



CONSULTORIA TÉCNICA DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

RELATÓRIO TÉCNICO SOBRE AS GRATUIDADES/ISENÇÕES EXISTENTES NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO – ATUALIZADO EM MAIO DE 2019

No âmbito dos estudos sobre o transporte urbano municipal, esta Consultoria Técnica apresenta os resultados da pesquisa inédita realizada sobre as gratuidades/isenções no transporte coletivo por ônibus no Município.

Essa questão é fundamental para o aprimoramento da qualidade do Sistema de Transporte na cidade de São Paulo, tendo em vista os elevados subsídios da municipalidade para a sua operação, em torno de R\$ 3 bilhões por ano.

Outra questão relevante é que, apesar de ocuparem espaço físico nos veículos, muitos dos portadores dessas gratuidades concedidas pelo Poder Público não são registrados como passageiros no Sistema, a exemplo dos menores de seis anos, policiais militares, guardas civis metropolitanos e carteiros. Desse modo, potencialmente pode haver aumento do número de passageiros por metro quadrado, indicador previsto na licitação do Sistema, sem que esse aumento seja registrado no Sistema, afetando negativamente a qualidade do Transporte urbano no quesito conforto.

Por outro lado, essas categorias não registradas também podem acarretar um maior gasto de tempo para o embarque e desembarque, o que também pode contribuir para a diminuição da qualidade dos serviços prestados à população.

São as seguintes gratuidades/isenções encontradas, as quais, salvo melhor juízo, encontram-se em vigor:



1– Idosos (Constituição Federal, Decreto Municipal nº 27.045, de 5 de outubro de 1988); Lei Municipal nº 15.912, de 16 de dezembro de 2013 e Decreto Municipal nº 54.925, de 14 de março de 2014, que reduziram para 60 anos a idade mínima para o direito ao benefício; e Decreto Municipal nº 58.639, de 22 de fevereiro de 2019);

2 – Portadores de Deficiência Física e Mental e Acompanhantes, em casos especiais (Lei Municipal nº 11.250, de 1º de outubro de 1992; Lei Municipal nº 14.988, de 29 de setembro de 2009; e Decreto Municipal nº 58.639, de 22 de fevereiro de 2019);

3 – Estudantes de escolas públicas (Lei Municipal 16.907, de 29 de dezembro de 2014; Portaria Municipal nº 25/15 SMT; e Decreto Municipal nº 58.639, de 22 de fevereiro de 2019);

4 – Acompanhante no trajeto “casa-escola” de pessoas portadoras de casos especiais de Deficiência (Lei Municipal nº 14.900, de 6 de fevereiro de 2009; e Decreto Municipal nº 58.639, de 22 de fevereiro de 2019);

5 – Agentes de Higiene e Segurança do Trabalho (Decreto Federal nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002);

6 – Auditores-Fiscais do Trabalho (Decreto Federal nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002);

7 – Crianças menores de 6 (seis) anos (Acto Municipal nº 185, de 5 de outubro de 1904);



8 – Conselheiros Participativos Municipais (artigo 11 da Lei Municipal nº 16.235, de 2 de julho de 2015; e Decreto Municipal nº 58.639, de 22 de fevereiro de 2019);

9 – Entregadores de correspondência postal e telegráfica da ECT (Decreto-Lei Federal nº 3.326, de 3 de junho de 1941; e Decreto-Lei Federal nº 5.405, de 3 de abril de 1943);

10 – Gestantes integrantes do “Programa Mãe Paulistana” (Lei Municipal nº 13.211, de 13 de novembro de 2001; e Decreto Municipal nº 58.639, de 22 de fevereiro de 2019);

11 – Integrantes da Guarda Civil Metropolitana (Decreto Municipal nº 22.296, de 11 de junho de 1986);

12 – Integrantes da Polícia Militar do Estado de São Paulo (Lei Municipal 9.939, de 16 de julho de 1985; e Decreto Municipal nº 21.433, de 10 e outubro de 1985);

13 – Oficiais da Justiça Federal (Lei Federal nº 5.010, de 30 de maio de 1966);

14 – Oficiais da Justiça do Trabalho (Decreto-Lei Federal nº 9.797, de 9 de setembro de 1946) .

Observação: as categorias destacadas em negrito não estão especificamente registradas na projeção oficial constante do Quadro 4 do Ofício nº 889/18 SMT.GAB do Executivo, de 28 de dezembro de 2018, que estimou o número de passageiros transportados no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de



Passageiros da Cidade de São Paulo para justificar o reajuste da tarifa de ônibus de janeiro de 2019.

Sem prejuízo das ações relativas à eventual presença de vendedores ambulantes e pedintes, (infelizmente fato corriqueiro no transporte urbano atual, em decorrência da grave crise econômica por que passa o País, e cuja coibição depende da fiscalização realizada no âmbito do Sistema), recomenda-se, portanto, que haja uma contabilização mais acurada do número de passageiros que efetivamente utilizam o transporte coletivo municipal, a ser devidamente demonstrada com transparência para a sociedade, que custeia o Sistema, nos próximos relatórios de reajuste da tarifa.

Dessa forma, a medição da utilização efetiva do serviço de transporte além dos portadores dos bilhetes eletrônicos possibilitaria que os índices de ocupação por metro quadrado e tempo médio de embarque e desembarque refletissem melhor a realidade do Sistema, o que poderia aprimorar as ações relativas à melhoria dos padrões de qualidade para os usuários.

Outro dado de interesse seria uma estimativa da evasão de tarifa, caracterizada por fraudes na utilização do bilhete único, dado que não consta dos relatórios de reajuste da tarifa, mas que são importantes, na medida em que houve ocupação efetiva de lugares nos veículos, com reflexo no número de passageiros por metro quadrado e nos tempos de embarque e desembarque.

É o Relatório.

Elaborado em 10 de maio de 2019 por:

FERNANDO T.H.F. MACHADO
CONSULTOR TÉCNICO DA CTTAE
(e-mail: ftfmachado@saopaulo.sp.leg.br)