

Papo com Dados sobre Ônibus em São Paulo **Devolutiva sobre demandas apresentadas e próximos passos**

08 de agosto de 2013 – 19h00 a 21h30

Local: Sindicato dos Jornalistas do Estado de São Paulo

Ao final de cada encontro da série “Café Hacker”, a Controladoria Geral do Município e o órgão ou entidade pública parceiro no evento se comprometem a sistematizar as contribuições apresentadas, dar retorno sobre as demandas e indicar os próximos passos para que as sugestões sejam implementadas.

No dia 8 de agosto, a SPTrans tirou dúvidas sobre as planilhas disponibilizadas em seu portal e recebeu dos participantes sugestões de aprimoramento.

Neste documento, foram sistematizadas as contribuições em três categorias:
I. Perguntas e Respostas sobre Dados Já Disponíveis; II. Sugestões de aprimoramento e III. Demanda por novas informações.

O vídeo com o registro do evento na íntegra está disponível no site www.CafeHackerSP.org.

I. DADOS JÁ DISPONÍVEIS: PERGUNTAS E RESPOSTAS

As respostas a seguir são uma síntese do que foi apresentado oralmente durante o evento por Ciro Biderman e Adauto Farias (SPTrans) e Fabiano Angélico (CGM).

Sobre o Cálculo da Tarifa:

É possível simular, na planilha disponível, o impacto na tarifa caso, por exemplo, a TIR baixasse de 14 para 13% [1]? Qual o cálculo para chegar ao custo de R\$ 4,13 por passageiro, citado na apresentação? É o total repassado pela prefeitura às empresas, mais a receita das passagens, tudo isso dividido pelo número de passageiros? [2]

Resposta Adauto: o custo por passageiro será de R\$ 4,13. Desses, 33 centavos pagam as contas da estrutura do sistema do transporte (comercialização de créditos, operação de terminais, gestão e fiscalização do sistema etc.). A parte de serviços custa, por passageiro pagante, R\$ 3,80. Então a tarifa já tem um pressuposto de subsídios embutidos nela. Cobra-se R\$ 3,00 sendo que seu custo real é de R\$ 3,80 considerando somente a parte do usuário. Nós estamos falando aproximadamente de 270 milhões em uma conta de 6 bilhões por ano. Então estamos falando em algo próximo de 5%, e 5% de 3,80 são R\$ 0,19. Do ponto de

¹ Os números entre colchetes indicam o autor das questões durante o evento, de acordo com a lista de intervenções disponível no final deste documento.

vista tarifário, se a tarifa fosse R\$ 3,00 e o custo R\$ 3,00 seriam R\$ 0,15 aproximadamente de redução. Quando forem reduzidos os lucros isso implicará na redução do subsídio.

Sobre a Taxa Interna de Retorno (TIR):

A TIR (15%) é acrescida à taxa de gestão da tarifa? Essa taxa deveria ser considerada lucro também? [3]; gostaria de uma avaliação política sobre a questão da TIR e do modelo de remuneração. Qual foi a lógica de chegar a uma TIR de 15%? Essa taxa é justa? [5] Onde encontrar a TIR, no site? [2]

Resposta Adauto: Não tem nada em cima dessa taxa. Não vale somar a taxa de gestão ao lucro, pois o mesmo já foi apurado pela metodologia fluxo de caixa. (...) Sobre essa questão da TIR, há uma questão subjacente que é como o concessionário vai fazer. Dependendo de que tipo de linha de crédito ele tem acesso, 9 pode ser um pouco mais que nove ou um pouco menos que 9. Então, quando a gente fala em 9 a gente está falando em financiar frota com recurso próprio. Se o cara for no BNDES hoje, consegue financiar com taxas baixas então ele tem um espaço aí para crescer na gestão do negócio dele e na forma como ele se financia.

Resposta Ciro: Para mim, TIR de dois dígitos é incompatível com o atual sistema. É um pouco de praxe e um pouco de política. Mas o mundo mudou depois das manifestações de julho. Eu pessoalmente acho que não vai dar para ser muito menor que 9% senão você não atrai as pessoas. Mas há muito ainda a discutir. O que você considera realmente o capital? Tem dinheiro público também envolvido via fomento de banco? Quem vai ser o denominador? Mas o modelo de concessão de que eu falei e reuni em 3 grandes blocos. Eles alteram os incentivos. Um problema típico que eles enfrentaram em Santiago é que estudante que paga lá 1/3, quando o cara catracava, eles remuneravam com um 1/3 também o operador. Resultado: em pontos próximos de escolas no horário de saída, o cara não parava nem amarrado. Então os incentivos são relevantes (...).

A TIR não está no site da transparência. É uma taxa relacionada a uma remuneração comparada ao investimento feito pelo empresário. Então isso se obtém por projeção de fluxo de caixa. No site da transparência, o que aparece dentro da composição da planilha tarifária é um percentual em torno de 6,78% sobre o faturamento da empresa. Transformado em valores de mesma dimensão em relação ao investimento, os 6,78 que aparecem na planilha de custo representam, quando se põe isso ao longo do tempo, os investimentos em linhas, renovações das frotas, etc, uma taxa equivalente a 13,85%.

Estamos trabalhando para que esta explicação fique exposta de forma mais compreensível no Portal.

Sobre o Formato das repostas:

Por que o fluxo de caixa (http://www.sptrans.com.br/indicadores/historico_fluxo-caixa.aspx) é apresentado em formato de pdf e vários dados (http://www.sptrans.com.br/indicadores/historico_receitas-despesas.aspx) em formato .asp, que complica bastante a análise dos mesmos? [2] Como podemos ter acesso a um DUMP completo da base de dados? [7]

Resposta Adauto: Cada área vai fornecendo as informações para esse site e ele começou, de certa forma, de uma maneira um pouco anárquica. Então tem algumas coisas que a gente vai precisar padronizar. Todos os dados que dizem respeito às contas do sistema (remuneração, venda de crédito, etc.) está tudo disponibilizado por Excel, por planilha eletrônica sem qualquer bloqueio por senha. Os fluxos de caixa que estão sendo disponibilizados são os fluxos da atividade gestora da SPTrans e não das contas do sistema, mas isso aí é uma coisa para ser corrigida.

II. SUGESTÕES DE APRIMORAMENTO

1. *Adaptar a linguagem técnica do site Transparência SPTrans para uma linguagem acessível a leigos.*[1]

Houve esforço da equipe da SPTrans para melhorar o formato, desde que as informações começaram a ser divulgadas. Textos introdutórios em cada seção do site de Transparência e um glossário com a definição [dos principais conceitos contábeis](#), por exemplo, foram publicados. Pedimos para que as pessoas entrem e explorem o site e apontem os ajustes necessários.

2. *Divulgar dados em formato de dados abertos* [2] [4] [5]

A Controladoria Geral do Município está trabalhando na construção de um plano de ação de dados abertos para toda a prefeitura.

3. *Criar um canal de perguntas no site da SPTrans.* [4]

A SPTrans não pretende criar novo canal, pois avalia que a multiplicidade de canais prejudica a eficiência das respostas. O [e-SIC](#) é um dos canais possíveis para o acesso a informações que ainda não estão disponíveis, e o [SAC da SPTrans](#) é responsável pelo atendimento de usuários para dúvidas, reclamações e sugestões.

4. *Constar no plano de ação de abertura de dados a inserção, a cada dado disponibilizado, de seus respectivos termos de uso. Isso eliminaria a necessidade de convênio para a utilização dos dados do GTFS Estático. Outra sugestão é disponibilizar uma API e criar uma chave de acesso para não derrubar o servidor da SPTrans por acessos* [6]

A SPTrans considera a sugestão pertinente e vai analisá-la quanto à sua viabilidade técnica até o final de setembro. Uma das dificuldades é que a disponibilização de uma API gera uma responsabilização que a atual estrutura técnica da SPTrans não comporta.

5. *Detalhar as multas, item a item, com informação sobre o que foi quebrado do contrato. [6]*

A desagregação por linha e tipo de multa será considerada na divulgação dos dados. Conforme Ciro Biderman explicou durante o debate, cerca de 70% das multas estão ligadas ao não cumprimento das partidas. Outra parte importante se refere ao comportamento do motorista.

III. DEMANDAS POR NOVAS INFORMAÇÕES

1. *Disponibilizar histórico das concessões em São Paulo antes de 2003 [4]*

Esses documentos não estão consolidados, mas, diante da sugestão, vamos consolidar e disponibilizar. Conseguiremos recuperar certamente de 1993 até agora.

IV. QUESTÕES* QUE NÃO PUDEAM SER RESPONDIDAS POR FALTA DE TEMPO

* Foram consideradas questões que se enquadram na metodologia proposta no evento (questões sobre dados já disponíveis; sugestões de aprimoramento e demandas por novos dados).

1) Qual garantia a sociedade civil tem de que a planilha de custos apresentada pelas empresas reflete as despesas reais? Atualmente, as demonstrações financeiras das empresas são consideradas sigilo fiscal e um dado privado das empresas. Então a planilha de custo poderá ser plena invenção?

As demonstrações financeiras das empresas foram disponibilizadas no seguinte endereço eletrônico:

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/transparencia/s_p_trans/index.php?p=152351

2) Qual é ou foi o impacto da implantação do bilhete único mensal? Existem planilhas de custos comparativos entre sistemas?

O custo da implantação do bilhete único mensal foi estimado entre R\$334 milhões e R\$408 milhões por ano. Espera-se que os principais beneficiados sejam aqueles que estudam e trabalham. Esse grupo está concentrado em grande parte nas

classes C e D e representa 73% dos usuários, sendo a maioria composta por jovens entre 18 e 29 anos. Essa análise funciona como um teto de custo e somente após a implementação efetiva do bilhete único mensal será possível fazer um estudo mais detalhado do impacto do sistema.

3) Quais os sistemas e/ou catálogos [de dados] que hoje existem na SPTrans?

O novo decreto de regulamentação da Lei de Acesso à Informação no âmbito municipal, a ser publicado em breve, deverá exigir a divulgação do catálogo para todos os órgãos e entidades municipais.

Lista de intervenções

1. Daniel, estudante de planejamento urbano e funcionário do Metrô.
2. Daniela Mattern, internauta.
3. Márcio, profissional de TI e ex-gestor de frota de ônibus do grupo ultra, membro do Caronetas.
4. Patrícia Cornils, Thacker
5. Haydee, Poli.
6. Vitor Jorge, engenheiro de transporte e programador, Projeto Mapas Livres
7. Diego Rabatone, internauta.
8. Douglas – MPL.