddad afirmou que a Prefeitura está debruçada neste assunto e até sexta-feira, 21, terá um novo encontro com líderes do Movimento Passe Livre (MPL). "Estamos debruçados sobre as alternativas, ninguém está parado", disse o prefeito de São Paulo, que mencionou a conversa com a presidente Dilma Rousseff e o Ministério da Fazenda sobre os projetos de desoneração para o transporte público. Segundo o prefeito, projetos que tramitam no Senado para desoneração do transporte público e investimentos em corredores de ônibus seriam formas de tornar possível a redução da tarifa. "

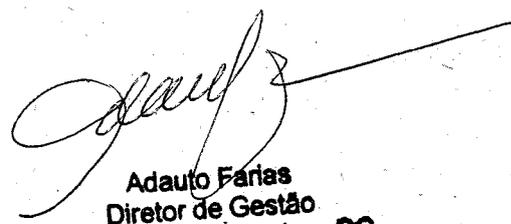


Nesta matéria percebe-se que a Prefeitura está planejando ações no sentido de superar os problemas orçamentários do Município, que deverão ser equacionados proximamente. Lembramos que numa metrópole como São Paulo a gestão orçamentária é complexa, pois existem infinitas necessidades da sua população para serem atendidas. Otimizar essa alocação é a função precípua da Prefeitura. Porém, para atingir essa otimização é necessário um tempo que permita a Prefeitura superar os problemas gradativamente.

São Paulo, 30 de julho de 2.013



Percival Eggerath Barreto
Superintendente de Receita
e Remuneração
D/ISSP



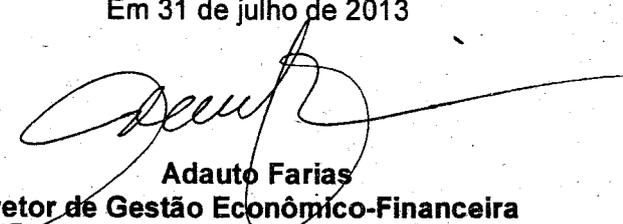
Adauto Farias
Diretor de Gestão
Econômico-Financeira - DG

Do PI 2013/1247

31/07/13

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo (via SMT)**Assunto:** Requerimento nº 40/2013, do Vereador Aurélio Nomura – informações sobre os subsídios às empresas do transporte público.**Ao**
DP/GAB, em prosseguimento, com a manifestação da DG/SRR, às fls. 06/14.

Em 31 de julho de 2013


Adauto Farias
Diretor de Gestão Econômico-Financeira