

## ATA DE REUNIÃO

### COMISSÃO MUNICIPAL DE TRANSPORTES

1

2

3

4

574ª Reunião Ordinária

6

7

8Ao terceiro dia do mês de outubro do ano de dois mil e dezenove, na sala de  
9Treinamento desta CET-Santos, situada na Av. Rangel Pestana, nº 100 – Vila  
10Mathias, Santos/SP, teve início a Septuagésima Quarta Reunião Ordinária da  
11Comissão Municipal de Transportes, às 17h24, com a presença dos conselheiros e  
12colaboradores, cuja assinatura consta na lista de presença anexada a esta ata.  
13Compareceram na reunião os seguintes conselheiros: Rafael Santos de Paula  
14(CMJ) – Presidente da Comissão, Murilo Amado Barletta (CET) – Vice-Presidente  
15da Comissão e os seguintes membros: Alcione de Araújo Simões (CONDEFI), Luzia  
16Helena Antonio Bento Bergamo (SEDUC), Claudia Santos Suzumura Cintra  
17(SEDUC), Nilton Oliveira (ATMAS), Patrícia Azevedo Santos Nascimento (CET), e  
18Roberto de Faria (OAB). Presentes também na reunião, como convidados os  
19senhores, Amadeu Álvares Júnior e o Uriel Villas Boas. Após aguardar o tempo  
20regular, o Sr. Rafael Santos de Paula, iniciou a septuagésima quarta reunião  
21ordinária, iniciando pelo item 1– Leitura e aprovação da ata da última reunião. O  
22senhor Rafael questionou se todos haviam lido a ata encaminhada anteriormente  
23e se os presentes gostariam que se fizesse a leitura. Os presentes pediram a  
24dispensa da leitura e com a anuência do Plenário, o Sr. Rafael deu a ata por  
25aprovada. Seguiu para o item 2 – Apresentação sobre cálculo da tarifa do  
26transporte público coletivo, e ressaltou que colocou apenas esse item, como tema  
27central da Comissão para que todos os membros possam se preparar sobre o  
28reajuste tarifário. O Sr. Rafael apresentou o ministrador da apresentação,  
29indicado pelo Sr. Murilo, o colaborador, Sr. Amadeu Álvares Júnior, gerente  
30financeiro e responsável técnico pela atualização de custo tarifário do transporte  
31público coletivo, da Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos, que deu  
32início a apresentação sobre a planilha utilizada para calcular a tarifa do transporte

33público coletivo. O Sr. Amadeu explicou a todos os membros presentes, que a  
34planilha utilizada é chamada GEIPOT, que significa Grupo Executivo de Integração  
35da Política de Transportes, que surgiu em 1973, através da Lei 5.908. Em 1982,  
36foi o lançamento das instruções básicas, para o cálculo de tarifa, sendo revisada  
37em 1994 e 1996. O Sr. Amadeu complementou, que a estrutura da planilha  
38GEIPOT, remunera o custo de serviço, custo do capital no momento da análise,  
39que sua estrutura é o custo variável, o combustível; lubrificante; rodagem; peças  
40e acessórios, e o custo fixo é a depreciação; remuneração; despesa com pessoal;  
41despesa administrativa, por fim, os tributos, e também que é feita a divisão do  
42custo total com tributos pelo total de passageiros equivalentes. O Sr. Amadeu  
43explicou, que a concessionária manda o processo com todas as informações  
44necessárias, planilhas, relatórios gerenciais e contábeis, notas fiscais e  
45comprovantes diversos de todos os gastos realizado no período analisado, bem  
46como, a informação dos dados operacionais que após conferência são inseridos  
47em cada item da estrutura da planilha GEIPOT, onde é obtido o valor tarifário do  
48transporte público coletivo. E complementou, que todas as informações anexadas  
49no processo são assinados pelo contador e que a permissionária também  
50encaminha a sua planilha GEIPOT. Após a apresentação de todos os SLIDES, o Sr.  
51Amadeu perguntou sobre eventuais dúvidas aos membros presentes e, se colocou  
52a disposição. O Sr. Rafael perguntou se todos os dados lançados na planilha se  
53tratavam do período anual, o Sr. Amadeu respondeu, que tanto os dados  
54operacionais como os gastos são considerados a média mensal do período anual  
55analisado. O Sr. Rafael perguntou, se dentro desse item está incluída a mão de  
56obra com mecânico, o Sr. Amadeu respondeu, que nesse item inclui somente  
57peças. O Sr. Amadeu explicou, sobre o custo fixo, do item de despesa com  
58pessoal, o Sr. Rafael aproveitou e perguntou, sobre o que significa fator de  
59utilização, ao Sr. Amadeu, que respondeu, que se refere a quantidade de  
60funcionários que são necessários para operar cada veículo da frota. Em relação ao  
61custo variáveis e fixo, o Sr. Amadeu frisou que os gastos referente ao exercício  
62atual foi menor que o anterior, porém no exercício atual, teve diminuição no  
63número de passageiros equivalentes, ou seja, aumentou a tarifa pela redução de  
64passageiros e não pelo custo total. Complementou também, que o Sr. Murilo,

65solicitou, um SLIDE na apresentação com simulações de passageiros equivalentes  
66de períodos anteriores, considerando o custo total atual. O Sr. Roberto perguntou,  
67qual é a porcentagem da depreciação. O Sr. Amadeu respondeu, que a  
68depreciação é recomendada pela planilha GEIPOT, utilizando o método da soma  
69dos dígitos decrescente, por representar mais fielmente a desvalorização do  
70veículo rodoviário, sendo depreciado no primeiro ano vinte por cento e vai  
71decrecendo nos demais anos até o término da vida útil de sete anos e  
72considerando valor residual de vinte por cento, ou seja, a depreciação total é de  
73oitenta por cento. Sr. Murilo salientou, que o uso da planilha GEIPOT, é um  
74sistema utilizado pelas prefeituras, secretarias de transporte, companhias de  
75engenharia de tráfego, empresas que prestam serviços aos municípios,  
76concessionárias do sistema público e que todas utilizam os mesmos parâmetros.  
77Explicou que a função da Diretoria de Transportes Públicos é gerenciar e fiscalizar  
78o transporte público através dos dados apurados pela concessionária, para que o  
79município tenha o melhor sistema de transporte público coletivo possível, com o  
80menor valor de tarifa possível. Salientou também, que o reajuste do valor da  
81passagem está diretamente ligado a diminuição dos passageiros equivalentes  
82transportados. Nos últimos cinco anos caiu trinta por cento, tendo como causa a  
83crise, o desemprego e a chegada dos aplicativos. Ressaltou que a empresa está  
84fazendo esforço enorme para enxugar o custo total em um ano, que a perda será  
85grande de passageiros equivalentes, devido também, outros meios de transporte  
86alternativos. Complementou que mesmo a frota estando em perfeitas condições  
87de uso, obrigatoriamente deve ser substituído todo veículo que atingir a idade de  
88sete anos. A Sra. Alcione questionou, que menos os ônibus depreciados em doze  
89anos. O Sr. Murilo falou, que esses depreciados em doze anos são os trólebus. A  
90Sra. Alcione destacou, que eles não são adaptados para acessibilidades. O Sr.  
91Murilo respondeu, que está lutando para viabilizar novas alternativas. Ressaltou,  
92que sabe da dificuldade do entendimento das informações apresentadas sobre o  
93cálculo do custo tarifário e solicitou a colaboração de todos os membros presentes  
94que repassem as informações e conhecimentos abordados na reunião, para a  
95população. Complementou que a reunião foi aberta ao público e inclusive foi  
96divulgada em vários meios de comunicação e que está a disposição da população

97para quaisquer esclarecimentos do assunto abordado na referida reunião. O Sr.  
98Rafael perguntou, o que foi feito pra justificar essa diminuição de passageiros no  
99ano. O Sr. Murilo respondeu que, a operação é acompanhada pela Diretoria de  
100Transportes Públicos e são feitos ajustes nas linhas nos finais de semana,  
101feriados, bem como o acompanhamento da oferta e demanda. Nos dias úteis por  
102horários de pico e contra pico e viagens noturnas, tentando melhorar a equação  
103dos custos fixos e variável e o equilíbrio da frota operacional, para atendimento  
104dos passageiros transportados, buscando o melhor serviço com a melhor tarifa  
105possível. Para proporcionar um transporte de melhor qualidade, a empresa  
106apresentará até o final do ano, o sistema chamado "quanto tempo falta", já  
107existente, com melhorias significativas. O Sr. Rafael questionou, como está sendo  
108feito a integração do cálculo do veículo leve sobre trilhos, com o municipal. O Sr.  
109Amadeu explicou, que a gerente de transporte público junto com a permissionária,  
110fornece os dados de passageiros equivalentes dessa integração, através de uma  
111planilha auxiliar onde esses dados são inseridos na planilha GEIPOT. O Sr. Murilo  
112complementou, que a gratuidade no transporte público municipal beira os trinta  
113por cento, considerando idosos e demais gratuidades, e estudantes pagam meia  
114passagem. E quem paga essa gratuidade é o passageiro equivalente. Ressaltou,  
115que existe diversas solicitações das Câmaras, Assembleias e Congressos, que  
116querem outras gratuidades. E explicou, que seria possível, se indicassem uma  
117fonte de custeio, porque, no município não recebe nenhum subsídio e a tarifa é  
118calculada em cima do custo total. O Sr. Uriel perguntou, o município de Santos, a  
119gratuidade na passagem é de sessenta e cinco e nos demais com sessenta, nesse  
120caso o que foi comentado anteriormente se influencia. O Sr. Murilo respondeu,  
121que sim. Explicou que, quem mora no município, e possui cartão BR Mobilidade,  
122utiliza os ônibus intermunicipais que trafegam na cidade inteira. Um dos estudos  
123criados pela permissionária apresentou que teve diminuição de quatro a cinco mil  
124passageiros com a utilização dos ônibus intermunicipais nessa faixa etária. O Sr.  
125Uriel questionou, sobre o efetivo nos horários de fluxo. O Sr. Murilo respondeu,  
126que dispõe dos horários e alternativas de atendimento, porém, não tem como  
127contratar efetivo só pra atender nos horários de pico. O Sr. Rafael sugeriu que, se  
128teria como se valer da Reforma Trabalhista, estimular e contratar funcionário

129intermitente. A Sra. Luzia, se manifestou e achou uma alternativa ariscada. O Sr.  
130Rafael falou, que o sindicato talvez não aceite essa condição. O Sr. Murilo  
131salientou, que além da mão de obra própria são contratadas empresas  
132terceirizadas como no caso do aparecimento de insetos no ano de dois mil e  
133dezessete e dois mil e dezoito e da empresa de manutenção de ar condicionado  
134por conta do aumento da frota com esse equipamento. Explicou, que se ocorrer  
135qualquer problema com o ônibus é necessário recolher o veículo até solucionar o  
136problema. Essa luta é diária, para manter os ônibus conservados e em perfeita  
137condição de uso, pelo menor custo possível. Salientou, que mobilidade é  
138transporte público, e com o aparecimento de outros transportes alternativos  
139ocorreu uma diminuição de passageiros e por isso o transporte público vai ficando  
140mais caro. O Sr. Uriel, perguntou, sobre o aumento da tarifa do veículo leve sobre  
141trilhos. O Sr. Murilo respondeu, que para se ter ideia, os dois milhões e  
142setecentos, passageiros por mês, de integração com o veículo leve sobre trilhos é  
143somente três mil, porque, para integrar o veículo leve sobre trilhos com o  
144municipal, é necessário ter um acordo com o Governo do Estado, Município, e  
145Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo, e a Companhia de  
146Engenharia de Trafego de Santos autorizando, para fazer uma câmara de  
147compensação. O sistema intermunicipal detém a maior porcentagem na tarifa,  
148equivalente a setenta por cento e o sistema municipal fica com trinta por cento.  
149Foram implantadas algumas linhas municipais para integrar com o veículo leve  
150sobre trilhos, porque, não se tinha conhecimento se iria ter um fluxo muito grande  
151de passageiros e que para impedir gasto com nosso sistema, foi necessário incluir  
152algumas linhas experimentais e foi identificado que depois de um ano não  
153impactou. Agora a Companhia de Engenharia de Trafego de Santos, esta fazendo  
154um estudo para colocar mais linhas, para integrar com o veículo leve sobre trilhos  
155para as áreas que ainda não estão atendidas. O Sr. Rafael perguntou, o que  
156significa valor residual. O Sr. Amadeu explicou que, o valor residual é o preço de  
157mercado que o veículo alcança ao final de sua vida útil, esse valor é expresso  
158como uma fração do preço do veículo novo que no caso do veículo leve é de vinte  
159por cento. O Sr. Rafael perguntou, qual seria o impacto, se positivo ou negativo  
160no valor da tarifa, se trocasse gradativamente ônibus, híbrido e trólebus. O Sr.

161Murilo respondeu, que seria um custo inicial muito caro. O ônibus elétrico custa  
162um milhão e duzentos mil reais, o híbrido quinhentos e cinquenta mil reais. O  
163maior problema do trólebus é que não pode ser adaptado para acessibilidade,  
164colocar ar condicionado e a dificuldade de encontrar as peças para manutenção.  
165Complementou, que a empresa está satisfeita e tem interesse em substituir pelos  
166ônibus elétricos. O Sr. Rafael perguntou, com base na experiência do ônibus BYD,  
167a empresa consegue diminuir a taxa de depreciação e se compensa. O Sr. Murilo  
168falou, que é necessário ser testado, mas os resultados obtidos até agora são  
169positivos. O Sr. Rafael perguntou, quanto o custo do combustível representa na  
170tarifa. O Sr. Amadeu explicou, que representa oitenta e um centavos, do valor  
171cobrado. O Sr. Roberto perguntou, sobre o consumo de combustível, quer fazer a  
172inversão dos cálculos, de quilômetros por litros, que poderia impactar na redução  
173da tarifa e quanto se gasta de litros por quilômetros percorridos. O Sr. Amadeu  
174explicou, que conforme a memória de cálculo do veículo leve na apresentação,  
175temos o índice de consumo de 0,3124 litros por quilômetro percorrido. Invertendo  
176os cálculos temos 3,20 quilômetro percorrido por litro. O Sr. Rafael salientou, que  
177foi fazer uma vistoria técnica na Piracicabana, e explicou, que a Piracicabana  
178aplica técnicas de utilização dos ônibus aos motoristas, para diminuir o gasto com  
179diesel. O Sr. Murilo complementou, que existe um sistema embarcado com  
180parâmetros de gasto com diesel, pneu e embreagem, para verificar o gasto de  
181cada motorista. Salientou, que a Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos,  
182criará mais corredores de ônibus visando no tempo de viagem. Todas essas  
183implantações são necessárias para melhorar a utilização do sistema. O Sr. Rafael  
184agradeceu a todos e solicitou o envio do material da apresentação por e-mail.  
185Seguindo para o item 3- informes, moções e assuntos gerais e perguntou se os  
186presentes teriam algum assunto para apresentar. A Sra. Claudia salientou, a  
187preocupação da Secretaria de Educação, quanto a segurança de acessibilidade dos  
188alunos, referente a situação caótica de trânsito no horário de entrada e saída da  
189escola, nas proximidades do Largo São Bento, e gostaria de saber as  
190possibilidades de colocar um operador naquele local, para zelar pela segurança  
191dos alunos. Ressaltou, que é um pedido das mães de alunos. O Sr. Murilo  
192respondeu, que tem uma base policial nas proximidades, mas que vai procurar

193atender e explicou que não tem condições de colocar um operador todos os dias,  
194por falta de efetivos. Sem outras manifestações e nada mais havendo a tratar, o  
195Presidente agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a reunião às  
19618:57. Eu, Jozimara Vicaria Rosa, lavrei a presente Ata, que foi assinada por mim,  
197bem como pelos presentes.

198

199Participantes:

200

201

202Rafael Santos de Paula (CMJ) – Presidente

203

204

205Murilo Amado Barletta (CET) – Vice-Presidente

206

207

208Alcione de Araújo Simões (CONDEFI)

209

210

211Luzia Helena Antonio Bento Bergamo (SEDUC)

212

213

214Claudia Santos Suzumura Cintra ( SEDUC)

215

216

217Nilton Oliveira (ATMAS)

218

219

220Patrícia Azevedo Santos Nascimento (CET)

221

222

223Roberto de Faria (OAB)

224