

# **VOLTA EM CÍRCULOS? UMA DISCUSSÃO SOBRE OS PADRÕES DE COMPETITIVIDADE E CONCORRÊNCIA NA LICITAÇÃO DE ÔNIBUS EM SÃO PAULO**

BATISTA, Vinícius Ferreira (Aluno)

SOUZA, Marcelo Matos (Orientador)

## **RESUMO**

Esse trabalho tem como objetivo analisar através da teoria contratualista os padrões de competitividade e concorrência nos resultados da licitação do transporte público de ônibus no município de São Paulo, finalizada em 2019. A discussão começa na própria conceitualização do que é competição e concorrência para as teorias da organização industrial na geografia econômica, e a transpõe para superar as limitações metodológicas impostas por ela. Ao perscrutar os marcos desse período, percebe-se que o foco não está nas qualidades e quantidades dos agentes, mas sim na dinâmica entre eles. Por conta disso, o estudo da perspectiva institucional na geografia econômica emerge como uma estratégia viável de análise, e acaba por apontar os problemas da falta de previsibilidade, de mecanismos de incentivo na ação das partes, de formas mais assertivas de fiscalização operacional e de sustentabilidade na remuneração como os condicionantes que gerarão os resultados do certame. Esse caminho será percorrido através de uma pesquisa qualitativa de revisão bibliográfica tanto da teoria contratualista, como do arcabouço jurídico/legislativo do período - principalmente das peças que compõe a licitação.

**Palavras-chave:** Licitação de Ônibus; Perspectiva Institucional; Geografia Econômica; Concorrência e Competitividade.

## **1.INTRODUÇÃO**

Às 15h30 do dia 06 de setembro de 2019, através de um carro de som estacionado em frente à Prefeitura de São Paulo, no Viaduto do Chá, era anunciado o fim de uma greve surpresa dos motoristas de coletivos da capital. Pouco depois, o prefeito Bruno Covas vinha a público comunicar a assinatura dos novos contratos da licitação do transporte de ônibus, e o atendimento parcial do pleito dos grevistas: um repasse da prefeitura às empresas concessionárias para o pagamento da Participação nos Lucros e Resultados (PLR) de seus funcionários, e a promessa momentânea de não demissão desses motoristas e cobradores na reestruturação promovida pelos novos contratos (MAGALHÃES; PINHONI, 2019a). Motivado por entender o sistema de transporte público por ônibus da capital, composto por 9,5 milhões de passageiros

diários, distribuídos em 13.600 veículos - 12.700 projetados no novo modelo, conforme São Paulo (2018a) - o esforço aqui presente está concentrado, a rigor, em discutir os padrões de concorrência e competitividade nos resultados do certame - tanto pelo fato de 100% das empresas vencedoras já atuarem na cidade, como por 97% de suas propostas apresentarem o maior valor possível da tarifa de remuneração ofertada (TO) para a operação do sistema (SÃO PAULO, 2019).

A licitação, além de ser uma exigência da lei 8.666/1993 (BRASIL, 1993), é um procedimento específico utilizado pela administração pública para contratar bens e serviços. Deve ser norteadas pelos princípios administrativos constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, e, com importância especial para esse trabalho, de eficiência (BRASIL, 1988a). Porém, para além do ordenamento jurídico, em que medida essa forma de concessão, ou mesmo de desenho institucional do sistema de transportes, corroboram para o alcance do melhor resultado possível?

Buscando responder essas perguntas, esse artigo será dividido em três principais seções: na primeira, é apresentada a metodologia do trabalho, bem como algumas discussões epistemológicas das respectivas escolhas metodológicas. Na segunda seção está a cronologia da relação política e institucional entre prefeitura e empresas de ônibus no debate dos rumos da formatação e execução da licitação de ônibus, e, por fim, a última seção traz análises e propostas sobre o desenho teórico institucional desse contrato, procurando entender as particularidades da prestação de um serviço de transportes.

## **2. PADRÕES DE COMPETITIVIDADE E CONCORRÊNCIA**

### **2.1 METODOLOGIA**

Para perscrutar a licitação através da teoria contratualista, foram percorridos dois caminhos: primeiro foi realizada uma pesquisa qualitativa através da revisão bibliográfica da cronologia dos fatos relevantes. A fonte principal destes está no relato jornalístico geral e especializado (em transportes) - como no caso da cobertura de greves e na repercussão de falas e decisões dos agentes públicos envolvidos. Também nos documentos e regulamentos jurídicos das épocas - como leis, decretos, pareceres técnicos, e principalmente de peças das próprias licitações. O segundo caminho também é uma revisão bibliográfica, porém nesse caso, trata-se da fundamentação teórica do institucionalismo dos contratos, tendo como foco o da

licitação - tanto no desenho do sistema, como em sua capacidade executiva, ou seja, de se realizar tal como planejado. A partir disso, será possível jogar luz às peças da licitação e ao processo político percorrido até sua aprovação através da teoria contratualista, investigando suas limitações e propondo intervenções.

## **2.2 O QUE SIGNIFICA COMPETITIVIDADE E CONCORRÊNCIA NA GEOGRAFIA ECONÔMICA**

Partindo de um dos resultados fundamentais da econômica neoclássica canônica referenciado em Pindyck e Rubinfeld (2002), as alocações alcançadas em mercados competitivos são consideradas economicamente eficientes, portanto, se todas as trocas mutuamente vantajosas forem realizadas dentro do mercado, não há necessidade de controle regulador por parte do governo ou de quem quer que seja. A ação individual e não coordenada de muitos produtores e consumidores tomadores de preços gera um equilíbrio ótimo de Pareto, obtido nas alocações em que não há como alguém melhorar seu bem-estar sem diminuir o de outrem. Essa quantidade significativa de compradores e vendedores faria com que não houvesse efeitos no poder de negociação, pois, com a existência de bens homogêneos e de características observáveis por todos, caso uma das partes não estivesse satisfeita, poderia encontrar melhores termos de troca com outros agentes. Definitivamente não é o caso de uma licitação de sistemas de transporte, por conta de duas principais violações desses princípios: primeiro, não há um número suficientemente grande de agentes, e em segundo lugar, não é possível dizer que todas as características do contrato são igualmente observáveis por todos, ou seja, em determinadas cláusulas, uma das partes é mais bem informada que outra. Por exemplo: as empresas de ônibus sabem mais sobre suas condições de cumprir os requisitos técnicos da prestação desse serviço que o poder público.

Por outro lado, a prefeitura está sujeita a desvios de comportamento no cumprimento do contrato por motivações político eleitorais. Também por se tratar de um mercado fortemente regulado pelo poder público, suspeita-se que o longo percurso licitatório - com 6 anos de contratos emergenciais, em uma renovação de concessão que já era discutida desde 2010 - não teria atingido o objetivo de atrair outros prestadores, e conseqüentemente, de ofertar a melhor operação ao menor custo possível. Como essas empresas não tem a prerrogativa de decidir os preços

das tarifas nem as ordens de serviço que irão cumprir, a falta de disputa poderia residir tanto no regramento do edital, como no desenho institucional da licitação, nas imposições jurídico-legislativas, no abuso do poder econômico dos empresários, na captura dos entes concessionários, em barreiras de entrada para outros competidores, ou mesmo na eficiência operacional e financeira dos vencedores. Para perscrutar essa hipótese, é necessário primeiro referenciar um estatuto teórico próprio sobre os possíveis padrões de competitividade e concorrência, ou seja, determinar os significados aqui utilizados para esses termos, e é aí que surge o arcabouço da geografia econômica industrial no estudo dos formatos das organizações.

Em um compêndio de descrições sobre esses conceitos no contexto da geografia econômica das organizações, Haguenaer (2012) categoriza dois principais grupos para as definições sobre competitividade. O primeiro reúne as teorias que a analisam como um fenômeno *ex-post*, como desempenho, ou seja, é o *market-share* que determinada firma detém, tendo como principal índice sua participação no comércio. Já entre aqueles que a analisam como um fenômeno *ex-ante*, de eficiência, o aumento na participação no comércio é uma consequência da competição, expressa pelas condições de produção da empresa, ou seja, em sua capacidade de produzir bem e serviços com mais eficiência que outras no mesmo mercado. O problema dessa hipótese para a economia dos transportes, é que para que a eficiência operacional se traduza em maior participação nos mercados, são necessárias as condições de uma concorrência perfeita, que notadamente são inválidas em uma concessão pública como essa - não existe um grande número de empresas prestando o serviço em uma mesma região - dado que cada uma delas se torna monopolista em seu lote, e há barreiras tanto de entrada, no cumprimento das garantias legais, como de "saída", por conta do prazo do contrato e das respectivas penalizações por quebra unilateral. Ora, se a empresa competitiva é aquela que terá mais chances de vencer a disputa e ampliar a participação no mercado, recebendo a remuneração da concessão, e com ela comprando ônibus, garagens, treinando motoristas, melhorando as condições de financiamento no sistema bancário, entre outras, é exatamente a empresa que possuir todas essas características que será mais competitiva no certame.

A competitividade, de maneira resumida, é a adequação dessas escolhas estratégias aos padrões de concorrência do certame. Desta forma é possível definir com mais clareza o objetivo central do trabalho, que é identificar esses padrões através da própria percepção que os competidores têm deles, pois através de suas

escolhas estratégicas demonstram o nível de estabilidade da concorrência, ou seja, de previsibilidade dos resultados. Quão mais estáveis os comportamentos dos agentes, mais arrefecida está a disputa, e menor é o nível de incerteza – uma medida notadamente ruim para uma chamada licitatória. Porém, quanto mais os agentes revisam suas escolhas, mais denotam imprevisibilidade - que será tão maior quanto a defasagem no tempo – e assim, há mais diferenciação entre cada estratégia, fato que será de especial utilidade, pois níveis diferentes de competição trarão impactos variados nos padrões de concorrência. Portanto, será possível perscrutar esses padrões através da competitividade que os forjou.

## **2.3 CRONOLOGIA DO PROCESSO LICITATÓRIO**

O cronômetro do processo licitatório objeto desse estudo foi disparado no vencimento da antiga licitação, assinada em 2003 na gestão Marta Suplicy (PT) e que valeria até 2013, no primeiro ano da gestão Fernando Haddad (PT). Por isso, esse capítulo percorrerá os dois períodos: da elaboração e execução da licitação que vigorou de 2003 até 2013, e dos contratos emergenciais até a assinatura de sua sucessora, em 2019. Entendendo que os níveis de concorrência e competitividade não são o resultado apenas da eficiência técnica e jurídica do certame, mas também de uma série de outras configurações estruturais, o objetivo dessa cronologia é o de perscrutar os marcos desses dois recortes temporais, identificando os conflitos de interesse entre poder público e empresas de ônibus, e a institucionalidade dessa relação através de uma narrativa linear.

### **2.3.1 GESTÕES MARTA, SERRA, KASSAB E A ANTIGA LICITAÇÃO (2003-2013)**

No dia 21 de julho de 2003 eram assinados os contratos de concessão do sistema de ônibus de São Paulo, em um contexto muito parecido com o que viria a ser de palco da assinatura de seu sucessor, 16 anos depois (FOLHA DE SÃO PAULO, 2003a). Cerca de 450 motoristas e cobradores protestavam na então sede da São Paulo Transportes (SPTrans). Foi o fim de mais uma conturbada concessão de ônibus em São Paulo, marcado por ameaças de boicote por parte dos empresários, que discordavam da remuneração apresentada (FOLHA DE SÃO PAULO, 2003b).

O resultado do certame também foi muito parecido com o que seria o de 2019 em mais um aspecto. A expectativa relatada pela prefeitura na Folha de São Paulo (2003c) de participação de empresários de outras regiões do país não se concretizou, e a disputa de preços foi praticamente nula, já que dos oito lotes apresentados, sete tiveram propostas únicas. A assinatura dos contratos não representou o fim do conflito entre prefeitura e empresas concessionárias, que à época já prestavam esse serviço por três contratações emergenciais.

Mesmo após a consolidação da concessão e a troca na gestão, a expressão “crise nos transportes”, recorrente nas folhas e gazetas paulistanas desde os clandestinos na década de 1990, não perde força - agora reforçada pela ameaça de rescisão contratual por parte das empresas concessionárias.

A licitação assinada em 2003 previa dez anos de concessão para as empresas de ônibus e sete de permissão para as cooperativas de perueiros, prorrogáveis por mais três. Uma proposta de solução do impasse da renovação dos contratos seria endereçada em 2010 pelo então secretário dos transportes de São Paulo, Alexandre Moraes (IZIDORO; SPINELLI, 2010). A ideia era adiar por um ano a permissão dos perueiros e antecipar a concessão dos ônibus, promovendo uma reformulação no sistema para eliminar a distinção entre esses dois tipos de operadores, o que, como já citado pelo então secretário de transportes da gestão Marta Suplicy em 2003, causava sobreposição de linhas, e canibalização da demanda. Os perueiros iriam disputar o mesmo certame que as empresas de ônibus, porém, ao invés de rivalizarem com estas nos adensados corredores, seriam alimentadoras desse sistema, levando os passageiros dos bairros mais afastados até essas vias coletoras, contudo, essa especialização no planejamento das linhas poderia lhes afetar o faturamento. À época, a resistência das cooperativas a esse modelo surtiu efeito. O vereador Milton Leite (que viria a ser presidente da Câmara Municipal entre 2017 e 2018) chegou a dizer que “essa licitação jamais ocorreria (...) a categoria é forte o suficiente para parar a cidade quando quiser”.

Essa tensão levou à queda do secretário, e conseqüentemente, de sua proposta (JUNG, 2010). Houve também o adiamento da permissão até o limite dos três anos, e não de um, como defendia Alexandre de Moraes. A justificativa foi a de que os permissionários necessitariam desse tempo para financiarem seus veículos novos. O mandato do prefeito Gilberto Kassab (PSD) se encerrou em 2012, e com ele

a vigência dos contratos do antigo sistema. Sua renovação ficaria a cargo da nova gestão.

### **2.3.2 DO VENCIMENTO DA LICITAÇÃO ANTERIOR ATÉ A ASSINATURA DA ATUAL (2013-2019)**

Após oito anos do fim do mandato da prefeita Marta Suplicy (PT), e no fim dos dez anos de vigência da licitação de 2003, o partido dos trabalhadores assume novamente a prefeitura de São Paulo com Fernando Haddad.

A licitação seria publicada em 15 de junho com a expectativa de ser assinada já no mês seguinte (BANZANI, 2013c). Porém, o aumento das passagens de ônibus de R\$3,00 para R\$3,20 no início do mês desencadeou uma onda de protestos conhecida como “jornadas de junho”, que afetou os rumos da política nacional, impactando diretamente o percurso desse certame. Uma das grandes reivindicações do Movimento Passe Livre (MPL), que viraram a amálgama do questionamento sobre o aumento das passagens, foi a abertura da chamada “caixa-preta” do sistema de transportes em São Paulo, ou seja, de acordo com o movimento o valor da passagem não condizia com os custos das empresas e com a qualidade do serviço oferecido, e não eram explicitados com transparência. Para superar esse problema, a prefeitura promoveu uma licitação para auditar os contratos de transporte e seu edital de concessão.

Em julho de 2015 é publicado o novo edital, integrando uma série de recomendações da auditoria e com uma configuração mais próxima ao que seria assinado quatro anos depois (BANZANI, 2015). Após uma série de reveses com o Tribunal de Contas Municipal, o processo é liberado apenas no final de 2016, porém há um mês do início do calendário eleitoral municipal, o prefeito decide pelo não prosseguimento da concorrência. Ele tenta a reeleição em outubro, mas é derrotado em primeiro turno pelo postulante João Doria, que traz novamente o Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB) à prefeitura após nove anos do último mandato.

A nova gestão opta por não prosseguir com o edital anterior, fazendo a promessa de que a licitação seria lançada em maio de 2017. Mas a primeira audiência pública só seria realizada no final de junho, e as minutas do contrato que normalmente são publicadas pouco tempo após, tiveram de esperar até dezembro. Começavam os três grandes percalços contratuais que o certame iria enfrentar até sua aprovação

final: a definição sobre a lei nº 14.933 de 5 de junho de 2009 (SÃO PAULO, 2009) - Política de Mudança do Clima no Município, o tempo de duração das concessões e o déficit orçamentário da pasta (BANZANI, 2017a; BANZANI, 2017b; BANZANI, 2017c; BANZANI, 2018a).

No dia 06 de abril do ano seguinte, 2018, João Doria renunciou ao cargo de prefeito para disputar as eleições para Governador do Estado, e em seu lugar assume o vice, Bruno Covas. Pouco mais de um mês depois, o Tribunal de Contas do Município novamente suspendeu a concorrência, apontando dessa vez 51 irregularidades. Até outubro, quando o TCM liberaria o edital com ressalvas, houve outro ponto de questionamento do órgão, pois havia se esgotado a previsão legal de aditamentos ao contrato encerrado em 2013 – naquele momento findava a quinta prorrogação de 12 meses (BANZANI, 2018c).

O ano de 2019 começa com um reajuste tarifário. As passagens comuns vão de R\$ 4,00 para R\$ 4,30, e o vale transporte usado por trabalhadores formais de R\$ 4,00 para R\$ 4,57 – medida que depois seria derrubada na justiça. Em maio o Tribunal de Justiça de São Paulo decidiu pela inconstitucionalidade da lei 16.211/2015 (SÃO PAULO, 2015a), que estipulava os 20 anos de validade da concessão de ônibus na cidade, alegando que essa era uma atribuição do executivo, e que, portanto, não poderia ter sido apresentada pelo legislativo. Restariam quatro alternativas para o desenlace do processo licitatório: anular a licitação e retomá-la novamente desde o início, recorrer à decisão do Tribunal de Justiça em instâncias superiores para reestabelecer a constitucionalidade dos 20 anos – ou a própria prefeitura enviar à câmara um projeto de lei para regulamentar esse prazo, e, finalmente, a publicação das assinaturas como foram colhidas, porém com a correção dos contratos para o período de 15 anos, revisando os prazos e investimentos. No dia 06 de setembro de 2019 eram assinados os contratos da concessão, e no dia seguinte eram publicadas as minutas com os aditivos que adequaram as cláusulas para os 15 anos de vigência, mantendo o conteúdo do edital e suas regras inalteradas. A partir das assinaturas seria possível iniciar as mudanças estruturais planejadas (BANZANI, 2019e). Os ônibus com modelos de 2008, permitidos nos contratos emergenciais, estariam proibidos. O início da operação das novas linhas começaria após 180 dias e terminaria em 30 meses. O sistema seria enfim reformulado, a eficiência prometida na operação



- com menos ônibus, mais viagens e assentos disponíveis - e o reequilíbrio de financiamento do setor seriam finalmente postos em prova.

## **2.4 TEORIA CONTRATUALISTA**

### **2.4.1 O SISTEMA DE ÔNIBUS EM SÃO PAULO, A LEI 13.241/2001 E A TEORIA DOS CONTRATOS COMPLETOS**

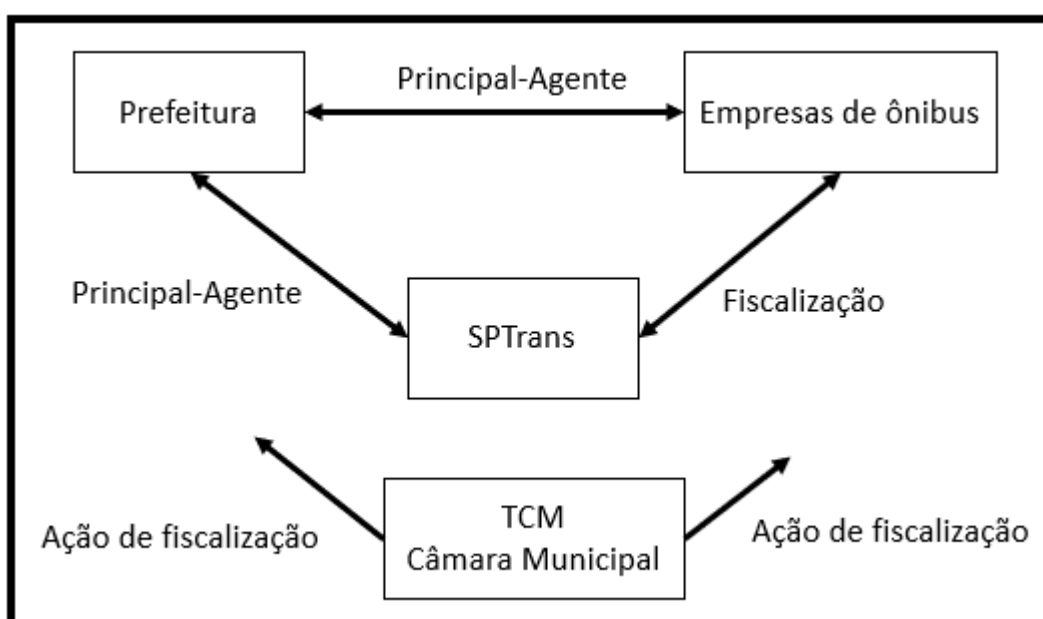
O modelo proposto em 2001 visou reestruturar um sistema desordenado, que, como já visto na seção 2.2.1, tinha a forte presença da competição entre os operadores formalizados e os clandestinos, que, por atuarem à margem da estrita legalidade, não podiam ser regulamentados com eficiência quanto ao cumprimento dos trajetos pré-determinados, da regularidade de partidas, ou mesmo nos outros critérios de qualidade, segurança e modicidade tarifária.

A lei municipal 13.241 de 12 de dezembro de 2001 (SÃO PAULO, 2001) foi o principal marco regulatório de organização do sistema de transportes coletivos urbanos de São Paulo desde a criação da SPTrans em 1995. Ao entrar em vigor, cancelou e modificou um total de sete leis e onze decretos municipais, tendo seu texto alterado apenas em um inciso pela lei 16.211/2015 (SÃO PAULO, 2015a), que ainda por cima foi declarado inválido através de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) pelo Tribunal de Justiça de São Paulo.

No capítulo III da lei há a descrição regulatória das funções de cada uma das partes e de suas notações jurídicas. Pelo artigo 5º os operadores são definidos como as pessoas físicas e jurídicas que executarão os serviços de transporte. Já o poder público é representado pela Prefeitura Municipal de São Paulo através da Secretaria Municipal de Transportes. Suas atribuições estão no artigo 8º - planejam as ordens de serviço, autorizam e regulam as linhas, terminais e paradas, e fazem cumprir as demais disposições. É um típico caso de concessão pública, no qual o poder concedente contrata um prestador de serviços para executar um serviço público, que nesse caso é o transporte coletivo público de passageiros, atribuído à municipalidade pelo artigo 30º inciso V da Constituição Federal (BRASIL, 1988a). Por isso, o paradigma simplificado do Principal - Agente de Salanié (2005) é especialmente útil para a análise dos modelos da teoria dos contratos. Nesse

paradigma há dois sujeitos, o Principal, que é o contratante, e o Agente, contratado para tomar decisões ou executar ações em seu nome. O Principal propõe o contrato, e não há barganha nos termos de troca - ou o Agente o aceita, ou o recusa, e o fará na medida que estiver melhor sem ele, ou seja, que sua utilidade de reserva for superior à oferecida. Os principais atores da licitação são: a prefeitura (principal), as empresas de ônibus (agentes), a SPTrans (fiscalização) o tribunal de contas do município e a câmara municipal (fiscalização pública):

**Figura 1: Modelo Principal-Agente da licitação**



Adaptado de Silva (2018)

É uma versão simplificada da realidade, pois na prática o agente e os órgãos de fiscalização podem negociar os termos do edital. As empresas o fazem através da consulta pública (SÃO PAULO - SMT, 2017), período em que a prefeitura disponibiliza o edital para escrutínio e sugestões da população. Já os agentes de fiscalização podem sustar os atos da licitação através de suas atribuições constitucionais, conforme Fernandes (2004). Através do artigo 49º inciso V da Constituição o legislativo pode invalidar os atos do executivo que exorbitem seu poder regulador (BRASIL, 1988b), e pelo artigo 71º inciso X o tribunal de contas pode suspender a execução de um ato impugnado por ilegalidade (BRASIL, 1988c). De toda forma, essa simplificação ainda sustenta um ponto fundamental do desenho do contrato, que é o conflito de interesses entre o principal e o agente. A prefeitura, regida pelo artigo 8º inciso VI da Lei Federal nº 12.587/12 - que institui as diretrizes da Política Nacional de

Mobilidade Urbana - busca a modicidade tarifária (BRASIL, 2012), ou seja, através da concorrência, pagar a menor tarifa de remuneração ofertada por lote. Já as empresas querem receber a maior remuneração possível, alcançada através da tarifa referencial do edital. A receita das empresas é custo para o poder público, e o esforço delas, por outro lado, gera a eficiência e efetividade da prestação do serviço de transporte coletivo, que, além de ser uma prerrogativa da referida lei, também concorre para a melhora do desempenho governamental, que, conforme Cavalcante (2013), em um sistema político com partidos institucionalizados e programáticos, aumenta a capacidade dos eleitores de selecionar melhor os candidatos segundo suas preferências - ou seja, é um bônus político eleitoral para a prefeitura.

Em Salanié (2005) o contrato em si, por sua vez, é dito completo se possuir a contingência de todas as variáveis relevantes durante o período em que ele é válido. Toda e qualquer mudança no ambiente econômico deve apenas ativar os provisionamentos ad hoc já acordados. Por isso, se eles puderem ser renegociados, não são completos. Assim, dois elementos chave da análise contratualista são o comprometimento e a renegociação. Lembrando que aqui o “documento contrato” são os termos do edital assinados no término da licitação. O comprometimento é a duração do esforço que as partes exercerão para manter suas ações conforme acordado, é ele que determina a rigidez do contrato. Depende de fatores como o ambiente institucional, a credibilidade dos agentes, as penalidades incorridas, e, especialmente nesse caso, a existência de “penhores”, ou seja, de títulos de propriedades e ativos que perdem a maior parte do seu valor fora do contexto – que são os bens reversíveis da licitação, como os próprios ônibus.

O oposto do comprometimento é a violação do contrato, uma quebra unilateral dos termos que normalmente incorre em sanções, além da própria renegociação, um acordo multilateral em que as penalidades, por construção, deixam de ser executadas. Por fim, outra característica desse modelo é a sua validade externa, ou seja, a verificação do cumprimento das cláusulas por um ente independente. Essa possibilidade é a própria garantia de existência do contrato, pois caso contrário, o Agente não vai ter incentivos suficientes para cumpri-lo, e se antecipando a isso, o Principal não vai propô-lo.

## **2.4.2 CONTRATOS INCOMPLETOS E REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES: COMO O FINANCIAMENTO DO SISTEMA ALTERA A CONCORRÊNCIA DA LICITAÇÃO?**

Até aqui a análise das escolhas estratégicas dos Agentes e do Principal se baseou na modelagem de contratos completos com assimetria de informação. A partir de agora, o exercício será o inverso, ou seja, pelos modelos dos contratos incompletos, desenvolvidos sob simetria de informações, além de sua relação com a teoria das firmas e organizações.

Os contratos são incompletos para Hart (1995), na medida em que não são contingentes a todo estado da natureza e informações relevantes, e são passíveis de renegociações. Essa teoria, portanto, se aproxima diretamente daquela dos custos de transação, pois caso os contratos fossem completos, não haveria a necessidade de existência da firma, pois todas as transações seriam feitas via mercado. Na prática, os contratos não são completamente abrangentes, e são revisados com frequência. De acordo com a literatura de custos referenciada pelo autor, isso ocorre porque o mundo é complexo e altamente imprevisível, sendo uma tarefa difícil prever todas as contingências possíveis.

E mesmo que sejam parcialmente feitos, os planos individuais devem conter uma linguagem em comum para as partes da negociação. Além disso, para ter validade externa os contratos precisam ser passíveis de validação por algum ente independente, e para isso não devem comunicar apenas as partes envolvidas, mas também a outras que não têm necessariamente o conhecimento do ambiente e das particularidades da negociação. Por isso, sob as condições de racionalidade limitada, é provável que as partes assinem um contrato incompleto. Por outro lado, temos em Caminha (2014) formas de preencher as lacunas e diligências contratuais. Uma delas é a intervenção provocada do poder legal baseada do ordenamento jurídico vigente. Também é possível que as contingências imprevistas sejam encaminhadas por uma das partes de acordo com seu poder negocial e de mercado. Há outras formas mais consensuais de sanar esses problemas, como a redução na duração do contrato, diminuindo a imprevisibilidade, ou outros desenhos como o presente na figura do contrato relacional, que não descreve apenas as circunstâncias mais instantâneas e descontínuas da negociação, mas sim tem o foco em uma manifestação de intenções.

A discussão sobre a forma de remuneração dos operadores do sistema de transportes em São Paulo ganhou especial atenção nesse processo licitatório tanto por questões circunstanciais, como as Jornadas de Junho e o debate sobre a “caixa-preta” do transporte no município, como por aquelas mais estruturais, principalmente em relação à crescente insustentabilidade do financiamento do sistema – ambos temas já discutidos na seção 2.2.2. Em relação a esse último ponto, a teoria dos contratos incompletos demonstra como as lacunas contratuais na relação entre prefeitura e empresas gerou esse estado de coisas, e como a proposta da nova licitação procura equacioná-lo. Em Gouveia (2019), partimos da lei 11.037/1991 (SÃO PAULO, 1991) como um marco da regulação do custeio do sistema. Os contratos que foram firmados em seguida atrelavam a remuneração a partir de uma apuração dos custos do serviço e do capital investido, e com essas regras as empresas assumiram a privatização da CMTC. Essa flexibilidade de planejamento em relação ao modelo estatal anterior trouxe ganhos de eficiência, que se refletiu na aquisição de novos ônibus. Porém, nos dez anos desse contrato, o número de aditamentos superou a marca de um por ano, muitos deles realizados de forma unilateral pela prefeitura, desconfigurando os contratos assinados, o que resultou em uma queda drástica no repasse aos operadores.

No final da década de 1990 a frota estava mais envelhecida, as empresas descapitalizadas ou até mesmo falidas, e crescia a canibalização com o transporte clandestino. A licitação de 2003 mudou o paradigma de remuneração, que passou a ser a quantidade de passageiros transportados – os custos eram implícitos, mas o foco estava na produtividade. O capital investido passou a ser remunerado pela taxa de retorno do fluxo de caixa projetado para o período da concessão. A receita era, portanto, esse valor por passageiro vezes a quantidade de usuários transportados. O não cumprimento da ordem de serviço operacional (OSO) passou a ser apenas um gerador de multa, não fazendo mais parte do cálculo de receita. Houve uma outra onda de avanços na prestação do serviço, na diminuição da idade média da frota e na introdução de novas tecnologias embarcáveis. Porém, por conta da estrutura de operação não ter sido construída como o planejado e do aumento nos subsídios, mais uma vez o contrato não foi o suficiente para garantir a remuneração fixada, resultando novamente em sucessivos aditamentos que desconfiguraram o regramento inicial.

No anexo IV do edital (SÃO PAULO – SMT, 2018) constam as planilhas do sistema de remuneração proposta na nova licitação. Ele possui quatro camadas, e incorpora

aspectos das duas últimas concessões. Aqui foi feita uma interpretação e tradução dos dados, tomando alguns exemplos para fins didáticos, ou seja, sem considerar todas as variáveis:

- 1- **Remuneração básica por custo de serviço realizado:** o valor máximo estipulado.
  - a. **Mão de obra da operação:** motorista e cobrador. É o valor de hora trabalhada vezes o custo dessa hora por tipologia.
  - b. **Variáveis:** combustíveis, lubrificantes, pneus. Valor por km rodado mensalmente.
  - c. **Fixo:** pessoal não embarcável (mecânico, almoxarife, departamento pessoal), peças e componentes, depreciação e margem de lucro do operador. Cota por ônibus vezes o número deles em operação.
  - d. **Frota reserva:** valor por ônibus vezes o número de disponibilizados, com o limite de 8% da frota por lote.

O próximo item abate o máximo recebido pelo custo do serviço realizado.

## 2- Demanda

- a. **Número de passageiros:** estimado pela SPTrans para cada ordem de serviço, se tornam um incentivo para o operador embarcar mais pessoas nos pontos de parada.
- b. **Regularidade:** cumprimento das partidas previstas.

Nos próximos itens o operador pode recuperar parte do valor descontado.

## 3- Desempenho

- a. **Satisfação:** avaliação do usuário.
- b. **Segurança Operacional:** redução de fatalidade nos acidentes.
- c. **Antecipação de Energia Limpa:** o poder público não vai aceitar ônibus fora das metas de redução de poluição, mas se o empresário antecipar o prazo, é premiado.
- d. **Incidentes Notáveis:** aqueles que tiram o ônibus de circulação

**4- Bônus por produtividade econômica:** funciona quase como um fundo de “produtividade”. Se o operador for eficiente - atrair mais passageiros com a mesma ordem de serviço - o total arrecadado será maior que o estipulado. Esse excedente será dividido 50% proporcionalmente para as empresas que contribuírem, e a outra metade para a prefeitura, para o custeio dos subsídios.

Em vários desses pontos é possível perceber a tentativa de endogenizar os incentivos no contrato, descrevendo com mais precisão em que momento cada parte deve tomar sua decisão e em quais circunstâncias isso se dá.

### **3. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Em um primeiro momento, ao se deparar com um resultado de licitação em que 100% dos vencedores já atuavam no sistema e apenas 3% das propostas tiveram valor menor que o máximo possível, segundo os modelos de competitividade em Haguenauer (2012), esse seria um caso típico de “ausência de concorrência por desempenho”. As empresas de ônibus que já atuam no mercado inibiriam o surgimento de outros concorrentes pelo tamanho de seu *market-share*, ou até mesmo por conta do seu poder econômico e da relação deste com um mercado altamente regulado. Apesar dessas afirmações não serem necessariamente falsas, seria um erro interpretá-las como causa e não como consequência, pois se assim fosse, teríamos um caso mais clássico de concorrência imperfeita como o oligopsônio, a concorrência monopolística ou o próprio monopsônio - sendo o poder público o comprador do serviço e as empresas de ônibus as vendedoras. Por mais sugestivo que possa parecer, nenhuma dessas categorias da geografia econômica industrial se encaixa integralmente nas especificidades desse mercado, sob pena da imposição de sérias limitações metodológicas (SILVA, 2010).

Não se trata de um oligopsônio pois não há competição estratégica nem antecipação do adversário, aliás, na literatura apresentada, apesar da coesão dos empresários ser pendular dependendo do momento da concessão – com interesses mais próximos na operação e mais difusos na licitação – as ações de uma empresa pouco impactam em qualquer dinâmica relevante de outra na vigência do contrato. Também não é um cartel, dado que são todas tomadoras de preço e não têm o poder de estipular cotas na prestação do serviço. Não é uma concorrência monopolística porque, dentro de cada um dos grupos - distribuição, estrutural e articulação regional

– o “produto viagem” pode ser considerado um bem substituto perfeito, além de também não haver tanta variedade de vendedores. Não se assemelham com trustes que requereriam efeito aglutinador entre os empresários - Campos (2019) demonstra um sistema de vínculos de propriedade da frota complexo e mais disperso do que se sugere na narrativa de que algumas poucas famílias têm controlado o mercado há décadas. Apesar da maior proximidade com o desenho da estrutura de um monopólio, com só um comprador que determina preços, não parece que a suspeita de falta de competitividade recaia no lado do comprador, pelo menos não pelo exercício de seu poder de mercado. Não é verossímil que a prefeitura esteja pagando um valor menor para as empresas por ser uma compradora única, a hipótese sobre a remuneração é exatamente a oposta.

Portanto, nas definições exploradas na seção 2.1, se trata de um mercado que não apresenta elevado grau de instabilidade nos padrões de concorrência. O foco, portanto, está na dinâmica entre as partes, e não necessariamente em sua qualidade ou quantidade. Por isso os métodos e a literatura - mais sugestivos para esse caso - da teoria da organização industrial da geografia econômica tiveram de dar lugar à metodologia da institucionalidade da relação entre os agentes. Através delas foi possível estudar as mediações específicas dessa relação histórica entre o poder público e as empresas de ônibus na capital, sua institucionalidade própria. Os seus problemas e características não se constituíram por se tratar de “um comprador exclusivo negociando com vendedores tomadores de preço”, e nem mesmo por ser uma “prefeitura concessionando um sistema de ônibus”. Os contratos firmados entre as partes contêm essas particularidades, e, dado que o objeto central do trabalho – a licitação – é propriamente um, a teoria contratualista apontou os problemas na falta de previsibilidade, de mecanismos de incentivo na ação das partes, de formas mais assertivas de fiscalização operacional e de sustentabilidade na remuneração como os problemas que geraram o resultado do certame. Apesar de não se tratar de uma abordagem metodológica necessariamente pioneira, a perspectiva institucionalista na geografia econômica ainda é minoritária dentro dos estudos de organização industrial. O esforço presente em todo percurso desse trabalho procurou demonstrar que essa é uma instrumentação muito útil e relevante na interface dos estudos entre geografia, política e economia.



#### 4. REFERÊNCIAS

**AKERLOF, George, A. (1970).** The market for“lemons”: Quality uncertainty and the market mechanism. Q. J. Econ., pages 488–500

**ÁVILA, Cassiano Q.R. LAHAM, Fernanda G.C. RODRIGUES, Juliana de S. (2014).** Modernização do processo de fiscalização para melhoria do desempenho do sistema de transporte coletivo urbano da cidade de São Paulo. Dissertação(Trabalho de Conclusão de Curso) - Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas.

**BANZANI, Adamo. (2013c).** Prefeitura de São Paulo publica licitação no Diário Oficial e prevê assinaturas em julho. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2013/06/15/prefeitura-de-sao-paulo-publica-licitacao-no-diario-oficial-e-preve-assinaturas-em-julho/>> . Acesso em 10 de novembro de 2020.

**BANZANI, Adamo. (2015).** Confira o edital de licitação dos transportes em São Paulo. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2015/07/09/confira-o-edital-de-licitacao-dos-transportes-de-sao-paulo/>> . Acesso em 10 de novembro de 2020.

**BANZANI, Adamo. (2017a).** Prefeitura de São Paulo deve lançar edital de licitação dos transportes em maio. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/02/21/prefeitura-de-sao-paulo-deve-lancar-edital-de-licitacao-dos-transportes-em-maio/>> . Acesso em 15 de novembro de 2020.

**BANZANI, Adamo. (2017b).** Edital de licitação dos transportes de SP só sairá após alteração na Lei de Mudanças Climáticas, afirma Avelleda. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/08/30/edital-de-licitacao-dos-transportes-de-sp-so-saira-apos-alteracao-na-lei-de-mudancas-climaticas-afirma-avelleda/>> . Acesso em 15 de novembro de 2020.

**BANZANI, Adamo. (2017c).** Doria diz que contratos com empresas de ônibus serão de 10 anos. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/06/02/doria-diz-que-contratos-com-empresas-de-onibus-serao-de-10-anos/>> . Acesso em 15 de novembro de 2020.

**BANZANI, Adamo. (2018c).** Licitação dos ônibus de São Paulo recebe mais representações contrárias e TCM pede outros esclarecimentos da Prefeitura. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/09/13/licitacao-dos-onibus-de-sao-paulo-recebe-mais-representacoes-contrarias-e-tcm-pede-outras-esclarecimentos-da-prefeitura/>> . Acesso em 16 de novembro de 2020.

**BANZANI, Adamo. (2019e).** Prefeitura de São Paulo publica minutas de contratos com empresas de ônibus e termo de aditamento para os 15 anos. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2019/09/07/prefeitura-de-sao-paulo-publica-contratos-com-empresas-de-onibus-e-termo-de-aditamento-para-os-15-anos/>> . Acesso em 10 de outubro de 2020.

**BRASIL, Constituição (1988a).** Título III "Da Organização do Estado" - Capítulo IV "Dos municípios". Disponível em: <[http://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988\\_atual/art\\_30\\_.asp](http://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_atual/art_30_.asp)>. Acesso em 25 de setembro de 2020.

**BRASIL, Constituição (1988b).** Título III "Da Organização do Estado" - Capítulo VII "Da Administração Pública" . Disponível em: <[https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988\\_26.06.2019/art\\_37\\_a\\_sp](https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_26.06.2019/art_37_a_sp)>. Acesso em 25 de setembro de 2020.

**BRASIL, Constituição (1988c).** Título IV "Da Organização dos Poderes" - Capítulo I "Do Poder Legislativo" - Seção II "Das Atribuições do Congresso Nacional" . Disponível em: <[https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988\\_14.12.2017/art\\_49\\_a\\_sp](https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_14.12.2017/art_49_a_sp)>. Acesso em 25 de setembro de 2020.

**BRASIL. (1993).** Lei 8.666, de 21 de junho de 1993 - Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm)>. Acesso em 25 de outubro de 2020.

**BRASIL. (2012).** Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012 - Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>. Acesso em 09 de outubro de 2020.

**CAMINHA, Unie. LIMA, Juliana, C. (2014).** Contrato incompleto: uma perspectiva entre direito e economia para contratos de longo termo. Rev. direito GV vol.10 no.1 São Paulo Jan./June 2014.

**CAMPOS, Marcos. V. L. (2019).** Os "altos círculos" no mercado de transportes em São Paulo. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 11, e20170213. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20170213>".

**CAVALCANTE, Pedro. (2013).** A competição eleitoral gera governos mais eficientes? Um estudo comparado das prefeituras no Brasil. Rev. Adm. Pública vol.47 no.6 Rio de Janeiro Nov./Dec. 2013.

**FERNANDES, Jorge, U. (2004).** Controle das licitações pelo Tribunal de Contas. Informativo TCM São Paulo nº23 agosto/setembro. Disponível em: <<http://www.tcm.sp.gov.br/tcminforme/agosto/agostosetembro04.pdf>>. Acesso em 15 de setembro de 2020.

**FOLHA DE SÃO PAULO, Grupo Folha. (2003a).** Protesto de motoristas e cobradores demitidos continua em SP. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u78803.shtml>>. Acesso em 26 de outubro de 2020.

**FOLHA DE SÃO PAULO, Grupo Folha. (2003c).** Prefeitura conclui licitação do transporte e anuncia vencedores. Folha de São Paulo, Cotidiano. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u78578.shtml>>. Acesso em 26 de outubro de 2020.

**GOUVEIA, Zania. (2019).** Novos Contratos de Transporte de Passageiros por Ônibus na Cidade de São Paulo. Portal ANTP. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/noticias/ponto-de-vista/novos-contratos-de-transporte-de-passageiros-por-onibus-na-cidade-de-sao-paulo-.html>>. Acesso em 18 de outubro de 2020.

**HAGUENAUER, Lia. (2012).** Competitividade: conceitos e medidas. Uma resenha da bibliografia recente com ênfase no caso brasileiro. Rev. econ. contemp. vol.16 no.1 Rio de Janeiro Jan./Apr. 2012.

**HART, Oliver. (1995).** Firms, contracts and financial structure. 1º edição - Clarendon Press Oxford.

**IZIDORO, Alencar. SPINELLI, Evandro. (2010).** Kassab quer reorganizar linhas de ônibus em SP. Rede Nossa São Paulo (Histórico). Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2010/06/02/kassab-quer-reorganizar-linhas-de-onibus-em-sp-folha-de-s-paulo/>>. Acesso em 11 de novembro de 2020.

**JUNG, Milton. (2010).** São Paulo é refém dos perueiros. Portal CBN. Disponível em: <<https://miltonjung.com.br/2010/07/20/sao-paulo-e-refem-dos-perueiros/>>. Acesso em 15 de outubro de 2020.

**MAGALHÃES, Beatriz. PINHONI, Marina (2019a).** Motoristas de ônibus decidem encerrar greve parcial em São Paulo. Portal Globo G1. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/09/06/motoristas-de-onibus-decidem-encerrar-greve-parcial-em-sao-paulo.ghtml>>. Acesso em 21 de setembro de 2020.

**PINDYCK, Robert, S. RUBINFELD, Daniel, L. (2002).** Microeconomia. 5º Edição, Prentice Hall, São Paulo.

**SALANIÉ, Bernard. (2005).** The economics of contracts: a primer. 2º edição, The MIT Press, Massachusetts.

**SÃO PAULO (SP). (1991).** Lei 11.037 de 25 de julho de 1991 - Dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, e da outras providências. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-11037-de-25-de-julho-de-1991/detalhe>>. Acesso em 19 de novembro de 2020.

**SÃO PAULO (SP). (2001).** Lei nº 13.241 de 12 de setembro de 2001 - Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-13241-de-12-de-setembro-de-2001>>. Acesso em 16 de setembro de 2020.

**SÃO PAULO (SP). (2009).** Lei nº 14.933 de 5 de junho de 2009 - Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14933-de-05-de-junho-de-2009>>. Acesso em 16 de setembro de 2020.

**SÃO PAULO (SP). (2019).** Diário Oficial da Cidade de São Paulo - sexta-feira, 5 de abril de 2019 - São Paulo p.71. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/edital2018/20190405\\_CC001\\_2\\_HOMOLOGACAO.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/edital2018/20190405_CC001_2_HOMOLOGACAO.pdf)>. Acesso em 20 de outubro de 2020.

**SÃO PAULO, Secretaria Municipal de Transportes (SMT) (2017).** Capital lança para consulta pública o edital da licitação do transporte coletivo por ônibus em São Paulo. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/capital-lanca-para-consulta-publica-o-edital-da-licitacao-do-transporte-coletivo-por-onibus-em-sao-paulo>>. Acesso em 07 de novembro de 2020.

**SÃO PAULO, Secretaria Municipal de Transportes (SMT) (2018).** Concorrências 001, 002 e 003 de 2015 – Editais da licitação. Disponível em: < <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/edital/index.php?p=247319> >. Acesso em 19 de setembro de 2020.

**SILVA, Ana L. (2010).** Concorrência sob condições oligopolísticas: contribuição das análises centradas no grau de atomização e concentração dos mercados. Coleção Teses - Instituto de Economia da UNICAMP.

**SILVA, Marcos, J. (2018).** Economia das licitações, a contratação de obras e reformas em prédios públicos: o caso da UFRGS. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) - Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

**Anexo I – Resultados da Licitação: Tarifa Ofertada (TO) pelo operador x Tarifa Referencial (TR) da prefeitura**

Lote	Empresa	TO	TR	Delta
D1	Norte Buss Transportes S/A (líder)	R\$ 2,8193	R\$ 2,8193	0%
D1	Spencer Transportes Ltda	R\$ 2,8193	R\$ 2,8193	0%
D2	Norte Buss Transportes S/A (líder)	R\$ 3,0839	R\$ 3,0839	0%
D2	Spencer Transportes Ltda	R\$ 3,0839	R\$ 3,0839	0%
D3	Transunião Transportes S/A	R\$ 2,5630	R\$ 2,5630	0%
D4	Upbus Transportes S/A	R\$ 5,4951	R\$ 5,4951	0%
D5	Pêssego Transportes Ltda	R\$ 2,0421	R\$ 2,0421	0%
D6	Allibus Transportes Ltda	R\$ 1,9860	R\$ 1,9860	0%
D7	Transunião Transportes S/A	R\$ 2,4919	R\$ 2,4919	0%
D8	Movebuss Soluções em Mobilidade Urbana Ltda	R\$ 2,7373	R\$ 2,7373	0%
D9	A2 Transportes Ltda	R\$ 2,4602	R\$ 2,4602	0%
D10	Transwolff Transportes e Turismo Ltda	R\$ 2,4710	R\$ 2,4710	0%
D11	Transwolff Transportes e Turismo Ltda	R\$ 2,8546	R\$ 2,8546	0%
D12	Auto Viação Transcap Ltda	R\$ 2,7894	R\$ 2,7894	0%
D13	Alfa Rodobus Transportes S/A	R\$ 4,8214	R\$ 4,8214	0%
AR1	Viação Santa Brígida Ltda. (líder)	R\$ 2,9245	R\$ 2,9245	0%
AR1	Viação Gato Preto Ltda	R\$ 2,9245	R\$ 2,9245	0%
AR2	Sambaíba Transportes Urbanos Ltda	R\$ 3,2309	R\$ 3,2309	0%
AR3	Viação MetrÓpole Paulista S/A	R\$ 2,3356	R\$ 2,3356	0%
AR4	Express Transportes Urbanos Ltda	R\$ 2,8754	R\$ 2,8754	0%
AR5	Via Sudeste Transportes S/A	R\$ 3,4346	R\$ 3,4346	0%
AR6	Mobibrasil Transporte São Paulo Ltda	R\$ 4,2082	R\$ 4,2082	0%
AR7	KBPX Administração e Participação Ltda. (líder)	R\$ 4,0726	R\$ 4,0726	0%
AR7	Kuba Transportes Gerais Ltda	R\$ 4,0726	R\$ 4,0726	0%
AR8	Viação Gato Preto Ltda	R\$ 2,8125	R\$ 2,8125	0%
AR9	Ambiental Transportes Urbanos S/A (líder)	R\$ 3,4693	R\$ 3,4693	0%
AR9	Transppass Transporte de Passageiros Ltda	R\$ 3,4693	R\$ 3,4693	0%
AR9	RVTrans Transporte Urbano S/A	R\$ 3,4693	R\$ 3,4693	0%
AR0	Ambiental Transportes Urbanos S/A (líder)	R\$ 3,5841	R\$ 3,5841	0%
AR0	Transppass Transporte de Passageiros Ltda	R\$ 3,5841	R\$ 3,5841	0%
AR0	RVTrans Transporte Urbano S/A	R\$ 3,5841	R\$ 3,5841	0%
E1	Viação Santa Brígida Ltda. (líder)	R\$ 2,6139	R\$ 2,6139	0%
E1	Viação Gato Preto Ltda	R\$ 2,6139	R\$ 2,6139	0%
E2	Sambaíba Transportes Urbanos Ltda	R\$ 3,5183	R\$ 3,5183	0%
E3	Viação MetrÓpole Paulista S/A	R\$ 3,9819	R\$ 3,9819	0%
E4	Via Sudeste Transportes S/A	R\$ 2,8202	R\$ 2,8202	0%
E5	Mobibrasil Transporte São Paulo Ltda	R\$ 4,8321	R\$ 4,8321	0%
E6	Viação Grajaú S/A	R\$ 3,0923	R\$ 3,0923	0%
E7	Viação MetrÓpole Paulista S/A	R\$ 2,3820	R\$ 2,3820	0%
E8	Ambiental Transportes Urbanos S/A (líder)	R\$ 2,3765	R\$ 2,3765	0%
E8	Transppass Transporte de Passageiros Ltda	R\$ 2,3765	R\$ 2,3765	0%
E8	RVTrans Transporte Urbano S/A	R\$ 2,3765	R\$ 2,3765	0%
E9	Viação Gatusa Transportes Urbanos Ltda	R\$ 3,4976	R\$ 3,5365	4%

Elaboração própria a partir de São Paulo – SMT (2018) e São Paulo (2019)