

## RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

### 1. ORDEM DE SERVIÇO

Nº 2020.0288

### 2. IDENTIFICAÇÃO

#### 2.1. Objeto

TRANSPORTE - Acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos novos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo.

#### 2.2. Objetivo

Avaliar a situação operacional relacionada aos serviços de transporte coletivo de passageiros.

#### 2.3. Unidade Fiscalizada

Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT).

#### 2.4. Período de Realização

24.07.2020 a 31.07.2020

#### 2.5. Período de Abrangência

Não se aplica.

#### 2.6. Equipe Técnica

Adriano Pinheiro Bezerra de Menezes

TC nº 20.290

#### 2.7. Procedimentos

- Identificar as unidades auditadas e os responsáveis pelas informações com as respectivas funções;

- Acesso à base de dados dos sistemas do transporte coletivo; e
- Videoconferências com os responsáveis pela operacionalização do Sistema Municipal de Transportes.

## 2.8. Siglas e Abreviaturas

| Siglas  | Significados                                     |
|---------|--------------------------------------------------|
| SPTrans | São Paulo Transporte S/A                         |
| SMTc    | Sistema Municipal de Transporte Coletivo         |
| SRO     | Sistema de Remuneração dos Operadores            |
| OSO     | Ordem de Serviço Operacional                     |
| SMT     | Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes |
| DG      | Diretoria de Gestão da Receita e Remuneração     |
| COP     | Centro de Operações                              |
| SFI     | Superintendência Financeira                      |

## 3. RESULTADO

### 3.1. Introdução

Trata-se de Inspeção para o acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos novos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo (peça 23).

Inicialmente, por meio do Memorando GAB.EES 29/2020 (peça 1) foram feitos questionamentos à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e à SPTrans nos seguintes termos (peças 3 e 4):

**[...] quais as medidas que essa Pasta, na qualidade de Poder Concedente das Concessões dos transportes de ônibus, vem adotando para equalizar a situação dos contratos atualmente em vigor frente aos efeitos gerados pela Pandemia Covid-19, tais como o desenvolvimento de estudos e cálculos e ações para averiguar eventual necessidade de reequilibrar a equação econômica financeira dos contratos, evitando-se prejuízos a população usuária e aos cofres municipais?**

Em resposta aos questionamentos realizados, foram encaminhados os documentos às peças 9 (SMT) e 19/20 (SPTrans).

Na sequência, por meio do Memorando GAB.EES 30/2020 (peça 13) foi determinado o levantamento de todas as informações referentes a execução dos contratos durante ao período da quarentena (iniciado em 13.03.2020) gerada pela Pandemia Covid19, bem como os valores que estão sendo pagos a título de subsídios, remunerações, descumprimentos de obrigações contratuais, bem como o volume de passageiros transportados, quantidade de frota operando, e eventuais ações/mudanças contratuais que poderiam/deveriam ser efetuadas para equalizar a equação econômico-financeira dos contratos de ônibus frente aos efeitos e mudanças geradas pela Pandemia covid19 a fim de evitar que sejam gerados prejuízos a população usuária e aos cofres municipais.

O referido Memorando faz também menção a matérias jornalísticas noticiando:

- ✓ a redução da frota de veículos em circulação durante a quarentena e a consequente superlotação dos ônibus, em direção oposta às recomendações/determinações dos órgãos de Saúde que frisam a necessidade de manter-se condições para o distanciamento entre os usuários a fim de evitar a contaminação e a propagação da Covid19; e
- ✓ o acentuado e elevado aumento nos repasses a título de subsídios (da Prefeitura para os Concessionários de Ônibus) que já alcançaram a soma de R\$ 118 milhões “extras”, ou seja, a mais, que o período anterior à Pandemia. Esse aumento equivale a 26% (vinte e seis por cento) segundo cálculos feitos pela Reportagem da Folha de São Paulo de 18 de junho de 2020 (Peça 14).

Em atendimento ao quanto determinado esta Coordenadoria elaborou a Informação CV nº 023/2020 (peça 16), por meio da qual foram apresentadas as informações relativas aos impactos da pandemia no Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de São Paulo, atualizadas até o mês de Maio/2020.

Diante do exposto, por meio da presente Inspeção atualizaremos mensalmente as informações relativas aos impactos da pandemia no Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de São Paulo, até que a operação volte a uma situação de relativa normalidade.

Preliminarmente, cumpre informar que este relatório será dividido em dois grandes tópicos.

O primeiro cuidará da análise dos esclarecimentos apresentados quanto aos questionamentos formulados à peça 1.

No segundo serão analisadas e atualizadas as informações dos impactos da pandemia no Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de São Paulo para o mês de Junho/2020, levando-se em consideração os esclarecimentos apresentados pela SMT e SPTrans (peças 9 e 19/20) quanto aos pontos abordados.

### **3.2. Análise**

#### **3.2.1 Análise dos esclarecimentos aos questionamentos formulados**

##### **a) Quais as medidas para equalizar a situação dos contratos atualmente em vigor frente aos efeitos gerados pela Pandemia Covid-19?**

Manifestação da Origem (fls. 1/4 da peça 9 e 3/6 da peça 20):

Inicialmente a SMT aduz que, na cidade de São Paulo, foi decretada situação de emergência conforme Decreto Municipal nº 59.283, de 16.03.20. Pelo Decreto, coube àquela Secretaria, entre outras atribuições, a adequação da frota de ônibus à demanda transportada, bem como o regramento da remuneração pelos serviços executados.

Com a edição do Decreto Municipal nº 59.283, a SMT expediu as Portarias nº 081/20-SMT.GAB, de 24.03.20, e 087/20-SMT GAB, de 17.04.20, instituindo regras em caráter temporário e emergencial, ambas com efeitos a partir de

17.03.20, para a plena execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, bem como para a regulação da forma de remuneração dos serviços executados.

O regramento visa também o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, uma vez que estabelecem as regras de remuneração dos veículos em operação e, também, dos veículos não operacionais, que estão à disposição do poder público para operação a qualquer momento.

Apresenta, na sequência o detalhamento das adaptações nos critérios de remuneração da frota.

A remuneração da frota operante é calculada conforme disposições contratuais, mas considerando as oscilações diárias da programação, bem como o monitoramento da frota efetivamente disponibilizada na prestação dos serviços.

A remuneração da frota parada é calculada tendo como referência a frota programada no pico manhã anterior à redução de frota decorrente da pandemia. Assim, a frota parada consiste na frota programada no pico manhã anterior à redução de frota, subtraída da frota operante monitorada.

Para a diferença de veículos entre a frota programada e a frota operante monitorada, ou seja, para a quantidade de veículos faltante para o pleno cumprimento da OSO, não são remunerados os valores de mão de obra de motorista e cobrador.

Para definição do valor de remuneração por veículo da frota parada, foram utilizados os valores referenciais dos Editais e contratos. A remuneração mensal por tipo de veículo foi desmembrada para cada lote.

A remuneração da frota parada consiste, assim, no valor médio por veículo parado, multiplicado pela quantidade de frota parada. O valor médio de remuneração por veículo do lote é a média simples aplicada para todos os veículos do cadastro de frota do respectivo dia que não constam da frota operante monitorada.

Para a frota parada, não são remunerados os custos variáveis e de peças e acessórios. Quanto ao ar condicionado, foi calculado o valor adicional referente apenas ao capital investido, ou seja, sem incluir o aumento de consumo de combustível.

Os investimentos da frota parada continuam sendo remunerados, pois são entendidos como custo fixo, uma vez que a redução da frota operante não implica em desmobilização da frota. Pelo contrário, os veículos permanecem vinculados ao sistema, tendo o operador a obrigação em manter o veículo cadastrado no sistema, e o Poder Público a obrigação de remunerar.

Em 31/03/20, os sindicatos patronal e trabalhista do transporte público municipal celebraram termo aditivo de convenção coletiva, com interveniência e anuência da SMT, definindo que, a partir de 25/03/20, os empregados em licença remunerada receberiam 50% do salário e 50% do vale-refeição, mantendo demais benefícios.

Em 01/04/20, o Governo Federal publicou a Medida Provisória nº 936/20, instituindo o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, estipulando ajuda de custo em determinadas situações.

Em decorrência da Medida Provisória no. 936/20, em 08/04/20, os sindicatos patronal e trabalhista do transporte público celebraram novo termo aditivo de convenção coletiva, com interveniência e anuência da SMT. Definiu-se que as empresas poderiam suspender o contrato de trabalho de seus empregados nos prazos e nas condições da Medida Provisória no. 936/20, com o pagamento de Ajuda Compensatória Mensal no valor de 30% sobre o salário base dos trabalhadores. Dessa forma, durante o período de suspensão contratual o trabalhador teria o direito ao Benefício Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda (70% da Renda Mensal do Seguro Desemprego), conforme inciso IV, §2º., Artigo 11 da MP 936/20. Para os empregados que recebem aposentadoria e não têm direito aos benefícios da MP 936/20, o termo aditivo estabeleceu que se estiverem em licença remunerada, será pago 50% do salário e 50% do vale-refeição, mantendo demais benefícios.

Em decorrência dos termos aditivos de convenção coletiva, os valores de remuneração foram separados em 3 períodos:

- 17 a 24/03 (antes do aditivo de convenção coletiva),
- 25 a 31/03/20 (aditivo de convenção coletiva), e
- a partir de 01/04/20 (Medida Provisória nº 936/20 e novo termo aditivo de convenção coletiva).

[...]

Tanto para fiscal como para pessoal administrativo, a partir de 25/03/2020 foi adotado o critério de uma redução de jornada de 50% para a totalidade da mão de obra. Assim, as despesas administrativas foram calculadas de acordo com a distribuição dos custos administrativos de 74% com pessoal e 26% com despesas gerais (  $74\% \times 0,5 + 26\% \times 1$  ) = 63%.

No caso de trabalhadores que recebem aposentadoria, com a aplicação da Medida Provisória no. 936/20 os mesmos não têm direito ao Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda. Assim, seguindo a definição do termo aditivo de convenção de trabalho, foi contemplada na remuneração um adicional por funcionário.

No cálculo da remuneração da frota parada, também são efetuados ajustes referente à frota operante, devido a duas razões:

- para a mão obra administrativa e de fiscal foi considerada uma redução de jornada de 50%, e os impactos de custo se dão tanto na frota parada quanto na frota operante;

- O Artigo 1º, inciso II da MP 932/2020 reduziu os encargos sociais do SEST e SENAT pela metade, impactando também no custo da mão de obra dos veículos operantes a partir de 01/04/2020.

Afirma, por fim, que as regras de remuneração apresentadas têm o intuito de garantir a prestação do serviço, mantendo o equilíbrio econômico-financeiro do sistema com atendimento adequado à excepcionalidade da situação.

#### Análise:

A Origem respondeu ao questionamento, discriminando as medidas adotadas em relação aos contratos atualmente em vigor frente aos efeitos gerados pela Pandemia Covid-19.

Cumprir informar que as repostas oferecidas corroboram as análises realizadas por esta Coordenadoria nos itens , 1.2 a 1.4 da Informação CV nº 023/2020 (peça 16), as quais serão atualizadas neste relatório (vide item 3.2.2).

#### **b)Quais as ações adotadas pela Pasta evitando-se prejuízos a população usuária?**

##### Manifestação da Origem (fls. 7 e 9 da peça 9 e fls. 1 e 7 da peça 20):

Alega que com no início da Pandemia houve redução brusca das atividades no município de São Paulo levando à consequente queda da demanda por transporte coletivo. Antes da pandemia a frota operacional programada era de 12.814 veículos

e desde o início da quarentena a Diretoria de Planejamento de Transportes passou a acompanhar diariamente a operação das linhas de ônibus.

Argumenta que a redução de frota operacional foi feita de forma gradativa, com início em 23/03/2020 e, da mesma forma, a frota foi sendo recomposta de forma gradativa e com base nas orientações sanitárias de minimizar o contato físico entre as pessoas. Dessa forma, a partir do mês de abril, a SPTrans priorizou ações de acréscimo de frota em operação, visando manter uma menor ocupação nos veículos e, conseqüentemente, maior distanciamento entre passageiros, a fim de minimizar a incidência de contato físico entre os mesmos e reduzir o risco de contágio pelo coronavírus.

Aduz, ainda, que a frota operacional foi recomposta a partir de 10.06.20, atingindo 11.779 veículos no dia 15, que representam 91,92% da frota operacional nos dias úteis pré-quarentena. Observa que a meta de atingir 100% da frota em operação encontra limitação devido ao afastamento de profissionais (principalmente motoristas e cobradores) da ordem de 12%, em função de pertencerem ao Grupo de Risco do COVID-19.

Já em relação à limpeza dos Terminais, informa que a SPTrans encaminhou as Cartas Circular DP/SCS/007/20 e DP/SCS/009/20, de 13.03.20 e 16.03.20 respectivamente, solicitando reforço na limpeza dos Terminais, disponibilização de álcool em gel, orientação de aumento de frequência de higienização pessoal, divulgação de mensagens sonoras e que foram inseridas as sinalizações de distanciamento nos pontos que integram os Terminais (fotos às fls. 14/16 da peça 9 e fls. 12/14 da peça 20).

#### Análise:

A Origem respondeu ao questionamento, discriminando as ações adotadas pela Pasta, apresentando, ainda, registro fotográfico relativo à implantação de sinalizações para o distanciamento dos passageiros nos pontos que integram os Terminais.

Observamos que as repostas oferecidas corroboram as análises realizadas por esta Coordenadoria no item 1.2 da Informação CV nº 023/2020 (peça 16), as quais serão atualizadas neste relatório (vide item 3.2.2).

### **c) Foram desenvolvidos cálculos ou estudos?**

#### Manifestação da Origem (fls. 15/16 da peça 20):

Informa que para o exercício de 2020, o recurso aprovado para a dotação Compensações Tarifárias foi de R\$ 2.250.000.000,00. Este montante já era considerado insuficiente e estimava-se pressão orçamentária no valor de R\$ 664.920.933,50 em necessidades de recursos adicionais (suplementares) para o pagamento das despesas no Sistema de Transporte Coletivo Público por ônibus até o final do exercício.

No entanto, devido a Pandemia da COVID-19 e da necessidade do isolamento social, que gerou acentuada queda na procura por serviços de transporte público pelos passageiros, houve forte redução dos valores da Arrecadação Tarifária. A perda de recursos em março de 2020, início do isolamento social, foi de 14,26%; em abril 59,99% e em maio, 58,19%, o que gerou no período um déficit adicional de R\$ 638.554.705,00.

Afirma que para manter o funcionamento do sistema de transporte dos ônibus nos níveis exigidos para auxiliar no combate à Pandemia e realizar o pagamento das despesas, solicitou recursos para complementar esses pagamentos, sendo autorizado pela Secretaria Municipal da Fazenda a antecipação de cotas orçamentárias programadas para meses subsequentes, sem, no entanto, suplementar recursos. Cabe informar que, inicialmente, as cotas orçamentárias foram programadas em 12 parcelas no valor de R\$ 187.500.000,00 cada uma.

Nesse sentido, foram antecipados valores de R\$ 100.000.000,00 para Compensações Tarifárias no mês de abril de 2020 e outros R\$ 100.000.000,00

para complementar os pagamentos das despesas do sistema de transporte no mês de maio.

Aduz que a antecipação das cotas que somaram até maio/20 o valor de R\$ 200.000.000,00, resultaram na reprogramação das cotas mensais futuras, reduzindo valores previstos entre os meses de junho a outubro na ordem de R\$ 20.019.756,00 a cada mês, reduzindo o valor da cota mensal para R\$ 167.480.244,00.

Nos meses de novembro e dezembro, foram retirados do valor inicial programado, R\$ 49.949.610,00 em cada um deles, que reduzirá o valor disponível da cota orçamentária das Compensações Tarifárias para 137.550.390,00.

Informa que para complementar pagamento das despesas nos meses de junho e julho, está solicitando nova antecipação de cotas orçamentárias no valor de R\$ 200.000.000,00.

Argumenta que as projeções até aqui realizadas indicam que haverá uma redução na quantidade de passageiros no sistema de transporte, mesmo após o pico da pandemia, decorrentes do desemprego gerado, da tendência da maior utilização do transporte individual e de iniciativas permanentes de teletrabalho e EAD (ensino a distância).

Neste cenário, estima que haverá perdas na Arrecadação Tarifária perto dos 30%, o que indica déficit complementar no valor de R\$ 1.499.928.411,00 até o final do ano de 2020.

#### Análise:

Verifica-se que a Origem respondeu ao questionamento, apresentando cálculos e estimativas para a dotação Compensações Tarifárias.

Ressaltamos que as repostas oferecidas corroboram as análises realizadas por esta Coordenadoria no item 1.4 da Informação CV nº 023/2020 (peça 16), as quais serão atualizadas neste relatório (vide item 3.2.2 a seguir).

### **3.2.2 Atualização das informações dos impactos da pandemia no Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de São Paulo, relativas ao mês de Junho/2020.**

#### **3.2.2.1 Impactos operacionais**

##### **3.2.2.1.1 Demanda**

A demanda de passageiros é a principal variável na determinação da receita das Concessionárias, tendo em vista o modelo remuneratório para a fase de transição<sup>1</sup> constante do Anexo 4.5.1<sup>2</sup> do edital, integrante dos novos contratos de concessão assinados, que estabeleceu a remuneração básica<sup>3</sup> como o produto do valor ofertado por passageiro e a quantidade de passageiros transportados, resultando, portanto, numa relação direta, isto é, quanto maior a demanda, maior a remuneração e vice versa.

No período anterior à quarentena, iniciada em 17.03.20, o nível (ou oferta) de serviços estabelecido nas Ordens de Serviço Operacionais, representava uma frota equivalente de cerca de 14,8 mil veículos básicos para atender a uma demanda semanal padrão de referência estimada em 1,8 milhão de passageiros, sendo que o valor médio da tarifa técnica dos 32 contratos era igual a R\$ 3,15 (três reais e quinze centavos).

---

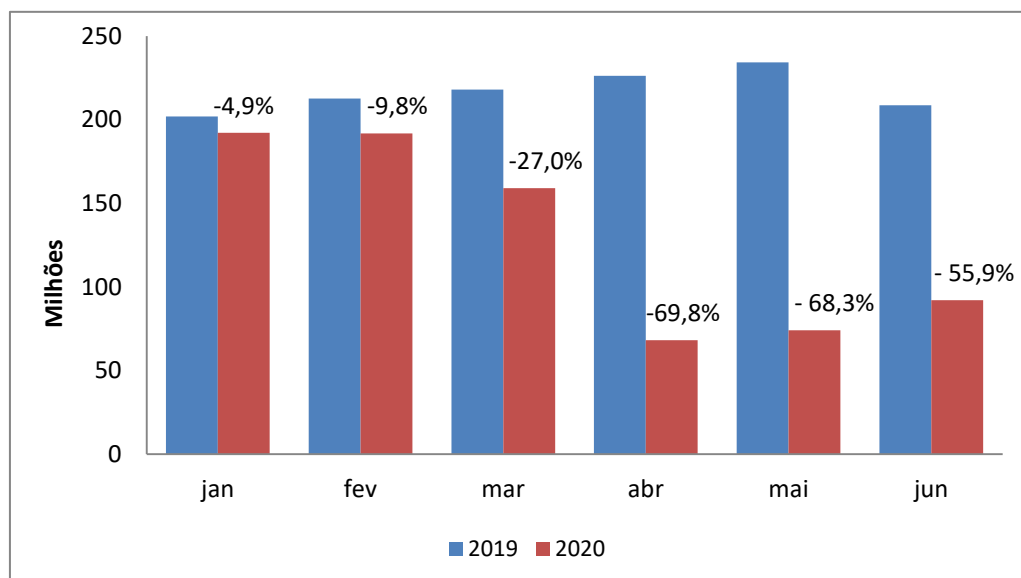
<sup>1</sup> O edital previu a Fase de transição com duração de até 48 meses.

<sup>2</sup> ANEXO 4.5.1.- METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO PARA O INÍCIO DA OPERAÇÃO.

<sup>3</sup> A remuneração pela quantidade de passageiros constitui o principal item da fórmula de remuneração básica. No entanto, há valores pagos como acréscimos de custos decorrentes da inclusão de veículos com ar condicionado e/ ou movidos a combustível não fóssil.

O gráfico a seguir mostra a variação mensal da Demanda de passageiros no Sistema de Transporte Coletivo nos meses de janeiro a junho/2020 em comparação com o mesmo período de 2019.

Gráfico 1 – Comparativo da demanda do SMTc – janeiro a junho de 2020/2019



Fonte: Sistema de Remuneração dos Operadores (SRO) da SPTrans

Conforme se observa no gráfico 1, o mês de junho/20 ainda apresenta queda de demanda em comparação a junho/19 (redução de aproximadamente 56%). Porém, novamente apresentando recuperação em relação ao mês anterior (alta de 24,1%). Constata-se, assim, um leve viés de recuperação da demanda a partir do mês de maio/20.

O quadro a seguir mostra a variação percentual da demanda ao longo dos meses:

Quadro 1 – Variação percentual da demanda de passageiros

| Mês de Operação | Demanda de Passageiros |                    | Δ mesmo período (2020/2019) | Δ mês anterior 2020 |
|-----------------|------------------------|--------------------|-----------------------------|---------------------|
|                 | 2019                   | 2020               |                             |                     |
| Janeiro         | 201.941.794            | 192.091.293        | -4,9%                       | -                   |
| Fevereiro       | 212.686.602            | 191.774.511        | -9,8%                       | -0,2%               |
| Março           | 217.981.493            | 159.122.501        | -27,0%                      | -17,0%              |
| Abril           | 226.171.693            | 68.193.602         | -69,8%                      | -57,1%              |
| Mai             | 234.224.789            | 74.139.651         | -68,3%                      | 8,7%                |
| Junho           | 208.690.528            | 91.976.483         | -55,9%                      | 24,1%               |
| <b>Total</b>    | <b>1.301.698.918</b>   | <b>777.300.061</b> | <b>-40,3%</b>               | <b>-</b>            |

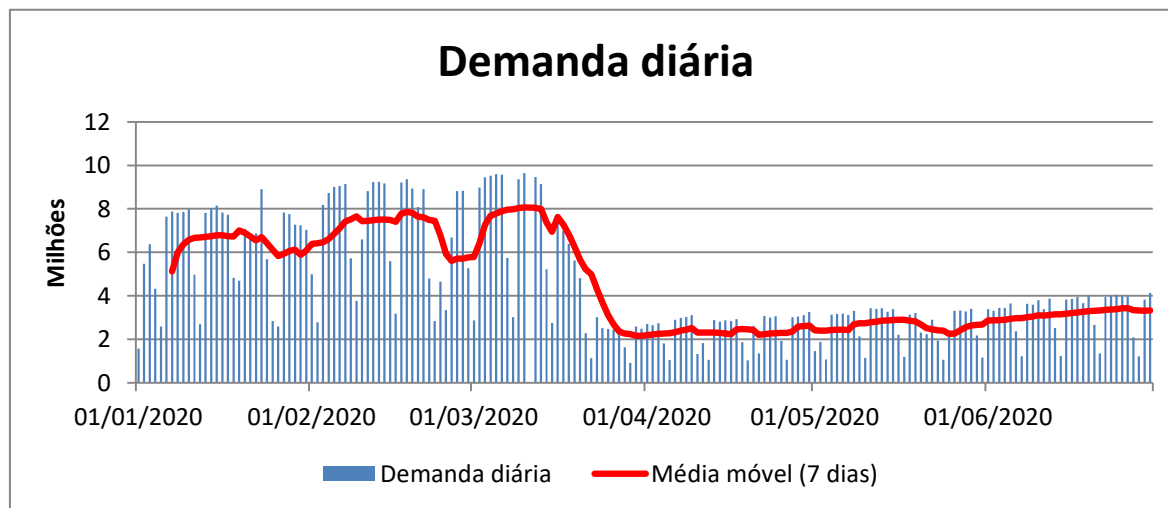
Fonte: Sistema de Remuneração dos Operadores (SRO) da SPTrans.

Na comparação do período de janeiro a junho/2020 com o mesmo período de 2019, destaca-se a diminuição da demanda de passageiros transportados a partir do início da quarentena em 17.03.20, com reduções de -27,0% em março, -69,8% em abril, mantendo-se nesse nível em maio -68,3%. Por fim, em junho a demanda ficou 55,9% abaixo da de junho de 2019. No primeiro semestre a redução em relação a 2019 é de 40,3%.

O aumento de 24,1% da demanda no mês de junho é reflexo da reabertura econômica do município, que passou à fase laranja do plano de retomada das atividades. Nesta fase, alguns setores comerciais e de serviços puderam reabrir de forma restrita, o que induziu, certamente, o aumento da demanda no período.

O gráfico a seguir demonstra a variação diária da demanda no período de 01/janeiro a 30/junho.

Gráfico 2 – Evolução da demanda diária de passageiros do SMTc (01.01 a 30.06.20)



Fonte: SPTrans.

Nota: os períodos de vale no gráfico correspondem aos sábados e domingos, em que a quantidade de veículos utilizados na operação se reduz.

Conforme se observa no gráfico 2, a demanda diária, que oscilava entre 8 e 10 milhões<sup>4</sup> no início do mês de março, declinou após o início da quarentena, fechando aquele mês com demanda diária próxima dos 2 milhões de passageiros.

Em junho a demanda diária teve leve aumento, fechando o último dia do mês com aproximadamente 4,1 milhões de passageiros transportados.

Por fim, tendo em vista a oscilação de demanda aos finais de semana, e a diferença de dias em cada mês, criamos a média móvel de 7 dias para a demanda.

A partir da linha vermelha do gráfico, podemos observar uma queda abrupta da demanda em março até se estabilizar entre abril e maio, com retorno do crescimento mais acentuado a partir de junho.

### **3.2.2.1.2 Frota**

Como consequência da queda de aproximadamente 52,1%<sup>5</sup> na demanda de passageiros registrados entre janeiro e junho de 2020, abordada no subitem anterior, houve redução da frota operacional. Constata-se, ainda, que no valor agregado de janeiro a junho de 2019 e 2020, a queda de demanda foi de 40,3%.

No entanto, de acordo com a SMT, procurou-se ofertar uma frota compatível com um nível de lotação que permitisse um distanciamento social, visando prevenir o contato entre as pessoas e assim o nível de propagação do vírus.

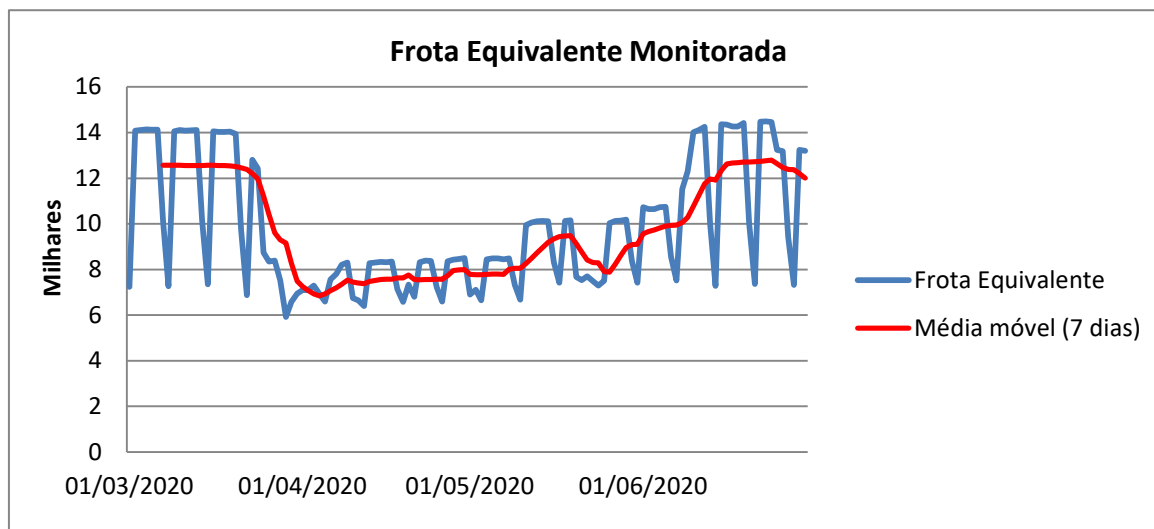
O gráfico a seguir ilustra a variação da frota equivalente monitorada:

---

<sup>4</sup> Os valores de demanda deste Relatório divergem dos valores apresentados no Memorando CV nº 010/20 em virtude de inconsistências nos dados fornecidos pela SPTrans no mês de maio.

<sup>5</sup> 192.091.293 (jun) / 91.976.483 (jan)

Gráfico 3 – Frota Equivalente Monitorada – março a junho de 2020



Fonte: Sistema de Remuneração dos Operadores (SRO) da SPTrans. Nota: os períodos de vale no gráfico correspondem aos sábados e domingos, em que a quantidade de veículos utilizados na operação se reduz.

Desde o início dos novos contratos de concessão, em 09.09.19, a Frota Operacional Equivalente, determinada nas Ordens de Serviço Operacionais (OSO), era de cerca de 14,0 mil veículos básicos.

No início da quarentena, essa frota diminuiu para cerca 6,0 mil veículos básicos em 30.03.20, representando um decréscimo de 57,1%.

Com novos ajustes promovidos pela SMT, a frota permaneceu em torno de 8,4 mil veículos em 23.04.20, representando uma diminuição de 40,0% em relação ao período anterior à pandemia.

Todavia, a partir do dia 11.05 houve um acréscimo da frota em circulação em virtude da criação dos bolsões de frota complementar (vide subitem 3.2.2.2.3), fazendo com que a frota operacional monitorada passasse para a casa dos 10,0 mil veículos diários.

A tendência de aumento da frota continuou em junho como mostra a média móvel em vermelho, tendo atingido patamares semelhantes aos da frota utilizada antes do início da pandemia, na casa de 14,0 mil veículos nos dias úteis.

### **3.2.2.2 Remuneração**

Na modelagem do atual Sistema de Transporte, foi estabelecido um período de transição com duração de até 48 meses, durante o qual haverá a incidência do Fator de Transição que ajusta a remuneração básica às variações de demanda e frota disponibilizada.

Assim, nos subitens a seguir analisamos a incidência do Fator de Transição (subitem 3.2.2.2.1), as medidas adotadas pela SMT quanto a remuneração da frota parada (subitem 3.2.2.2.2) e a criação, em maio/2020, dos “Bolsões de Frota Complementar” para apoio à operação (subitem 3.2.2.2.3).

Por fim, no subitem 3.2.2.3 apresentamos os impactos financeiros na remuneração dos operadores e na dotação Compensações Tarifárias, por meio da qual a PMSP subsidia os contratos de Concessão.

#### **3.2.2.2.1 Incidência do Fator de transição**

O fator de transição ( $\Delta T$ ) é um mecanismo criado para vigorar durante a fase de transição dos contratos, servindo para equilibrar a remuneração das Concessionárias às variações de demanda e frota.

A fórmula a seguir ilustra o fator de transição e seu impacto na remuneração dos contratos durante a fase de transição:

Remuneração Bruta = Tarifa de Remuneração x Demanda Realizada x  $\Delta T$  +  
Outros Fatores

$$\Delta T = \frac{\text{Demanda da semana padrão no mês inicial} \div \text{Frota operacional equivalente no mês inicial}}{\text{Demanda da semana padrão no mês n} \div \text{Frota operacional equivalente no mês n}}$$

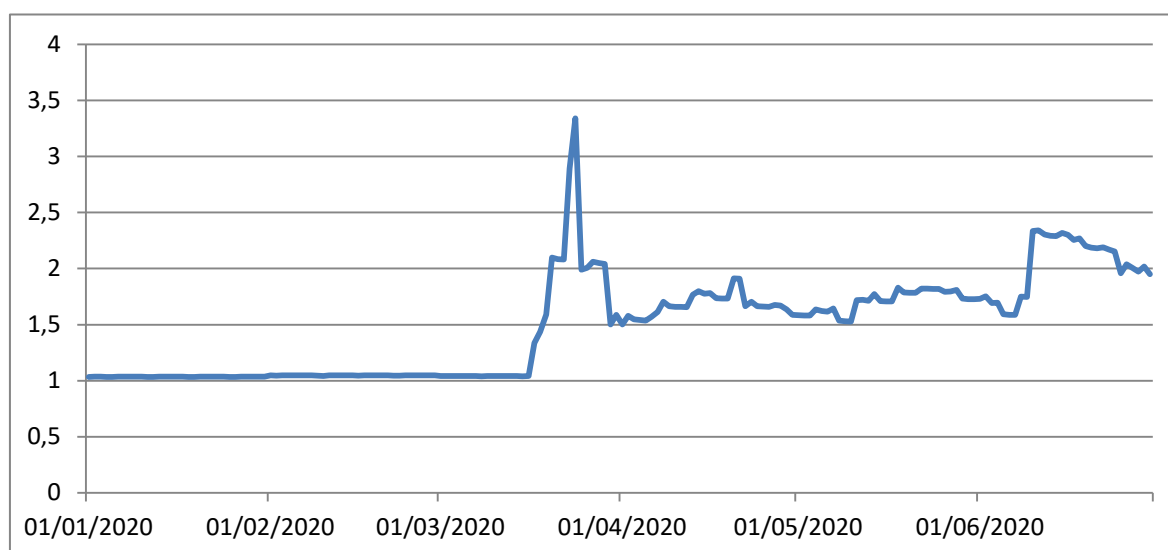
Resumidamente, este fator atua como multiplicador da remuneração bruta (RB) das Concessionárias, podendo aumentá-la (se ele for maior que 1) ou diminuí-la (se ele for menor que 1).

Assim, caso a demanda de determinada semana fique abaixo da demanda da semana padrão, mantidas constantes as demais variáveis, o fator de transição será maior que 1.

Por outro lado, caso a frota operacional equivalente fique abaixo da frota inicial, mantidas constantes as demais variáveis, o fator transição será menor que 1.

O gráfico a seguir ilustra a variação do fator de transição entre março/20 e junho/20:

Gráfico 4 – Evolução do fator de transição médio do Sistema



Fonte: Sistema de Remuneração dos Operadores (SRO) da SPTrans.

Inicialmente, cumpre ressaltar que os valores constantes das informações anteriores se alteram a cada atualização realizada pela SPTrans, uma vez que ao longo dos dias são efetuados ajustes na remuneração das empresas em função de algumas defasagens na captação de dados da bilhetagem eletrônica.

Assim, após implementar o cálculo da frota parada (não disponibilizada), o fator de transição diário sofreu grandes variações em relação ao mesmo gráfico apresentado anteriormente.

Antes da quarentena o fator de transição ficava próximo de 1. No entanto, com a queda abrupta de demanda causada pela quarentena, o fator de transição subiu

drasticamente, chegando ao pico de 3,34 em 24 de março. No mês de maio o fator de transição fechou em 1,73 no dia 31.05.

Por sua vez, em junho, novamente, houve um grande aumento no valor do fator de transição, chegando ao pico de 2,34 no dia 11.06. Isso significa dizer que a remuneração básica das concessionárias foi incrementada em 134% neste dia.

Os impactos financeiros dessa variação serão apresentados no subitem 3.2.2.3.

#### **3.2.2.2.2 Remuneração da Frota parada**

A Portaria SMT.GAB nº 87/2020 estabeleceu 02 formas de remuneração, uma para a frota operacional monitorada e a outra para a frota parada, as quais, somadas, compõem a remuneração final das Concessionárias.

Quanto à frota operacional monitorada, a SMT estabeleceu que esta seria remunerada pela regra contratual aplicando-se o Fator de Transição, conforme descrito no subitem 3.2.2.2.1.

Com relação à frota parada, a Portaria SMT.GAB nº 87/2020 estabeleceu as seguintes medidas visando a remuneração dos custos fixos:

Art. 9º A remuneração da frota parada se dará mediante o pagamento dos custos fixos, englobando salários, encargos, benefícios, despesas administrativas e capital de veículos, a ser estabelecido pela SPTrans.

Parágrafo único. A frota parada, para fins desta Portaria, é a diferença entre a frota programada na OSO para o dia útil antes da redução de frota decorrente da pandemia e a frota operante definida no parágrafo único do artigo 2º desta Portaria.

Art. 10. A remuneração da frota parada se dará pela multiplicação da quantidade de veículos da frota parada pelo valor médio de remuneração por veículo.

§ 1º O valor médio de remuneração por veículo será calculada pela aplicação dos valores a serem definidos pela SPTrans, e considerando todos os prefixos de veículos do cadastro de frota que não constaram na frota monitorada definida no § 4º do artigo 4º desta Portaria.

§ 2º O adicional de custo para veículos com ar condicionado da frota parada será calculado de forma análoga ao adicional da frota operante, mas considerando os prefixos de veículos que não foram monitorados, e os valores diários calculados pela SPTrans.

Além disso, foram estabelecidas as seguintes disposições quanto ao pagamento de funcionários afastados.

Art. 11. A remuneração dos funcionários afastados se dará mediante parametrização fixada pelos instrumentos convencionais firmados entre sindicatos patronal e profissional, no período, observado:

I - a partir de 25 de março de 2020, a remuneração e encargos no percentual aplicável aos empregados afastados;

II - a partir de 1º de abril de 2020, a parcela patronal decorrente da suspensão do contrato de trabalho, nos termos da Medida Provisória nº 936, de 1º de abril de 2020.

Parágrafo único. Aos empregados aposentados serão considerados os valores fixados nos instrumentos convencionais, em decorrência da impossibilidade de cadastramento no regime de suspensão inaugurado pela MP nº 936/2020, a partir de 1º de abril de 2020.

O quadro a seguir ilustra o percentual dos custos associados à frota parada que serão pagos pelo poder concedente:

Quadro 2 – Percentual de pagamento da frota parada

| Período                        | Custos Variáveis | Salários | Encargos | Benefícios | Hora extra | Custos ambientais + Aluguel | Despesas Adm. | Capital |
|--------------------------------|------------------|----------|----------|------------|------------|-----------------------------|---------------|---------|
| De 17 a 24.03                  | 0,0%             | 100,0%   | 100,0%   | 100,0%     | 0,0%       | 100,0%                      | 100,0%        | 100,0%  |
| De 25 a 31.03                  | 0,0%             | 50,0%    | 50,0%    | 63,3%      | 0,0%       | 100,0%                      | 63,0%         | 100,0%  |
| A partir de 01.04 <sup>6</sup> | 0,0%             | 30,0%    | 0,0%     | 26,6%      | 0,0%       | 100,0%                      | 63,0%         | 100,0%  |

Fonte: Diretoria de Gestão da Receita e Remuneração (DG) da SPTrans.

### 3.2.2.2.3 Bolsões de Frota Complementar

A tentativa de evitar a superlotação e o risco de contágio pelo coronavírus no transporte coletivo da cidade levaram a SPTrans a criar os “Bolsões de Frota

<sup>6</sup> Data de publicação de Medida Provisória 936/2020.

Complementar” para apoio à operação a partir de 11.05.20, conforme Carta Circular DP/SCS nº 050/20.

Em complemento às medidas já adotadas e citadas no subitem anterior, a Carta Circular determina que:

1. Fica cancelada a disponibilidade de veículos para apoio operacional nos terminais Santo Amaro, Jd. Ângela, Cachoeirinha, Grajaú e Varginha, conforme definido nas cartas circulares 018/20, 022/20 e 023/20;
2. Ficam criados Bolsões de Frota Complementar, devendo ser mantidas nos dias úteis e períodos indicados para cada local no Quadro A, as quantidades de veículos e tecnologia relacionados por lote/empresa no Quadro B;
3. As empresas operadoras deverão informar diariamente o prefixo dos veículos que comporão a sua Frota Complementar até as 17h00m do dia anterior, e a comunicação deverá ser encaminhada através de e-mail para [cofl.operacao@sptrans.com.br](mailto:cofl.operacao@sptrans.com.br);
4. Para cada veículo da Frota Complementar deverá ser mantido um motorista de modo que todos os veículos estejam disponíveis para operação a qualquer tempo;
5. A alocação ou não dos veículos da Frota Complementar às linhas competirá à SPTrans através da equipe de operação (DO/SOP) e será executada de acordo com a necessidade identificada em cada local e/ou período do dia;
6. Preferencialmente deverão ser mantidos nos bolsões veículos que não possuam as janelas lacradas, de modo a permitir maior ventilação natural dentro dos mesmos, respeitando a tecnologia veicular estabelecida;
7. É necessário manter o Validador e o AVL em perfeito estado de funcionamento;
8. Em casos que seja necessário executar qualquer alteração, em especial quanto aos locais de estacionamento dos veículos, o representante da empresa concessionária deverá entrar em contato diretamente com o Centro Operações da SPTrans (COP) para a devida autorização e/ou registro.

Ao todo serão disponibilizados 600 veículos para compor a frota complementar dos bolsões, sendo 232 do grupo estrutural, 143 do grupo local de articulação regional e 225 do grupo local de distribuição.

### 3.2.2.3 Impactos financeiros

O quadro a seguir demonstra o impacto da pandemia nas receitas tarifárias do sistema até o mês de junho/2020:

Quadro 3 – Variação da Arrecadação Tarifária do Sistema (Em R\$)

| Mês          | 2019                 | 2020                 | Δ% Mesmo período ano anterior | Δ% Mês anterior |
|--------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|-----------------|
| Jan          | 414.413.252          | 451.078.206          | 8,8%                          | -               |
| Fev          | 426.682.030          | 441.649.286          | 3,5%                          | -2,1%           |
| Mar          | 457.053.954          | 402.601.724          | -11,9%                        | -8,8%           |
| Abr          | 466.006.294          | 184.183.666          | -60,5%                        | -54,3%          |
| mai          | 484.451.525          | 202.348.107          | -58,2%                        | 9,9%            |
| Jun          | 407.578.862          | 255.744.621          | -37,3%                        | 26,4%           |
| <b>TOTAL</b> | <b>2.656.185.917</b> | <b>1.937.605.610</b> | <b>-27,1%</b>                 | -               |

Fonte: Superintendência Financeira (SFI) e DG da SPTrans.

Conforme demonstrado no quadro 3, a receita tarifária do Sistema de transporte começou a declinar a partir de março, com redução de 12%, sendo que em abril regrediu 61%, maio 58% e 37% em junho na comparação com 2019. Ressalta-se que as restrições à circulação tiveram início em 17.03.20, explicando o menor percentual de redução da receita naquele mês.

Na análise em relação ao mês anterior de 2020, a receita da conta Sistema caiu 8% em março e 54% em abril, ou seja, de R\$ 402,6 milhões para R\$ 184,2 milhões, pressionando a necessidade de maiores aportes orçamentários do Tesouro Municipal via Compensações Tarifárias.

Contudo, no mês de maio verifica-se uma recuperação destas receitas, com aumento de 10% em relação ao mês anterior (abril), fechando o mês em R\$ 202,3 milhões, prosseguindo em junho com aumento de 26% com relação a maio.

A seguir, no quadro 4, apresentamos os valores pagos às concessionárias (regime de caixa), demonstrando os impactos financeiros ocorridos:

Quadro 4 – Variação na Remuneração das Concessionárias – regime de caixa<sup>7</sup>

| Mês/Ano | Pagamentos Realizados (R\$) [A] | Receita em dinheiro (R\$) [B] | Δ mês anterior | Demanda [C] | Valor médio por Passageiro (R\$) [D] = ([A]+[B]) / [C] |
|---------|---------------------------------|-------------------------------|----------------|-------------|--------------------------------------------------------|
| jan/20  | 565.091.916                     | 51.806.304,00                 | ---            | 192.091.293 | 3,21                                                   |
| fev/20  | 583.535.970                     | 49.493.422,00                 | 2,6%           | 191.774.511 | 3,30                                                   |
| mar/20  | 656.315.813                     | 35.543.930,40                 | 9,3%           | 159.122.501 | 4,35                                                   |
| abr/20  | 428.850.314                     | 15.959.068,40                 | -35,7%         | 68.193.602  | 6,52                                                   |
| mai/20  | 452.072.817                     | 18.362.313,20                 | 5,8%           | 74.139.651  | 6,35                                                   |
| jun/20  | 493.792.338                     | 22.104.856,40                 | 9,7%           | 91.976.483  | 5,61                                                   |

Fonte: Superintendência Financeira (SFI) da SPTrans.

Constata-se que os reflexos financeiros começaram a ocorrer mais fortemente a partir do mês de abril quando a remuneração paga aos concessionários regrediu 36%. No mês de maio o valor foi de R\$ 452,1 milhões de pagamentos realizados via Conta Sistema e R\$ 18,4 milhões de dinheiro retido na catraca, representando aumento de 6% em relação a abril. Por fim, em junho, os pagamentos às concessionárias foram ainda maiores, fechando o mês em R\$ 493,8 milhões via Conta Sistema e R\$ 22,1 milhões de dinheiro retido na catraca, representando um aumento de 10% em relação ao mês anterior.

Destaca-se, ainda, com base no quadro 4, que os valores médios de remuneração efetivamente pagos por passageiro transportado nos 32 contratos de concessão aumentou de R\$ 3,21 em janeiro para R\$ 5,61 em junho/2020, representando aumento médio de 75%.

Importante consignar que a análise acima aborda aspectos estritamente financeiros, os quais levam em consideração a sistemática de pagamentos prevista nos contratos e as medidas implementadas pela SMT anteriormente descritas.

Além disso, em função, entre outros, de defasagens na apuração dos valores de demanda/frota e da dinâmica da operação são realizados ajustes nos meses seguintes.

<sup>7</sup> Para calcular o valor médio por passageiro é necessário considerar os pagamentos realizados via Conta Sistema e somá-los aos valores em dinheiro retido na catraca dos ônibus. Dessa forma, diante da alteração da base de cálculo, os percentuais calculados no Memorando CV nº 010/20 diferem dos percentuais apresentados neste Relatório para um mesmo período.

Por sua vez, no quadro a seguir apresentamos os valores de remuneração das Concessionárias, apurados no período da Quarentena (por competência), compreendido entre 17.03.20 a 30.06.20, demonstrando os efeitos econômico-financeiros decorrentes das ações implementadas pela PMSP/SMT:

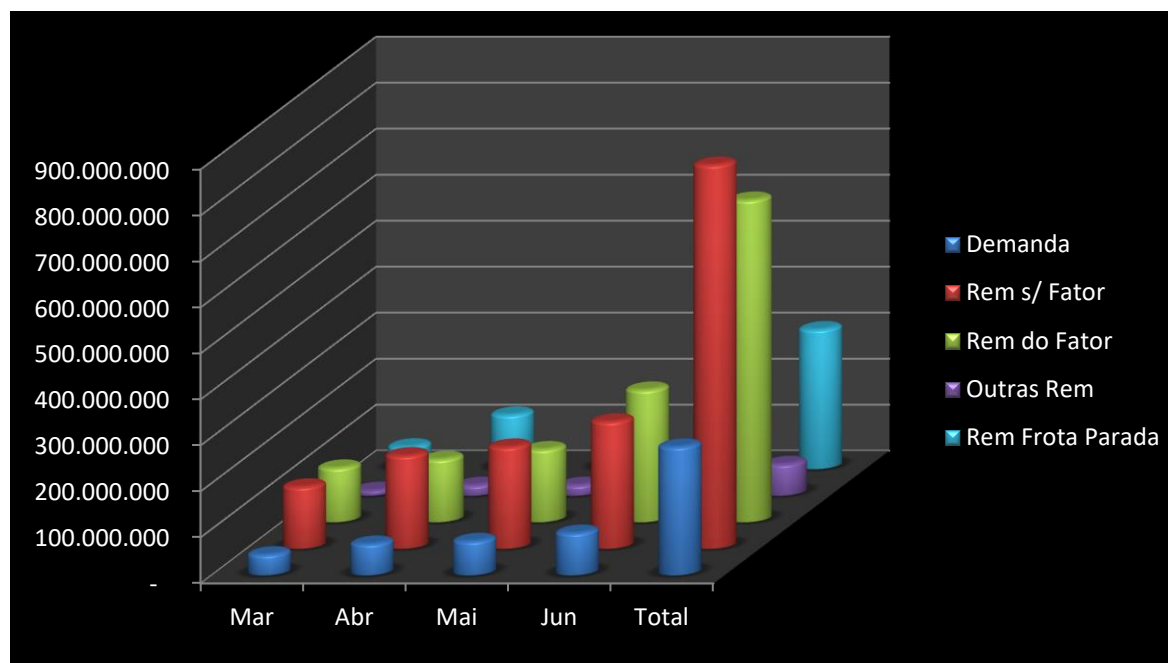
Quadro 5 – Efeitos da pandemia na remuneração dos operadores<sup>8</sup>

| Mês          | Demanda            | Frota Operante                     |                                |                     |                                  | Frota Parada                | Remuneração Total    | Efeito Total da Quarentena | Efeito da Quarentena sobre o total | Valor Médio por Passageiro Registrado |
|--------------|--------------------|------------------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|
|              |                    | Remuneração sem fator de Transição | Remuneração Fator de Transição | Outras Remunerações | Remuneração Total Frota Operante | Remuneração da Frota Parada |                      |                            |                                    |                                       |
|              | [a]                | [b]                                | [c]                            | [d]                 | [e] = [b] + [c] + [d]            | [f]                         | [g] = [e] + [f]      | [h] = [c] + [f]            | [i] = [h] / [g]                    | [j] = [g] / [a]                       |
| Mar          | 45.044.620         | 134.680.150                        | 118.055.152                    | 11.027.873          | 263.763.175                      | 48.589.316                  | 312.352.491          | 166.644.468                | 53,4%                              | 6,93                                  |
| Abr          | 68.193.602         | 202.325.740                        | 136.832.036                    | 22.738.568          | 361.896.345                      | 117.972.543                 | 479.868.887          | 254.804.579                | 53,1%                              | 7,04                                  |
| Mai          | 74.139.651         | 221.147.697                        | 158.043.248                    | 22.818.164          | 402.009.108                      | 91.996.847                  | 494.005.955          | 250.040.095                | 50,6%                              | 6,66                                  |
| Jun          | 91.976.483         | 276.413.199                        | 287.557.087                    | 11.664.735          | 575.635.021                      | 44.847.027                  | 620.482.048          | 332.404.114                | 53,6%                              | 6,75                                  |
| <b>Total</b> | <b>279.354.356</b> | <b>834.566.786</b>                 | <b>700.487.523</b>             | <b>68.249.339</b>   | <b>1.603.303.648</b>             | <b>303.405.733</b>          | <b>1.906.709.381</b> | <b>1.003.893.256</b>       | <b>52,7%</b>                       | <b>6,83</b>                           |

Fonte: DG/SPTrans e SRO.

O gráfico a seguir ilustra melhor os reflexos econômico-financeiros em função das medidas adotadas pela SMT.

Gráfico 5 – Efeitos da pandemia na remuneração dos operadores



<sup>8</sup> Os valores apresentados em junho podem divergir dos valores informados em relatórios anteriores devido, entre outros, a ajustes realizados na remuneração dos operadores diariamente, tendo em vista a defasagens na apuração da demanda e da frota disponibilizada pelos operadores, ajustes de bordo na contabilização de viagens carregadas no Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

Observa-se que os reflexos financeiros da pandemia começam a ser identificados já a partir do mês de março<sup>9</sup>, quando o fator de transição e a remuneração da frota parada atingiram R\$ 166,6 milhões, elevando-se para R\$ 254,8 milhões em abril e fechando o mês de maio em R\$ 250,0 milhões. Por fim, no mês de junho os valores somados destes dois itens atingiram o valor máximo de R\$ 332,4 milhões.

Durante o período analisado, somente o fator de transição estabelecido nos contratos<sup>10</sup>, que atribuiu ao Poder Concedente o risco total da variação excepcional na demanda, foi responsável por um impacto financeiro na remuneração dos operadores de R\$ 700,5 milhões.

Além disso, as medidas adotadas pela PMSP<sup>11</sup> visando mitigar os efeitos da pandemia no setor de transporte resultaram R\$ 303,4 milhões adicionais às Concessionárias durante esse período.

Dessa forma, constata-se que o efeito conjunto do Fator de Transição e das medidas adotadas pela PMSP resultou, no período de 17.03 a 30.06, em subvenção econômica ao setor de transporte equivalente a **R\$ 1 bilhão**<sup>12</sup>, respondendo por mais de 50% da remuneração dos Concessionários no mesmo período.

Constata-se ainda que, em função de os valores do quadro 5 serem apurados pelo regime de competência, capta-se a defasagem dos valores apresentados por regime de caixa no quadro 4, resultando em um valor de R\$ 6,83 por passageiro no período.

Diante do exposto, no mês de junho o fechamento da conta do Sistema pressionou novamente o montante liquidado e pago a título de Compensações Tarifárias, conforme se verifica a seguir.

---

<sup>9</sup> A quarentena teve início em 17/março.

<sup>10</sup> Vide subitem 3.2.2.2.1.

<sup>11</sup> Remuneração dos Custos fixos da frota parada (conforme subitens 3.2.2.2.2 e 3.2.2.2.3).

<sup>12</sup> Os valores apurados estão sujeitos a ajustes pela SPTrans.

Quadro 6 – Valores pagos por meio da dotação Compensações Tarifárias

| Mês/Ano | Compensações Tarifárias (R\$ milhões) | Demanda     | Subsídio médio por Passageiro (R\$) | Δ% mês anterior |
|---------|---------------------------------------|-------------|-------------------------------------|-----------------|
| jan/20  | 184,2                                 | 192.091.293 | 0,96                                |                 |
| fev/20  | 189,9                                 | 191.774.511 | 0,99                                | + 3,1%          |
| mar/20  | 187,1                                 | 159.122.501 | 1,18                                | - 1,5%          |
| abr/20  | 287,1                                 | 68.193.602  | 4,21                                | + 53,4%         |
| mai/20  | 287,7                                 | 74.139.651  | 3,88                                | + 0,2%          |
| jun/20  | 267,7                                 | 91.976.483  | 2,91                                | - 7,0%          |

Fonte: Diretoria de Gestão da Receita e Remuneração (DG) da SPTrans.

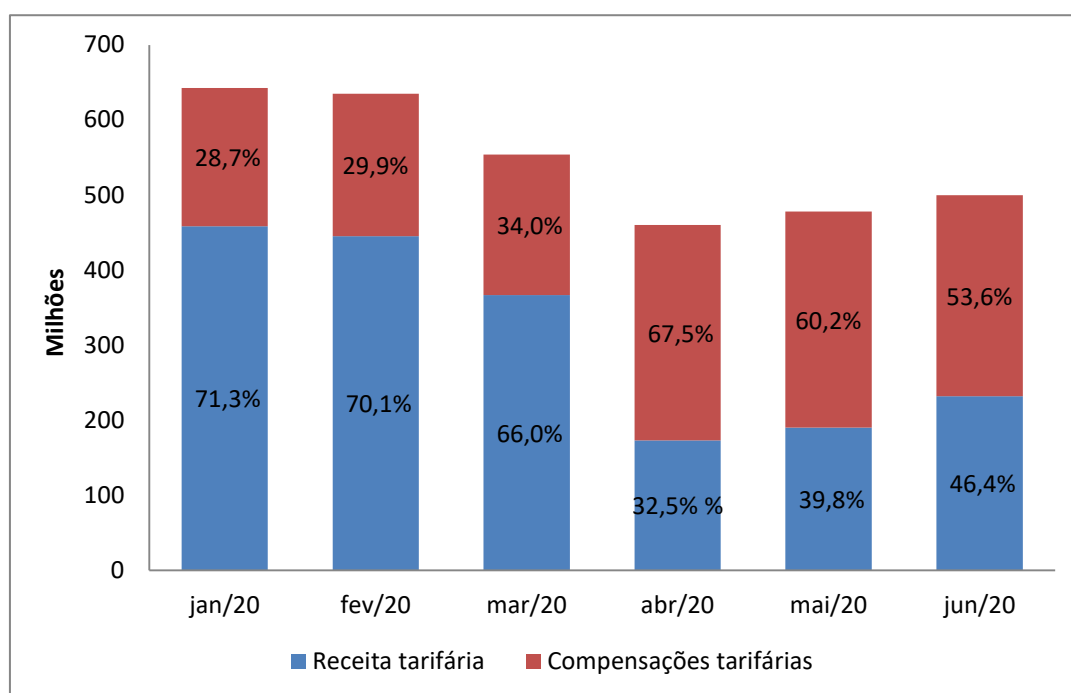
O valor pago pela PMSP a título de Compensações Tarifárias aumentou 53% no mês de abril em comparação ao mês de março. Esse valor manteve-se estável no mês de maio, fechando em R\$ 287,7 milhões com uma pequena variação positiva de 0,2% em relação a abril. Já no mês de junho o valor foi de R\$ 267,7 milhões, representando uma queda de 7,0% em relação a maio.

Observamos que tais valores estão sujeitos a ajustes, podendo resultar em novos pagamentos nos meses seguintes.

Cumpramos destacar que do mês de maio para junho, a despeito do aumento de 24,1% da demanda de passageiros (quadro 1) e de 26,4% da arrecadação tarifária (quadro 3), a dotação Compensações Tarifárias apresentou uma queda de apenas 7% (quadro 6) não se beneficiando totalmente da recuperação verificada.

O gráfico a seguir ilustra o aumento da participação das compensações tarifárias no total da remuneração das Concessionárias.

Gráfico 6 – Composição da remuneração das Concessionárias<sup>13</sup>



Fonte: Elaboração própria com base em dados da DG da SPTrans e do Sistema Ábaco.

A partir do gráfico observa-se que a composição da remuneração total do Sistema deixou de ser majoritariamente custeada pela tarifa paga pelos usuários para ter predominância dos aportes da PMSP via compensações tarifárias, atingindo no mês de junho o percentual de 53,6% de participação no total da remuneração das concessionárias, com ligeira diminuição em relação ao mês de maio (60,2%), porém ainda de forma muito expressiva, representando mais da metade da remuneração do Sistema.

Nesse sentido, cada passageiro transportado/registrado, que custava R\$ 0,96 em janeiro/2020, passou a custar em junho/2020 R\$ 2,91 para o Tesouro Municipal via subsídio, representando um aumento de aproximadamente 203,1%.

<sup>13</sup> A soma da receita tarifária e das compensações tarifárias difere da remuneração total das Concessionárias devido à defasagem entre a operação e o pagamento das compensações (regime de caixa).

Assim, com base nos dados atualizados até 30.06.20, constata-se que, em relação ao mês de janeiro de 2020 houve queda de aproximadamente 43,3%<sup>14</sup> na arrecadação tarifária, pressionada, principalmente, pela diminuição da demanda de passageiros (-52%<sup>15</sup>). No acumulado do primeiro semestre, entre 2020 e 2019, houve queda de 27,1% (quadro 3).

Contudo, verifica-se que o custo operacional do Sistema não sofreu redução proporcional à da demanda, tendo em vista a coexistência, dentre outros, dos seguintes fatores:

- as regras de remuneração atuais, isto é, com o Fator de Transição previsto nos contratos de concessão, os valores de remuneração por passageiro transportado são reajustados diariamente para garantir a receita mensal prevista nos contratos, independentemente da deterioração da atividade econômica e da consequente diminuição da demanda de passageiros e da receita tarifária, possibilitando em diversas situações aumentos superiores a 500% em relação a tarifa de remuneração contratada<sup>16</sup>;
- o Poder Concedente, visando proporcionar o distanciamento entre os passageiros, decidiu manter a frota operacional em patamares próximos aos de uma situação normal de operação, apesar de a demanda estar em torno de 32% da normal para o período;
- além da remuneração pela frota operacional, o Poder Concedente decidiu remunerar as Concessionárias pelos custos fixos da Frota Parada e ainda pela Frota Complementar<sup>17</sup> disponibilizada em bolsões situados em locais especificados pela SPTrans.

---

<sup>14</sup> 255.744.621 (jun) / 451.078.206 (jan)

<sup>15</sup> 192.091.293 (jun) / 91.976.483 (jan)

<sup>16</sup> O percentual varia para cada lote, tendo em vista a existência de 32 contratos e respectivos preços diferenciados por passageiro transportado.

<sup>17</sup> Essa Frota Complementar fica parada nos bolsões e só é acionada em caso de necessidade. Contudo, é remunerada como Frota Operante.

Portanto, a conjugação desses fatores resulta na manutenção de um custo operacional elevado, exigindo maiores aportes do Tesouro Municipal.

Em maio/2020 esse aporte atingiu R\$ 287,7 milhões para transportar 74,1 milhões de passageiros, enquanto que em maio/2019 para transportar 234,2 milhões de passageiros, foi necessário um aporte de R\$ 257,9 milhões.

Já no mês junho/2020 o aporte de recursos via compensações tarifárias atingiu R\$ 267,7 milhões, podendo ultrapassar R\$ 300,0 milhões (após as revisões), para transportar 92,0 milhões de passageiros, enquanto que em junho/2019 para transportar 208,7 milhões de passageiros, foi necessário um aporte de R\$ 195,7 milhões.

Nesse sentido, mantidas as regras atuais, as restrições à circulação e as medidas adotadas pelo Poder Concedente, podemos estimar que a dotação Compensações Tarifárias encerrará o ano com um valor acima dos R\$ 3,1 bilhões estimados anteriormente, podendo chegar a R\$ 4,0 bilhões, ou seja, em patamar acima de anos anteriores<sup>18</sup>, a despeito da redução de 52% da demanda.

Ressalvamos que em função da dinâmica dos acontecimentos e da possibilidade de agravamento da crise (*Lockdown*) ou a flexibilização das medidas por parte da PMSP, tais estimativas serão afetadas e necessitarão de ajustes com base nas novas informações disponíveis.

### 3.3 Responsáveis pelas informações

| Nome                     | Cargo                                                 |
|--------------------------|-------------------------------------------------------|
| Elisabete França         | Secretária Municipal de Mobilidade e Transportes      |
| Levi dos Santos Oliveira | Presidente da São Paulo Transporte S.A.               |
| Donizete Santana Costa   | Diretor de Gestão da Receita e Remuneração            |
| Valdemar Gomes de Melo   | Diretor de Planejamento de Transporte                 |
| Anderson Clayton N. Maia | Diretor de Administração e Infraestrutura             |
| Marcello M. A. Sampaio   | Superintendente de Contratos do Sistema de Transporte |

---

<sup>18</sup> O valor executado na dotação Compensações Tarifárias fechou o ano de 2018 em R\$ 3,3 bilhões e o ano de 2019 em R\$ 3,1 bilhões.

#### **4. CONCLUSÃO**

Apresentamos, na sequência, as principais constatações alcançadas com base no acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos novos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo no mês de junho/2020.

Ressalvamos que em função da dinâmica dos acontecimentos e da possibilidade de agravamento da crise (*Lockdown*) ou a flexibilização das medidas por parte da PMSP, tais constatações serão afetadas e necessitarão de ajustes com base nas novas informações disponíveis.

##### **4.1 Impacto na Demanda de passageiros**

O mês de junho/20 ainda apresenta queda de demanda em comparação a junho/19 (redução de aproximadamente 56%). Porém, novamente apresentando recuperação em relação ao mês anterior (alta de 24,1%). Constata-se, assim, um leve viés de recuperação da demanda a partir do mês de maio/20.

O aumento de 24,1% da demanda no mês de junho é reflexo da reabertura econômica do município, que passou à fase laranja do plano de retomada das atividades. Nesta fase, alguns setores comerciais e de serviços puderam reabrir de forma restrita, o que induziu, certamente, o aumento da demanda no período.

Na comparação do período de janeiro a junho/2020 com o mesmo período de 2019, destaca-se a diminuição da demanda de passageiros transportados a partir do início da quarentena em 17.03.20, com reduções de -27,0% em março, -69,8% em abril, mantendo-se nesse nível em maio -68,3%. Por fim, em junho a demanda ficou 55,9% abaixo da de junho de 2019. No primeiro semestre a redução em relação a 2019 é de 40,3%.

A demanda diária, que oscilava entre 8 e 10 milhões no início do mês de março, declinou após o início da quarentena, fechando aquele mês com demanda diária

próxima dos 2 milhões de passageiros. Em junho a demanda diária teve leve aumento, fechando o último dia do mês com aproximadamente 4,1 milhões de passageiros transportados.

#### **4.2 Impactos na Frota de Ônibus**

No início da quarentena, essa frota diminuiu para cerca 6,0 mil veículos básicos em 30.03.20, representando um decréscimo de 57,1%.

Com novos ajustes promovidos pela SMT, a frota permaneceu em torno de 8,4 mil veículos em 23.04.20, representando uma diminuição de 40,0% em relação ao período anterior à pandemia.

Todavia, a partir do dia 11.05 houve um acréscimo da frota em circulação em virtude da criação dos bolsões de frota complementar, fazendo com que a frota operacional monitorada passasse para a casa dos 10,0 mil veículos diários.

A tendência de aumento da frota continuou em junho, tendo atingido patamares semelhantes aos da frota utilizada antes do início da pandemia, na casa de 14,0 mil veículos nos dias úteis.

#### **4.3 Impactos Financeiros**

##### **a) Arrecadação Tarifária**

A receita tarifária do Sistema de transporte começou a declinar a partir de março, com redução de 12%, sendo que em abril regrediu 61%, 58% em maio e 37% em junho na comparação com 2019. Ressalta-se que as restrições à circulação tiveram início em 17.03.20, explicando o menor percentual de redução da receita naquele mês.

Na análise em relação ao mês anterior de 2020, a receita da conta Sistema caiu 8% em março e 54% em abril, ou seja, de R\$ 402,6 milhões para R\$ 184,2 milhões, pressionando a necessidade de maiores aportes orçamentários do Tesouro Municipal via Compensações Tarifárias.

Contudo, no mês de maio verifica-se uma recuperação destas receitas, com aumento de 10% em relação ao mês anterior (abril), fechando o mês em R\$ 202,3 milhões, prosseguindo em junho com aumento de 26% com relação a maio.

#### **b) Remuneração dos Concessionários – regime de caixa**

Os reflexos financeiros na remuneração dos Concessionários começaram a ocorrer mais fortemente a partir do mês de abril quando a remuneração paga regrediu 36%. No mês de maio o valor foi de R\$ 452,1 milhões de pagamentos realizados via Conta Sistema e R\$ 18,4 milhões de dinheiro retido na catraca, representando aumento de 6% em relação a abril. Por fim, em junho, os pagamentos às concessionárias foram ainda maiores, fechando o mês em R\$ 493,8 milhões via Conta Sistema e R\$ 22,1 milhões de dinheiro retido na catraca, representando um aumento de 10% em relação ao mês anterior.

Destaca-se, ainda, que os valores médios de remuneração efetivamente pagos por passageiro transportado nos 32 contratos de concessão aumentou de R\$ 3,21 em janeiro para R\$ 5,61 em junho/2020, representando aumento médio de 75%.

#### **c) Remuneração dos Concessionários – regime de competência**

Os reflexos financeiros da pandemia começam a ser identificados já a partir do mês de março, quando o fator de transição e a remuneração da frota parada atingiram R\$ 166,6 milhões, elevando-se para R\$ 254,8 milhões em abril e fechando o mês de maio em R\$ 250,0 milhões. Por fim, no mês de junho os valores somados destes dois itens atingiram o valor máximo de R\$ 332,4 milhões.

Durante o período analisado (março a junho), somente o fator de transição estabelecido nos contratos, que atribuiu ao Poder Concedente o risco total da variação excepcional na demanda, foi responsável por um impacto financeiro na remuneração dos operadores de R\$ 700,5 milhões.

Além disso, as medidas adotadas pela PMSP visando mitigar os efeitos da pandemia no setor de transporte resultaram R\$ 303,4 milhões adicionais às Concessionárias durante esse período.

Dessa forma, constata-se que o efeito conjunto do Fator de Transição e das medidas adotadas pela PMSP resultou, no período de 17.03 a 30.06, em subvenção econômica ao setor de transporte equivalente a R\$ 1 bilhão, respondendo por mais de 50% da remuneração dos Concessionários no mesmo período.

Constata-se ainda que, os valores apurados pelo regime de competência, revelaram um custo de R\$ 6,83 por passageiro no período.

#### **d) Custo Operacional do Sistema**

Assim, com base nos dados atualizados até 30.06.20, constata-se que, em relação ao mês de janeiro de 2020 houve queda de aproximadamente 43,3% na arrecadação tarifária, pressionada, principalmente, pela diminuição da demanda de passageiros (-52%). No acumulado do primeiro semestre, entre 2020 e 2019, houve queda de 27,1%.

Contudo, verifica-se que o custo operacional do Sistema não sofreu redução proporcional à da demanda, tendo em vista a coexistência, dentre outros, dos seguintes fatores:

- as regras de remuneração atuais, isto é, com o Fator de Transição previsto nos contratos de concessão, os valores de remuneração por passageiro transportado são reajustados diariamente para garantir a receita mensal prevista nos contratos, independentemente da deterioração da atividade econômica e da consequente diminuição da demanda de passageiros e da receita tarifária, possibilitando em diversas situações aumentos superiores a 500% em relação a tarifa de remuneração contratada;

- o Poder Concedente, visando proporcionar o distanciamento entre os passageiros, decidiu manter a frota operacional em patamares próximos aos de uma situação normal de operação, apesar de a demanda estar em torno de 32% da normal para o período;
- além da remuneração pela frota operacional, o Poder Concedente decidiu remunerar as Concessionárias pelos custos fixos da Frota Parada e ainda pela Frota Complementar disponibilizada em bolsões situados em locais especificados pela SPTrans.

Portanto, a conjugação desses fatores resulta na manutenção de um custo operacional elevado, exigindo maiores aportes do Tesouro Municipal.

Em maio/2020 esse aporte atingiu R\$ 287,7 milhões para transportar 74,1 milhões de passageiros, enquanto que em maio/2019 para transportar 234,2 milhões de passageiros, foi necessário um aporte de R\$ 257,9 milhões.

Já no mês junho/2020 o aporte de recursos via compensações tarifárias atingiu R\$ 267,7 milhões, podendo ultrapassar R\$ 300,0 milhões (após as revisões), para transportar 92,0 milhões de passageiros, enquanto que em junho/2019 para transportar 208,7 milhões de passageiros, foi necessário um aporte de R\$ 195,7 milhões.

#### **e) Compensações Tarifárias**

O valor pago pela PMSP a título de Compensações Tarifárias aumentou 53% no mês de abril em comparação ao mês de março. Esse valor manteve-se estável no mês de maio, fechando em R\$ 287,7 milhões com uma pequena variação positiva de 0,2% em relação a abril. Já no mês de junho o valor foi de R\$ 267,7 milhões, representando uma queda de 7,0% em relação a maio.

Na análise em relação ao mês anterior de 2020, a receita da conta Sistema caiu 8% em março e 54% em abril, ou seja, de R\$ 402,6 milhões para R\$ 184,2 milhões.

Cumprе destacar que do mês de maio para junho, a despeito do aumento de 24,1% da demanda de passageiros e de 26,4% da arrecadação tarifária, a dotação Compensações Tarifárias apresentou uma queda de apenas 7%, não se beneficiando totalmente da recuperação verificada.

A composição da remuneração total do Sistema deixou de ser majoritariamente custeada pela tarifa paga pelos usuários para ter predominância dos aportes da PMSP via compensações tarifárias, atingindo no mês de junho o percentual de 53,6% de participação no total da remuneração das concessionárias, com ligeira diminuição em relação ao mês de maio (60,2%), porém ainda de forma muito expressiva, representando mais da metade da remuneração do Sistema.

Nesse sentido, cada passageiro transportado/registrado, que custava R\$ 0,96 em janeiro/2020, passou a custar em junho/2020 R\$ 2,91 para o Tesouro Municipal via subsídio, representando um aumento de aproximadamente 203,1%.

Diante do exposto, mantidas as regras atuais, as restrições à circulação e as medidas adotadas pelo Poder Concedente, podemos estimar que a dotação Compensações Tarifárias encerrará o ano com um valor acima dos R\$ 3,1 bilhões estimados anteriormente, podendo chegar a R\$ 4,0 bilhões, ou seja, em patamar acima de anos anteriores, a despeito da redução de 52% da demanda

Em 31.07.2020

**ADRIANO PINHEIRO BEZERRA DE MENEZES**  
**Agente de Fiscalização**

eTCM7737/2020