



Les Filles de Lilith – Anselm Kiefer

A LICITAÇÃO DE ÔNIBUS

RELATÓRIO TÉCNICO-POLÍTICO 01/2018 – SÃO PAULO

Em meio às festas de final de ano, o prefeito João Dória (PSDB) disponibilizou o edital da licitação do sistema de ônibus para consulta pública. Desde então, nos detivemos na leitura e análise da proposta.

Oliver Cauã Cauê é geógrafo (UNESP) e mestrando em Planejamento e Gestão do Território (UFABC) | oliver@cryptolab.net

Rafael Drummond é jornalista (UNESP) e especialista em planejamento urbano (Universidad de Buenos Aires) | rafael.dmdf@gmail.com

A LICITAÇÃO DE ÔNIBUS

RELATÓRIO TÉCNICO-POLÍTICO 01/2018 - SÃO PAULO

Este trabalho está dividido em quatro partes:

INTRODUÇÃO

Resumiremos a proposta e nossas principais ponderações.

PONTOS POSITIVOS

Por mais incrível que possa parecer, existem elementos que devem ser elogiados. Dentre eles, a remuneração “por custo”, como introduzido pela gestão de Luíza Erundina (então no PT) em 1989.

PONTOS NEGATIVOS

Evidentemente, nem tudo são flores. A ausência de controle social sobre sistema, por exemplo, é um problema sério. Nesta parte sintetizaremos nossas críticas e sugestões.

DUVIDAMOS

Nos últimos anos, o Tribunal de Contas do Município e a Ernst & Young descobriram que os empresários roubaram muito dinheiro – com a conivência de todos os prefeitos. Isso nos faz levantar uma série de dúvidas sobre a capacidade de fiscalização da São Paulo Transporte S/A.

Ressalva metodológica

Para disponibilizar esta análise rapidamente – a tempo de contribuirmos no processo de consulta pública –, nos concentramos nos documentos do sistema “Estrutural”. É comum que os demais sistemas (“Articulação Regional” e “Distribuição Local”) sejam semelhantes ao “Estrutural”, variando apenas os tamanhos dos veículos e as especificidades de cada lote. Ademais, não foi possível analisar em profundidade as 283 linhas de ônibus que serão alteradas. Isso exigiria um corpo de especialistas, que abririam os *shapes* em programas de georreferenciamento e, em seguida, veriam as condições de mobilidade dos bairros. Também não nos debruçamos nas fórmulas matemáticas e nos itens que compõe o custo das viagens (diesel, lubrificante, pneu, etc.), pois seria necessário o acompanhamento de economistas e uma extensa pesquisa de preços no mercado.

INTRODUÇÃO

A licitação conduzida pelo prefeito João Dória Júnior nos causa muita perplexidade. A começar pela forma de remuneração, que é “por custo”. Esse tipo de cálculo remunera o empresário pelo custo da viagem, acrescido de seu lucro. Atualmente, a prefeitura remunera “por passageiro transportado” – e é por isso que o empresário prefere colocar menos ônibus nas ruas, visto que receberá pelo número de passageiros (fonte: [E&Y](#)). A remuneração por custo foi inicialmente implementada pela gestão Luíza Erundina (fonte: [Carta Capital](#)) e é uma histórica demanda do Movimento Passe Livre (fonte: [Época](#)). A licitação também prevê a ampliação do número de lugares, ainda que tenhamos menos ônibus rodando. Isso será possível graças à compra de novos modelos superarticulados, que substituirão os veículos convencionais nas principais avenidas da cidade.



Dando prosseguimento à política de valorização do transporte coletivo da gestão Fernando Haddad (PT), os veículos do sistema estrutural terão ar condicionado, tomada USB para carregar o celular e Wi-Fi.

Apesar da tendência de queda do número de viagens do paulistano – fruto da recente política de deterioração das condições de trabalho –, a prefeitura promete ampliar o número de vagas. Isso deve ser interpretado menos como um gesto de dignidade e mais como o interesse do empresário em colocar mais ônibus nas ruas, haja vista a nova forma de remuneração.

A gestão Dória implementou avanços em relação à licitação de Fernando Haddad. O autointitulado “prefeito moderno” propôs vinte anos de concessão (prorrogáveis por mais vinte). Dória pretende reduzir a duração do contrato para quinze anos (prorrogáveis por mais um). O petista também tentou licitar o sistema de ônibus junto com os terminais e um Centro de Controle Operacional, num mesmo pacote. Com essa artimanha, permitiria que os empresários fiscalizem a si próprios no Centro de Controle Operacional e, de brinde, levassem alguns milhões a mais para a operação dos terminais. O prefeito Dória fez diferente – à seu próprio modo, é claro. O “gestor”

manteve mecanismos que permitem os empresários fiscalizarem a si próprios, desistiu da ideia do Centro de Controle Operacional e vai privatizar os terminais e o bilhete único. Serão licitações separadas, permitindo que mais empresários participem do negócio. Não que isso seja uma grande coisa, mas...

Outra boa notícia é que o caixa do sistema permanecerá nas mãos da prefeitura. Pensem conosco: poderia ser pior. No Rio de Janeiro, as empresas recebem o dinheiro da tarifa e pagam a si próprias, abrindo mais espaço para desvios. E não à toa, os empresários do transporte carioca estão indo pra cadeia (fonte: [G1](#)).

Bom, como era de se esperar, a licitação está repleta de problemas. O principal deles, sem dúvida, é o custo. Não há razões técnicas que justifiquem a manutenção dos atuais valores pagos, como anunciado pelo secretário de Transportes (fonte: [SPTRANS](#)). Segundo o economista Evaldo Gomes, que consultamos, a prefeitura passa cálculos “incorretos” – e há risco de “má-fé” do poder público. Vale lembrar que, pouco antes dos imensos protestos de junho de 2013, o MPL questionava o aumento dos repasses aos empresários (fonte: [Tarifa Zero](#)):

Para custear o Bilhete Mensal, a Prefeitura calcula que serão necessários 400 milhões de reais, que representam cerca de 60% do atual subsídio do transporte público municipal. Ela avalia, entretanto, que o programa não vai gerar impacto na quantidade de usuários nos horários de pico: “nossa percepção é de que o fluxo de novos passageiros deve ocorrer no horário que o sistema está ocioso, como no almoço, à noite e nos fins de semana”, afirmou Haddad recentemente. Então onde está, novamente, o gasto extra das empresas que justifica os R\$400 milhões? Haverá aumento da frota, da oferta, das linhas? Ou se trata apenas de aumentar o lucro das empresas?

Como a remuneração em vigor é “por passageiro”, quando a prefeitura implantou o Bilhete Único Mensal e o Passe Livre Estudantil, ela necessariamente precisou ampliar a remuneração dos empresários, sem que estes precisassem colocar mais ônibus nas ruas. O sistema, portanto, está muito caro. Manter os pagamentos nestes patamares é um verdadeiro escândalo.

O município também não avançou em políticas para a redução da tarifa e para a implantação de infraestrutura de transportes. A operação dos ônibus continua dependente da tarifa cobrada do usuário. Isso é um problema, porque exige constantes aumentos de tarifa, que consomem quase a totalidade do reajuste do salário mínimo (fonte: [Valor](#)). A construção de corredores e terminais, por sua vez, só ocorre se o governo federal repassar dinheiro. A ex-prefeita Marta tinha um bom diálogo com Lula (fonte: [Folha](#)), mas a Dilma, segundo o ex-prefeito Fernando Haddad (fonte: [Piauí](#)), virou a cara para São Paulo. Trocando em miúdos, não há política de estado para a mobilidade urbana, apenas medidas extemporâneas de um governante ou outro. É preciso exigir fontes permanentes de recursos ou, para sermos mais claros, os empresários e o governo federal precisam ampliar sua parcela de contribuição. E que não venham dizer que faltam estudos sobre essas novas formas de financiar o transporte coletivo. Sobram propostas para a criação de fundos de mobilidade urbana, alimentados com impostos existentes (sobre combustíveis e grandes fortunas, por exemplo) e a serem criados, como o IPVA sobre helicópteros e jatinhos (fonte: [Tarifa Zero BH](#)).

O corte de linhas também prejudicará a população. Não que os cortes sejam intrinsecamente prejudiciais. O problema é a forma que a prefeitura pretende fazer isso: sem diálogo com a população e desacompanhado da implantação de novos corredores e terminais. Pra começar, a licitação não diz claramente quais linhas serão alteradas. Se alguém quiser ver as mudanças, precisará instalar o programa Qgis no computador, abrir os *shapes* da rede futura de ônibus, georreferenciá-los com a planta da cidade e, aí assim, aumentar a escala e ver os trajetos que serão alterados. Ou seja, você praticamente precisa ter pós-graduação em geografia! As linhas de ônibus são um patrimônio da população e suas propostas de alteração deveriam estar sendo discutidas nos bairros, após ampla divulgação para as comunidades, e não restritas à uma meia dúzia de *experts* em geoprocessamento e técnicos da prefeitura.

Ao longo das páginas deste relatório, vamos demonstrar como a prefeitura praticamente não construirá corredores de ônibus e terminais. E os cortes de linhas não podem vir sem estas obras. Uma nota técnica do Apé explica porquê (fonte: [Apé](#)):

Em suma: o rearranjo operacional não pode ser descasado da existência de infraestrutura. A implantação de corredores, terminais e respectivas adequações é condição *sine qua non* para o funcionamento do sistema integrado de transportes. Os seccionamentos e cortes de linhas realizados na região do Fundão da M'Boi Mirim não respeitam essa condição. Vários dos seccionamentos implicaram linhas que desembocam no terminal Jardim Ângela, sem que este tenha sido dimensionado ou pensado para receber essas linhas, e sem que a continuação da M'Boi seja apropriada, com corredores e pontos de embarque. O rearranjo das linhas na região só poderá eventualmente trazer benefícios ao usuário quando o novo terminal Jardim Ângela, o corredor e os pontos de embarque na extensão da M'Boi Mirim também estiverem prontos.

As consequências desses cortes de linhas podem ser vistas nos terminais da periferia de São Paulo:



No terminal Jardim Ângela, passageiros formam até seis filas para poder embarcar. À direita da imagem vemos ônibus parados aguardando a saída dos veículos que estão na plataforma (fonte: [SCARCELLI](#)).

Enquanto vigorar a forma de remuneração “por passageiro transportado”, o empresário terá interesse em seccionar as linhas. Afinal, ainda que o trajeto e os custos

da viagem tenham sido reduzidos, o valor que ele recebe por passageiro se manterá o mesmo. Com o lançamento da remuneração “por custo”, a tendência é que a pressão do empresário seja reduzida. Mas ele não é o único ator que possui interesse nas alterações das linhas. O corte é defendido pela SPTRANS porque retira ônibus dos corredores e aumenta a velocidade das viagens (fonte: [SPTRANS](#)). A medida também interessa à motoristas e cobradores, pois, com viagens mais curtas, ele têm mais pausas - e podem ir ao banheiro ou comer um lanche, por exemplo. Por isso, mais do que demonizar o corte de linhas, precisamos lutar para que a prefeitura estabeleça um verdadeiro diálogo com a comunidade de usuários.

PONTOS POSITIVOS

MENOS ÔNIBUS, MAIS LUGARES

Muitas pessoas devem se perguntar “como vai tirar ônibus das ruas e, ao mesmo tempo, transportar mais gente?”. Isso vai acontecer porque sairão os ônibus convencionais e entrarão os superarticulados, com sanfona, que tem muito mais capacidade de transporte. De acordo com o secretário de Transportes Sérgio Avelleda, “a oferta de lugares será ampliada dos atuais 1 milhão de lugares para 1,135 milhão” (fonte: [UOL](#)).

CONTRATOS DE QUINZE ANOS

O “prefeito moderno” Fernando Haddad engessou as licitações em São Paulo, determinando que seu prazo mínimo fosse de vinte anos (fonte: [Câmara](#)). É surpreendente, portanto, que a gestão de João Dória Júnior tenha proposto um projeto de lei que reduz esse limite para quinze anos. Vamos ver se a prefeitura tem real interesse em mexer nisso. O presidente da Câmara, vinculado a empresas de ônibus, estaria fazendo “corpo mole” (fonte: [UOL](#)).

NOSSA SUGESTÃO: A IDADE DOS CONTRATOS PODERIA SER REDUZIDA PARA DEZ ANOS, QUE É A DURAÇÃO LEGAL DE UM ÔNIBUS. EM LONDRES, POR EXEMPLO, AS LICITAÇÕES DURAM CINCO ANOS (FONTE: [ESTADÃO](#)).

MENORES LUCROS

Não será nesta gestão que o transporte deixará de ser uma mercadoria. A licitação da ex-prefeita Marta Suplicy (então no PT) determinou que o lucro anual dos empresários fosse de 18% (fonte: [E&Y](#)). Para termos uma ideia, isso resultou num lucro médio de R\$ 39 milhões para cada uma das empresas, somente no ano passado (fonte: [Diário do Transporte](#)). Na proposta de licitação de Fernando Haddad, essa “taxa de retorno” seria de 9,97%. Na de João Dória Júnior, 9,85% — a menor de todas (p. 4 - fonte: [Apresentação de coletiva de imprensa - Edital de ônibus para consulta pública](#)).

GARAGENS EM UTILIDADE PÚBLICA

O prefeito Fernando Haddad decretou a utilidade pública das garagens particulares - e essa medida permanece em vigor. Com o decreto de utilidade pública, empresários de fora poderão concorrer e, eventualmente, comprar as garagens dos atuais concessionários. A prefeitura também aluga as garagens da antiga Companhia Municipal de Transportes Coletivos (p. 27 - fonte: [Apresentação de coletiva de imprensa](#)).

- [Edital de ônibus para consulta pública](#) e p. 11 - fonte: [ANEXO VI - INVESTIMENTOS E RESPONSABILIDADES](#)).

GESTÃO ESTATAL DAS RECEITAS

Podemos ver que o edital proposto mantém uma importante conquista da população paulistana: a receita tarifária nas mãos da prefeitura (p. 11 - fonte: [Edital - Estrutural](#)). Poderia ser pior. No Rio de Janeiro, os empresários arrecadavam o dinheiro das tarifas e roubavam o quanto queriam, segundo uma auditoria da PricewaterhouseCoopers (fonte: [Agência Pública](#)).

POSSIBILIDADE DE INTERVENÇÃO

A prefeitura previu a possibilidade de intervenção nas empresas caso estas reiteradamente descumpram o contrato de prestação de serviços. E esse risco é real. Relembremos o caso da viação Oak Tree que, após descumprir acordos trabalhistas, enfrentou uma greve de seis dias. A prefeitura teve que acionar o Plano de Atendimento entre Empresas de Transporte em Situação de Emergência (PAESE). Após o incidente, a empresa anunciou o encerramento de suas atividades (fonte: [R7](#)).

MANUTENÇÃO DAS LINHAS RURAIS

A prefeitura afirma que manterá o subsistema de Linhas Locais Rurais, que tem suas particularidades, como menor oferta de viagens e ausência de cobrança de tarifa. As linhas foram uma conquista do Movimento Passe Livre, que organizou uma linha de ônibus tarifa zero (fonte: [RBA](#)) e acorrentou-se na prefeitura (fonte: [Vice](#)).



O prefeito Fernando Haddad e o governador Geraldo Alckmin participam da inauguração de linha rural no extremo sul da cidade de São Paulo (fonte: [Prefeitura](#)).

LEI DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS

As empresas deverão reduzir 50% da emissão de dióxido de carbono, 90% de material particulado e 80% de óxido de nitrogênio em até dez anos (p. 12 - [ANEXO VIII - CONTRATO - MINUTA DO CONTRATO](#)), com vistas a atender à lei municipal de Mudanças Climáticas. São metas mais ambiciosas que as propostas por Haddad na licitação de 2015 (que não colocou meta alguma).

PONTOS NEGATIVOS

CORTE DE LINHAS

De acordo com a licitação, muitas linhas serão mexidas. Pode ser que uma linha seja sumariamente excluída, seja dividida em duas, tenha seu trajeto ampliado ou encurtado. A prefeitura, contudo, é genérica: “foram criadas 44 linhas, que representam 3,7% do total, e 24% (283 linhas) passaram por modificações de traçado, incluindo, em alguns casos, a integração em algum local da rede” (p. 4 - fonte: [ANEXO III - ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - ESPECIFICAÇÃO DO SISTEMA](#)).

Outro ponto curioso deve ser notado: as empresas poderão sugerir alterações nos itinerários das linhas (p. 5 - fonte: [ANEXO VIII - CONTRATO - MINUTA DO CONTRATO](#)). Até esse direito é garantido ao empresário! A população afetada permanece alijada das decisões.

NOSSA SUGESTÃO: A PREFEITURA NÃO DEVE ALTERAR NENHUMA LINHA SEM ANTES DEBATER COM A COMUNIDADE AFETADA.

POUCO TECNOLOGIA EMBARCADA

A gestão Fernando Haddad planejou a instalação de radares dentro de ônibus, para multar carros que invadissem as faixas de ônibus (fonte: [Estadão](#)). A licitação não prevê a instalação desses equipamentos.

EMPRESÁRIO FISCALIZANDO A SI PRÓPRIO

Na proposta da prefeitura, os empresários deverão gerir e monitorar o sistema de ônibus (p. 21 - fonte: [Edital - Estrutural](#)). É inacreditável. Por que esta gestão abandonou a ideia do Centro de Controle Operacional (CCO)? Um CCO teria capacidade de ordenar partidas de ônibus, gerenciar as velocidades dos coletivos e traçar alternativas em caso de emergências. Desde que operado pelo Estado. Não adianta mandar as próprias empresas monitorarem a si próprias.

NOSSA SUGESTÃO: RECOMENDAMOS QUE A PREFEITURA CONSTRUA UM CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL, OPERADO PELO ESTADO.

EMPRESÁRIO NÃO PRECISA TER ÔNIBUS

A vida de um empresário nunca foi tão fácil. Ele não precisará possuir ônibus, mas ter a posse deles. Em outras palavras, o *leasing* é permitido. O termo já foi definido pelo Banco Central:

O *leasing* é um contrato denominado na legislação brasileira como “arrendamento mercantil”. As partes desse contrato são denominadas “arrendador” (banco ou sociedade de arrendamento mercantil) e “arrendatário” (cliente). O arrendador adquire o bem escolhido pelo arrendatário, e este o utiliza durante o contrato, mediante o pagamento de uma contraprestação.

O arrendador é, portanto, o proprietário do bem, sendo que a posse e o usufruto, durante a vigência do contrato, são do arrendatário. A operação de arrendamento mercantil assemelha-se a um contrato de aluguel, e pode prever ou não a opção de compra, pelo arrendatário, do bem de propriedade do arrendador (fonte: [Banco Central do Brasil](#)).

Se é permitido apenas pagar um pequeno “aluguel” pelos ônibus, a prefeitura poderia, ela própria, administrar o serviço. Sairia algumas centenas de milhões de reais mais barato.

NOSSA SUGESTÃO: RECOMENDAMOS QUE A PREFEITURA CANCELE ESTA LICITAÇÃO, REFUNDE A COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO (CMTC) E ASSUMA A OPERAÇÃO DE TODO O SISTEMA.

ERRO NOS CÁLCULOS OU MÁ-FÉ DA PREFEITURA?

Ainda que a remuneração por custos possibilite reduzir os valores pagos às empresas, a Secretaria Municipal de Transportes estima que o sistema consumirá o mesmo volume de recursos que hoje (p. 4 - fonte: [Apresentação de coletiva de imprensa - Edital de ônibus para consulta pública](#)):

Valores contratuais estimados:

- Valor presente = R\$ 66,02 bilhões
- Valor anual = R\$ 7,8 bilhões (atual R\$ 8 bilhões).

Não estão claras as razões que justificam a manutenção desses altos custos. Consultamos o economista Evaldo Gomes Júnior, mestre em Desenvolvimento Econômico pela UNICAMP (fonte: [Lattes](#)), que levantou a hipótese de má-fé da prefeitura na apresentação dos números. Segundo ele:

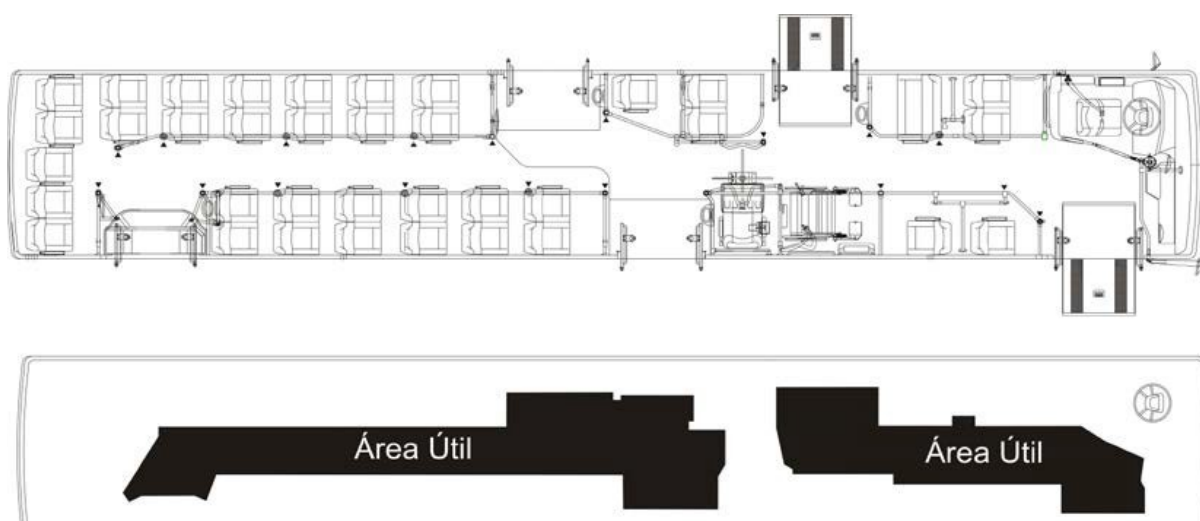
[analisamos] inúmeras partes dos editais e das notas metodológicas e não encontramos as razões que justificam a não correspondência para valor presente e valor anual. Do valor presente dado (66 bilhões de reais) não é possível chegar a um valor médio anual de 7,8 bilhões de reais para vinte anos, como apresentado pela prefeitura. Consideramos que estes valores estão errados (por má fé ou não). Não é possível que o valor presente líquido e valor anual estejam simultaneamente

corretos. Faltam informações que expliquem essas estimativas, principalmente em relação aos valores anuais.

E pior: a prefeitura artificialmente elevou o atual custo do sistema. Em 2017, o sistema provavelmente¹ custou R\$ 7,8 bilhões (fonte: [SPTRANS](#)) e não R\$ 8 bilhões, como informado.

ÔNIBUS PERMANECERÃO LOTADOS

Para calcular a quantidade de ônibus e a frequência que eles vão passar, a prefeitura precisa saber o quanto cada ônibus pode transportar. Para isso, dimensionou a “área útil” dentro de cada um dos modelos. Abaixo, um exemplo:



Exemplo de determinação da área disponível para viagens em pé (p. 44 - fonte: [ANEXO III - ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - ESPECIFICAÇÃO DO SISTEMA](#)).

As gestões João Dória e Fernando Haddad consideraram “aceitável” uma lotação de seis passageiros por m² (p. 45 - fonte: [ANEXO III - ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - ESPECIFICAÇÃO DO SISTEMA](#)). A ampliação da lotação permitida é recente. Até 2013, o máximo formalmente tolerado pelas administrações era de cinco passageiros por m² (fonte: [Estadão](#)). Para efeito de comparação, o metrô londrino trabalha com a meta de quatro passageiros por m² (fonte: [UOL](#)). A falta de corredores, a sobreposição de linhas e a ausência de controle informatizado da operação são as razões² para a superlotação, conforme informou a

1 Falamos “provavelmente” porque a última planilha disponível no site da SPTRANS é de novembro. Para o sistema custar R\$ 8 bilhões, o mês de dezembro precisaria superar a média dos demais em 33%, o que é impossível, pois é um mês de férias.

2 Ao rol de justificativas, acrescentamos a estrita inserção do metrô, de responsabilidade do Estado. O governador Geraldo Alckmin sucessivamente atrasa a entrega de novas estações

prefeitura em 2013 (fonte: [Estadão](#)). Ou seja, para que o aperto nos ônibus fosse amenizado, a prefeitura precisaria construir novos terminais e corredores. Contudo, de acordo com as tímidas promessas do Programa de Metas de João Dória, essas obras não serão feitas.

PARALISAÇÃO DAS OBRAS DE CORREDORES

Antes de falarmos do atual prefeito, vale fazer um retrospecto da gestão anterior, para entendermos a complexidade da questão. Fernando Haddad prometeu 150 km de corredores (fonte: [TSE](#)) e entregou a metade disso (fonte: [RBA](#)). Em artigo recente, afirma que Dilma não quis ajudar São Paulo:

Minha expectativa era realizar um primeiro encontro com ministérios estratégicos para definir o que Brasília poderia fazer para mudar a cara de São Paulo. Mas o que ouvi foi a demanda exatamente oposta: o que São Paulo faria para ajudar o governo federal? (fonte: [Piauí](#))

Carlos Wieck e Eunice Abascal examinaram as solicitações feitas pelo município paulista ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e viram outros problemas. Segundo eles, a gestão do petista “não possuía completo domínio dos procedimentos, metodologias, entraves e obstáculos existentes no processo de liberação do repasse desses recursos financeiros” federais (p. 11 – fonte: [ANPUR](#)).

O “prefeito moderno” tentou compensar com 331 km faixas exclusivas, de menor capacidade, mas que lograram uma melhora na velocidade dos ônibus (fonte: [G1](#)). Nos corredores, contudo, a velocidade caiu. Em estudo realizado pela própria prefeitura, verificou-se que os táxis deixavam os corredores até 25% mais lentos (fonte: [UOL](#)). A prefeitura chegou a emitir uma portaria que proibia-os de circular nos corredores, mas, após protestos, revogou a medida (fonte: [R7](#)).

João Dória foi mais honesto, se é que podemos dizer isso. Durante a campanha, não prometeu construir nenhum corredor ou faixa exclusiva de ônibus (fonte: [G1](#)), mas tão somente privatizar os existentes (fonte: [Valor](#)). Posteriormente, em seu Programa de Metas, o tucano prometeu entregar 72 km – a metade do que Haddad propôs – e nenhuma faixa exclusiva (fonte: [Prefeitura](#)). Seu Programa de Metas, contudo, não detalha quais corredores serão tocados, mas apenas as subprefeituras que sediarão as obras (conforme mapa abaixo).



Dória não detalha a localização dos futuros corredores, mas apenas a subprefeitura que a obra estará localizada.

A licitação mostra os corredores que estão sendo construídos. Percebam que a quilometragem é irrisória e muitas das obras foram iniciadas pela gestão anterior (p. 72 – fonte: [ANEXO I - O TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO](#)):

Corredor	Situação	Extensão(km)
1. Itaquera - Líder	Em obras	9,0
2. Chucri Zaidan	Em obras	3,5
3. Ponte Baixa (2,1 km já em operação)	Em obras	0,9
TOTAL		13,4

Segundo a licitação, “com a finalização desses 3 corredores, a rede de corredores passará dos atuais 139,8 km para 153,2 km”. Para as necessidades de São Paulo, é muito pouco.

PARALISAÇÃO DA CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS

A prefeitura está construindo um único terminal, que foi iniciado na gestão Fernando Haddad. A meta da prefeitura é humilde: terminar esse e fazer mais um terminal até 2020 (p. 488 – fonte: [Prefeitura](#)). Isso é muito pouco. Para termos uma ideia, o Metrô – uma empresa do governo estadual que é muito conhecida pela lentidão de suas obras –, está construindo quatro terminais, o dobro do que a prefeitura promete fazer (p. 77 – fonte: [ANEXO I - O TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO](#)):

TERMINAL	LOCALIZAÇÃO	SITUAÇÃO	RESPONSÁVEL
1 Itaquera B	Contíguo ao Terminal Itaquera do Metrô	Em obras (2018)	SPObras
2 Tucuruvi (plataformas 2 e 3)	Av Dr. Antonio Maria de Laet e Av Tucuruvi	Em obras (2018)	Metrô
3 Vila Prudente	Av. Professor Luís Ignácio de Anhaia Melo / R Ibitirama	Em obras (2018)	Metrô
4 Vila Sônia	Av. Professor Francisco Morato / R Heitor dos Prazeres	Em obras (2020)	Metrô
5 São Paulo - Morumbi	Av. Professor Francisco Morato / Av Deputado Jacob Salvador Zveibil	Em obras (2020)	Metrô

QUANTO CUSTARÃO OS TERMINAIS?

A remuneração básica pela operação dos equipamentos de transferência (terminais e estações) será de no máximo R\$ XX.XXX.XXX,XX por mês. (O VALOR MÁXIMO A SER PAGO SERÁ DIVULGADO NA VERSÃO DEFINITIVA DO EDITAL, FRUTO DE PESQUISA DE PREÇOS QUE ESTÁ SENDO ELABORADA PELA SPTRANS) (p. 33 - fonte: [ANEXO IV - POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO - METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO](#)).

É dessa forma sensacional - colocando XXX onde deveriam ser informados os valores monetários - que a prefeitura começa “explicando” como será a administração dos terminais. Na proposta de Dória, os vencedores da licitação dos ônibus serão responsáveis pela operação dos terminais enquanto a privatização não ocorrer. Supostamente isso será temporário. Mas o que é temporário pode virar permanente, afinal a licitação não estabelece um prazo para a privatização ocorrer...

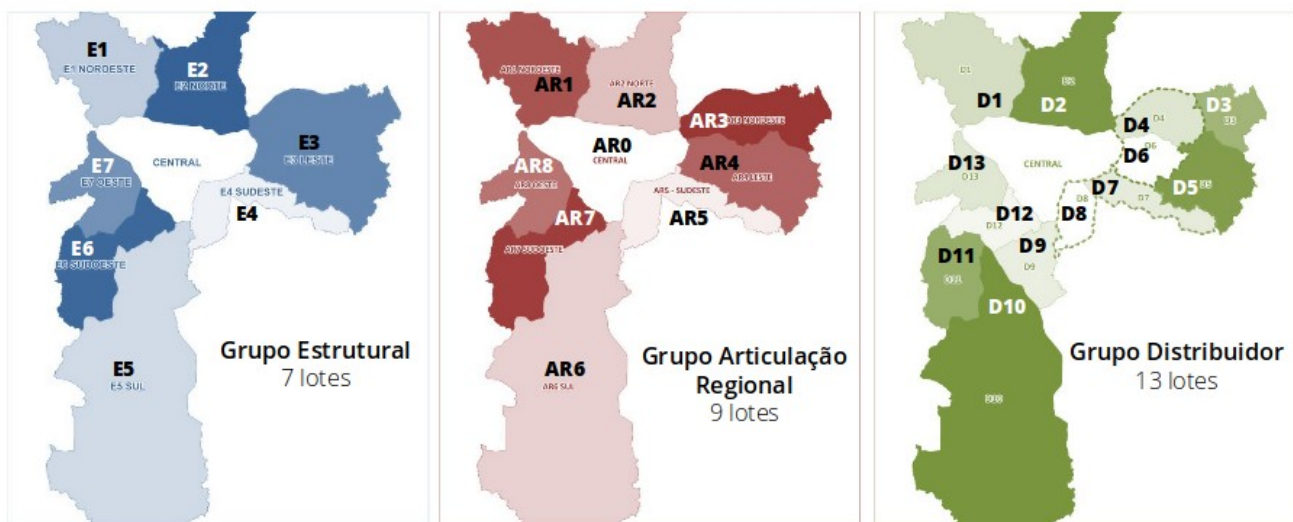
DUVIDOSOS

MAIS LOTES, MAIS CONCORRÊNCIA?

A licitação que atualmente vigora possui 22 contratos. A nova terá 29, o que, segundo a prefeitura, aumentaria a concorrência (p. 4 - fonte: [Justificativa para as Contratações](#)).

Rede Futura

3 subsistemas e 29 Contratos (lotes)



A licitação proposta por Marta Suplicy, contudo, tinha cláusulas que impediam a concentração econômica. Cláusulas tímidas, mas eram cláusulas. Um empresário, por exemplo, não poderia ser dono de mais de três áreas. No modelo proposto por Dória, não há limites para o monopólio. José Ruas, que é dono da maior frota e da maior encarregadora de ônibus, agradece (fonte: [Diário do Transporte](#)).

“A QUALIDADE SERÁ MEDIDA POR PESQUISAS”

A prefeitura diz que vai contratar um instituto de pesquisa para medir a opinião dos usuários e isso impactaria na remuneração aos empresários (p. 8 - fonte: [Justificativa para as Contratações](#)). Que garantias temos de que estas empresas não serão pressionadas pelos empresários ou pela prefeitura? Não faltam casos de manipulação de pesquisas, como os escândalos Proconsult (fonte: [O Globo](#)) e Temer/Datafolha (fonte: [The Intercept](#)).

NUNCA FISCALIZOU PELO GPS. AGORA VAI?

A prefeitura diz que vai usar os GPSs dos ônibus para fiscalizar o cumprimento das viagens (p. 3-4 - fonte: [Justificativa para as Contratações](#)). Até poderíamos acreditar nisso se a prefeitura atualmente utilizasse esse sistema. Ocorre que, segundo o pesquisador da USP Marcos Campos (p.126 - fonte: [USP](#)) e a auditoria da Ernst & Young (p. 40 - fonte: [E&Y](#)), a prefeitura não fiscaliza pelo GPS na maior parte dos dias. De acordo com ex-diretores da SPTRANS que entrevistamos, o GPS só é usado aos sábados e domingos. Talvez seja por esse “descuido” que o empresário prefira deixar o ônibus guardadinho na garagem, não realizando 14% das viagens (p. 36 - fonte: [E&Y](#)).

COMPROVAÇÕES FRAUDADAS

A prefeitura pede que os empresários comprovem a posse das garagens (p. 16 - fonte: [Edital - Estrutural](#)). E se as empresas fraudarem os documentos e a prefeitura fizer vistas grossas? Não é demais lembrar que, em 2003, vários empresários do transporte falsificaram as cartas de fiança que deveriam entregar para a prefeitura. A municipalidade não checkou a idoneidade dos documentos e assinou os contratos. Quem descobriu a falcatrua foi o Tribunal de Contas do Município, mais de dez anos depois (fonte: [Diário do Transporte](#)). A auditoria da Ernst & Young também verificou que os empresários não obtiveram os certificados ambientais e de qualidade que estavam previstos no contrato. Tampouco a prefeitura aplicou-lhes multas (p. 34 - fonte: [E&Y](#)). Agora será diferente?

RENOVAÇÃO PARA INGLÊS VER

O edital prevê que a frota deverá ser renovada e os veículos não poderão ter mais do que dez anos (p. 17 - fonte: [Edital - Estrutural](#)). Isso, em tese, já vale hoje em dia. Mas a prefeitura é rigorosa com as empresas? A resposta é não. Segundo o Tribunal de Contas do Município, em maio de 2017, pelo menos 340 ônibus tinham idade acima do permitido (fonte: [G1](#)). Mas isso não é exclusividade da gestão João Dória Júnior. A seguir, mostramos um levantamento feito pela Ernst & Young, que mostra violações desde 2003 (p. 35 - fonte: [E&Y](#)):

- ▶ Veículos com idade superior ao especificado nos contratos de concessão e permissão;

Veículos com idade avançada (unidades)	2003		2004		2005		2006		2007									
	31/12		30/06		31/12		30/06		31/12									
	Idade Avançada	Total de Veículos	Idade Avançada	Total de Veículos	Idade Avançada	Total de Veículos	Idade Avançada	Total de Veículos	Idade Avançada	Total de Veículos								
Área 1	14	159	1	110	-	103	2	126	1	126	16	126	14	126	27	126	10	126
Área 2	24	147	-	116	-	117	-	132	-	132	1	132	1	130	11	132	7	132
Área 3	12	93	2	49	-	46	1	53	-	53	3	53	3	53	13	53	11	53
Área 4	24	410	7	311	-	278	-	324	-	332	26	338	16	333	63	339	11	21
Área 5	11	127	5	75	-	77	-	103	-	99	12	98	8	91	15	92	9	91
Área 6	37	392	22	308	10	313	13	368	10	367	129	365	114	361	193	349	163	310
Área 7	15	221	11	127	-	137	8	201	7	199	36	202	35	206	72	205	70	206
Área 8	7	84	13	63	-	64	16	64	4	64	13	64	13	64	25	64	9	48

Veículos com idade avançada de Permissão no início da vigência do contrato

- ▶ Idade média da frota superior ao especificado nos contratos de concessão;

Idade Média da Frota (anos)	01/01/2004	01/01/2005	01/01/2006	01/01/2007	01/01/2008	01/01/2009	01/01/2010	01/01/2011	01/01/2012	01/01/2013
Área 1	7,08	6,22	7,06	6,59	4,75	3,89	4,42	5,29	5,28	5,78
Área 2	6,28	4,99	5,56	4,52	4,62	4,99	5,99	6,96	5,74	6,74
Área 3	7,52	7,33	7,86	7,85	5,52	3,92	4,69	5,66	4,94	5,04
Área 5	6,95	6,65	7,60	7,47	5,39	4,13	5,08	5,35	6,34	5,62
Área 6	8,54	6,32	6,75	6,10	5,39	4,14	4,90	5,25	5,71	5,60
Área 7	6,44	4,88	5,79	6,08	4,94	3,92	4,70	5,27	5,45	6,05
Área 8	6,23	4,94	5,58	5,41	5,01	5,20	5,51	5,84	6,19	5,69

□ : Idade média da frota da concessão acima do permitido

INSPEÇÕES

“A concessionária terá seus ônibus inspecionados pela Prefeitura”, diz a licitação (p. 15 – fonte: [Edital - Estrutural](#)). Em pleno século XXI, a prefeitura estava aplicando multas em talonários de papel (fonte: [Estadão](#)), que eram inseridas manualmente num computador. Muitas delas “se perdiam” e sequer entravam no sistema. Pra facilitar a vida do empresário, a prefeitura parcelava a dívida e não cobrava a correção da inflação (p. 33- fonte: [E&Y](#)). Vamos dar outro exemplo de “falha” das inspeções da prefeitura: os terminais da cidade têm menos funcionários na administração, limpeza e vigilância do que o previsto em contrato, de acordo com investigação do Tribunal de Contas. E a prefeitura continuou pagando os valores integrais aos empresários, como se tudo estivesse normal (fonte: [Diário do Transporte](#)). A atual gestão pretende mudar essa cultura? Como? Isso não está escrito na licitação.

AVALIAÇÃO DO USUÁRIO E PARTICIPAÇÃO

A prefeitura afirma que a “avaliação dos serviços” incide na remuneração das empresas. Mas ela mesma pondera que não será assim tão radical e poderá rever os critérios: “esse processo [de avaliação] é dinâmico, podendo ser alterado pelo Órgão Gestor [prefeitura], quando novas necessidades se apresentarem e outras tecnologias e sistemáticas técnicas forem introduzidas no Sistema de Transporte” (p. 1 - fonte: [ANEXO III - ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS](#)). A seguir, vamos explicar como isso vai funcionar. Mas pode ser que o que dissermos aqui não valha de nada amanhã, ao gosto do secretário de Transportes.

Os índices que incidem na avaliação dos serviços estão descritos na tabela abaixo:

CATEGORIA DE AVALIAÇÃO	INDICADOR	VALORES DE REFERÊNCIA COM PARATIVA
GESTÃO DA SATISFAÇÃO DO USUÁRIO	IRS - Reclamações do Serviço	Média dos melhores desempenhos entre as Concessionárias nos meses típicos de cada Ciclo de Avaliação Média dos melhores desempenhos no período de Janeiro/17 e Junho/17 entre os operadores: 159.000 passageiros transportados por reclamação.
	IQA-Quilômetros por Acidente	Zero acidentes com responsabilidade do operador
GESTÃO DE SERVIÇOS OPERACIONAIS	IOP - Ocupação de Passageiros nos Veículos	Máximo: 6 passageiros em pé por m ²
	ICV - Cumprimento de Viagens	Mínimo: 97% de cumprimento das viagens programadas
	IDTA - Transmissão do Equipamento Embarcado - AVL "Automatic Vehicle Location"	100% de veículos transmitindo
	IPP - Pontualidade das Partidas Realizadas	Mínimo: 97% das partidas programadas realizadas nos horários programados - TP/TS e TS/TP.
GESTÃO DA MANUTENÇÃO	IQF - Quilômetros entre Falhas em Operação	10.000 km percorridos entre falhas em operação
	ICL - Conservação, Limpeza e Manutenção da Frota	100 pontos
GESTÃO DO MEIO AMBIENTE	IEP - Veículos Aprovados em Inspeção de Poluentes	100% de veículos aprovados
GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS	IRO - Reclamações sobre Conduta de Operadores	Média dos melhores desempenhos entre as Concessionárias nos meses típicos de cada Ciclo de Avaliação
		Média dos melhores desempenhos no período de Janeiro/17 e Junho/17 entre os operadores: 271.000 passageiros transportados por reclamação.

Índices que serão considerados pela prefeitura para a avaliação dos serviços (p. 7 - fonte: [ANEXO III - ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS](#))

Mas, no Brasil, toda regra tem sua exceção. Problemas na operação que estão além da empresa de ônibus (como uma manifestação contra o aumento das tarifas, por exemplo), poderão ser excluídos da conta:

Poderão ser expurgados os dias ou períodos de horas com incidência de ocorrências que prejudicaram a operação da linha (manifestação em via pública, PAESE não programado, paralisações em terminais/garagens, alagamentos intransitáveis, interrupções no viário e ocorrências do Sistema Trólebus) e de indisponibilidade do Sistema SIM, registradas pelo Órgão Gestor” (p. 11 - fonte: [ANEXO III - ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS](#)).



Perceba que o item “interrupções no viário” é muito genérico, o que abre margem para o funcionário da SPTRANS responsável pela tabulação dos dados interpretar de muitas formas. Ali, na frente do computador, ele pode considerar que determinado ônibus não prestou serviços por uma justíssima “interrupção no viário”. Isso, no final do mês, vai resultar numa maior remuneração ao empresário. E quem vai verificar direitinho se não houve manipulação desses dados?

O “índice de lotação” também é interessante. Como ele será medido? As análises serão isentas? Há a possibilidade da empresa ser avisada com antecedência de que vai

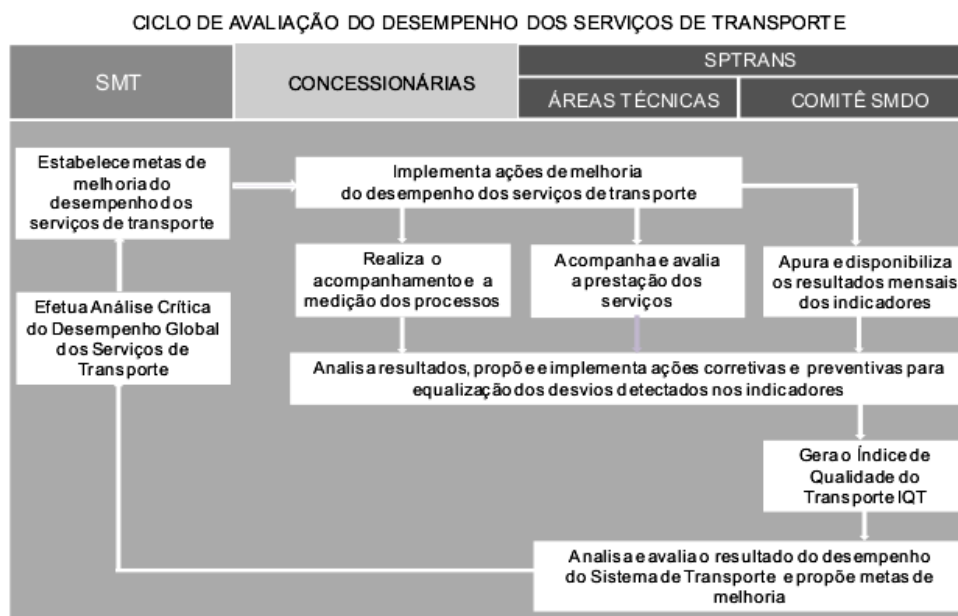
ocorrer uma fiscalização? A São Paulo Transporte tem mecanismos internos para a apuração de malfeitos de seus funcionários?

Outra nota merece nossa atenção: “Total de Falhas: soma de todas [sic] os alertas por tempo parado superior a 30 minutos emitidos pelo SIM e de acordo com critérios estabelecidos pelo Órgão Gestor” (p. 16 - fonte: [ANEXO III - ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS](#)). Por que serão punidos os tempos parados superiores a trinta minutos? Porque não menos tempo? Quais as justificativas que embasam esse tempo?

Também verificamos que a voz do usuário valerá muito pouco. Analisemos a tabela abaixo (página 17 - fonte: [ANEXO III - ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS](#)). Ao observarmos a fórmula de cálculo, as inspeções feitas pela prefeitura valerão 95%, enquanto que a dos usuários valerão apenas 5%. Isso já demonstra o quanto vale a voz dos usuários na definição dos rumos do transporte coletivo em São Paulo.

		FICHA TÉCNICA DO INDICADOR			CÓDIGO
					IQT.GMA.002.03
					VERSÃO
					04/04/2017
TÍTULO					SIGLA
LIMPEZA, CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA FROTA					ICL
OBJETIVO					
Avaliar a conformidade dos processos de limpeza, conservação e manutenção da frota de veículos em operação.					
UNIDADE DE MEDIDA	FORMA DE APRESENTAÇÃO DO RESULTADO	FREQUENCIA DE ACOMPANHAMENTO	NÍVEL DE ESTRATIFICAÇÃO	PROCESSO GERADOR	
Pontuação de 0 a 100	Até a 2ª casa decimal	Mensal	Por linha, lote de linhas e Concessionária	Manutenção	
FÓRMULA DE CÁLCULO		TENDÊNCIA	FONTES DE COLETA DE DADOS		
$ICL = 100 - ((0,85 \times PIF) + (0,10 \times PM) + (0,05 \times PRU))$		Quanto mais alto, melhor. 	Resultados de Inspeção de Frota: processos de inspeção realizados pelo Órgão Gestor nas Concessionárias e respectivas garagens. Multas: Sistema RESAM Reclamações: Sistema de Reclamações.		
CONCEITO DOS COMPONENTES DA FORMA DE CÁLCULO					
PIF, Pontuação Inspeção de Frota, obtida conforme formula de cálculo constante do anexo único.					
PM, Pontuação Multas, obtida conforme formula de cálculo constante do anexo único.					
PRU, Pontuação Reclamação de Usuários, obtida conforme formula de cálculo constante do anexo único.					
CRITÉRIOS PARA A APURAÇÃO DOS DADOS					
Inspeção de Frota: a pontuação obtida a partir dos resultados apurados terá periodicidade semestral. Os resultados apurados no ciclo de inspeção serão mantidos durante todo o semestre.					
Multas: refere-se a quantidade de Autos de Infração emitidos para os códigos relacionados a limpeza, conservação e manutenção da frota das Concessionárias, constantes do anexo único. Os resultados serão apurados mensalmente.					
Reclamações: Será considerada a soma do total de reclamações apuradas, de responsabilidade da Concessionária, relativas a limpeza, conservação e manutenção da frota, pela data de ocorrência.					
REFERÊNCIA COMPARATIVA					
100 pontos					

Ainda no que tange à participação do cidadão no sistema de avaliação, precisamos considerar outro elemento. Como demonstrado no diagrama abaixo, há espaço reservado para políticos da secretaria de Transportes, técnicos da SPTRANS e funcionários das empresas avaliarem o sistema. Onde estão os cidadãos, sindicatos de trabalhadores, movimentos sociais de transporte, universidade, centros de pesquisa, etc.?



No fundo, o cidadão não é convidado a participar ativamente da avaliação do serviço, como podemos ver no diagrama acima (p. 26 – fonte: [ANEXO III – ESPECIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO - PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS](#)).

Outro sistema de participação é previsto para monitorar os custos do sistema. Participarão da comissão “representantes da Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria Municipal da Fazenda, Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos, do Subsistema Estrutural e do Subsistema Local e o Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo” (p. 7 – fonte: [ANEXO IV - POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO - RECEITAS E DESPESAS DO SISTEMA](#)). Em outras palavras, a prefeitura dividirá a mesa com os empresários e apenas **um** representante dos trabalhadores.

REPASSES AO PATRÃO, REPASSES AOS ESTUDANTES

É importante notar que dois grupos aparentemente antagônicos continuarão sendo beneficiados por vultosos repasses da prefeitura: o sindicato patronal SPURBANUSS e a União Municipal dos Estudantes Secundaristas (p. 6-7 – fonte: [ANEXO IV - POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO - RECEITAS E DESPESAS DO SISTEMA](#)). O primeiro administra o “serviço de cadastramento e atendimento em pontos especializados” do Bilhete Único, enquanto que o segundo recebe repasses “referentes a parcela do custo da emissão/renovação da carteira de estudante conveniada”.

Dito isto, perguntamos: houve licitação para a escolha destes dois grupos? Quão ético é uma entidade que representa os estudantes receber recursos da prefeitura?