

AVALIAÇÃO CONSULTIVA DE PLANILHA TARIFÁRIA

**Parecer sobre processo e pleito, para autorização de
reajuste tarifário no sistema de transporte coletivo urbano**



Processo Número: 0006487/2021

Abertura: 03/12/2021

Assunto Detalhado: Análise consultiva com finalidade de desenvolvimento de parecer sobre processo e pleito, para autorização de reajuste tarifário no sistema de transporte coletivo urbano no município de Congonhas-MG, por meio de subsídio municipal.

Histórico:

Sob solicitação da Secretaria Municipal de Gestão Urbana na pessoa do Sr. Gláucio de Souza Ribeiro, fez-se saber de um processo iniciado em 27/07/2021 cujo o conteúdo versa sobre o pleito de atualização tarifária para reequilíbrio contratual seja por revisão e /ou concessão de subsídio embasado em demonstrações financeiras realizadas pela solicitante, que segundo a mesma evidenciam uma pronunciada defasagem de preços e consequente desequilíbrio econômico-financeiro do referido contrato existente entre a Prefeitura de Congonhas e a Turin Transportes LDTA.

No contexto exposto foi solicitado um parecer sobre o processo com vistas sobre as planilhas de cálculo que embasam a negociação em curso, além dos desdobramentos descritos internamente no processo.



Do Mérito:

A queda na demanda de passageiros no transporte público coletivo urbano em todo o Brasil, agravou-se extremamente devido a pandemia de Covid-19, acumulando nos últimos 18 meses prejuízos bilionários ao setor, uma vez que neste, na grande maioria dos municípios, tem-se como recurso financeiro a tarifa paga pelo usuário como única fonte de renda segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e com base em monitoramento realizado sobre o sistema de transporte.

As restrições de mobilidade impostas para tentar controlar a disseminação do vírus da COVID-19, colocou o setor de transporte coletivo público em situação de deterioração nas principais cidades do Brasil, causada, especialmente, pela abrupta queda na demanda de usuários e consequente redução da receita das empresas fornecedoras deste serviço. Ou seja, devido às restrições à circulação de pessoas, fechamento de serviços não essenciais, horários de funcionamento de estabelecimentos comerciais alterados, ampliação das formas de trabalho remoto, surgimento de novos modelos de negócios e hábitos de consumo, alterou-se substancialmente a receita do setor, inclusive estudos apontam que possivelmente o comportamento do usuário do transporte coletivo e, consequentemente, a demanda pelos serviços, sejam bastante alterados não retornando aos padrões observados nos anos anteriores à pandemia.

Para driblar a crise, empresas de transporte coletivo, metroviários, sindicatos e outras entidades de todo o país têm-se reunido para pleitear iniciativas que garantam a reestruturação do sistema no Brasil. Assim orientadas, estas empresas iniciaram tratativas com pleito de reajuste para



garantir o funcionamento sustentável do sistema. Um dos pilares do projeto discutido pelo setor em todo Brasil é a busca por ampliar a forma de subsidiar o transporte coletivo. Surge então a necessidade de reestruturação por parte do governo federal, Estado e municípios que haverão de arcar com parte dos custos do setor.

Diante contexto exposto faz-se necessário a exposição do conceito de subsídio, a fim de que o assunto seja delimitado. Nesse sentido a lei de mobilidade urbana Lei 12.587 de 3 jan. 2012 definiu o subsídio como sendo a diferença entre a tarifa cobrada do usuário e a tarifa de remuneração do serviço de concessão como um todo, incluindo a depreciação e a remuneração de capital. Essa diferença entre a tarifa cobrada do usuário e a tarifa de remuneração do serviço de concessão, nomeada de subsídio, precisa ser compensada com recursos públicos, a fim de que os custos que remuneram as operações, não recaiam somente sobre a tarifa dos usuários, que são geralmente pessoas menos favorecidas, conforme apontado por (Montañez, 2014); (Osula, 1998); (Ljungberg, 2016); (Tscharaktschiew E Hirte, 2012) e (Taylor e Morris, 2015) nos EUA.

Tecnicamente deve-se buscar por um modelo que busque no mínimo manter os preços tarifários quando não for possível reduzi-lo, por outro lado o patrocinador deve exigir uma melhora exponencial na qualidade do transporte público oferecido.



O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitano de Minas Gerais (Sintram-MG) e o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (Setra-BH) são associados à NTU e têm colaborado com este projeto de subsídio em discussão na esfera nacional. E vem reafirmando que “Se não há passageiros, não há receita o suficiente para cobrir as despesas operacionais”.

Além disso do ponto de vista assistencial sabemos que o transporte coletivo é utilizado pelas pessoas menos favorecidas. Políticas urbanas de mobilidade com priorização do transporte coletivo público tem que ocorrer para auxiliar no aumento de sua demanda, com vistas a reduzir o fluxo de veículos motorizados individuais, redução dos congestionamentos e auxílio na redução da poluição ambiental.

E neste sentido é importante relatar que apenas o subsídio não irá sanar o problema, deve-se somar a este outras iniciativas planejadas e inseridas nos municípios por meio das secretarias envolvidas com o assunto, visando assim o aumento pela demanda do transporte público, como a desoneração tarifária, revisão de contratos e manutenção da frota sem a necessidade da troca constante, permitindo tarifas a preços mais acessíveis, melhoras que oportunizam a mobilidade Urbana, como dimensionamento de frota em relação as demandas de pessoas bem como da infraestrutura disponível, ou seja, em ruas apertadas e mais íngremes disposição de micro-ônibus, instalações de pontos de ônibus modernos, orientação do trânsito com prioridade de passagem para os ônibus



urbanos, tributação sobre os pontos de estacionamento com reversão dos recursos obtidos diretamente ao setor de transporte, redução de vagas de estacionamento para veículos particulares nos centros, introdução de tecnologias em aplicativos para pagamento da tarifa de transporte coletivo urbano, acesso as informações dos transportes em tempo real etc., disponibilização de internet gratuita e de qualidade nos ônibus e pontos, entre outras.

No Brasil grande parte dos municípios enfrenta desafios na mobilidade urbana, principalmente em relação a investimentos em infraestrutura e melhoria do transporte público urbano. É sabido que algumas mudanças e evoluções já ocorreram na última década, mas há muito ainda para ser feito a fim de garantir o bem-estar da sociedade, viabilizando à população um transporte público de qualidade e a preços módicos.

As principais mudanças ocorridas são frutos da promulgação da lei de Mobilidade Urbana número 12.587/2012 e a inclusão do transporte como um direito social, no artigo 6º da Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 90 de 15 de set. 2015.

Em relação ao modelo utilizado no Brasil para o cálculo de tarifa que foi instituído pela antiga e extinta EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos), é necessário no âmbito deste relato, descrever que o seu cálculo tarifário é baseado na fórmula de custo médio, dividindo o custo quilométrico do sistema pelo índice de passageiros por quilômetro (IPK), essa conta define que os custos de produção do transporte são pagos e repartidos pelos usuários pagantes, segundo antiga planilha do GEIPOT,



(Carvalho, et al., 2013). Por tanto quanto maior o número de usuários mais baixo tende a ser o valor da tarifa, o que reforça a necessidade de políticas de incentivo e melhora da mobilidade urbana voltadas para o setor de transporte público coletivo

Para delimitação deste parecer, foi realizado a seguinte metodologia de trabalho:

- Atualização do assunto baseado no estado da Arte (com resumo apresentado anteriormente);
- Vistas no processo;
- Análise das planilhas eletrônicas fornecidas
- Avaliação dos formulários aplicados
- Avaliação dos índices e valores de insumos
- Adequações técnica das fórmulas / Fatores / etc. aplicados

Em relação as planilhas de cálculo verificaram-se que as mesmas se encontram perfeitamente aderentes a realidade notificada, as formulações estão coerentes e corretas, não foi encontrado nada que pudesse gerar alguma descaracterização.

Foram comparados os preços dos insumos, os parâmetros e índices relativos a insumos, folha, índices de consumo, impostos todos apresentados em formulações idôneas.



Os diferentes cenários estudados em função de variáveis como número de passageiros também se encontram apresentados de maneira correta.

Única necessidade encontrada conforme poderá ser visualizada no anexo, que apresenta uma memória da avaliação realizada é de que o resumo final apresentado em cada cenário, seja avaliado pela empresa proponente, fazendo com que ocorra igualdade com os valores obtidos na planilha geral.

As propostas de internet e televisão também estão em consonância a necessidade de desenvolver os sistemas de transporte coletivo urbano, principalmente com a finalidade de aumento no interesse por parte dos usuários. Ressalta-se que a Tv para conseguir atingir o interesse deverá apresentar programação particularmente desenvolvida para a realidade dos municípios, tendo em vista que as programações presentes nos aplicativos de celulares têm crescido e em muitas vezes substituído o lugar dos programas de TV.

Sugere-se ainda ao município que realize os reajustes contratuais baseado em formulações paramétricas que utilizem o IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) com variável, pois a medida que o número de passageiros aumenta, entende-se que o custo tarifário global reduz, de modo que o repasse municipal após quitação das dívidas anteriores, possa ser avaliado mensalmente.



Diante o exposto vale ressaltar a importância de se desenvolver uma forte campanha publicitária que divulgue e sensibilize os munícipes a necessidade de dar preferência ao transporte público de qualidade em detrimento do transporte particular.

Do Voto:

Ressalta-se que o presente trabalho considerou superficialmente os aspectos jurídicos que já haviam sido analisados pela PROJUR. Mais uma vez é importante ressaltar que administração municipal precisa criar políticas que gerem atração dos munícipes pelo uso do transporte coletivo, uma vez que não só o alto preço da tarifa e a Covid-19 são os responsáveis pelo desestímulo ao uso do transporte. Outros aspectos como a violência urbana e as facilidades para a compra do veículo particular instituídas desde 2003, influenciaram na diminuição do seu uso. Também, outras inovações podem ser igualmente importantes para o implemento da eficácia do conceito de mobilidade urbana, com aplicação de tecnologia digital e todo um conjunto de políticas urbanas.



Isto posto e pelo que do mérito consta, sou de parecer FAVORÁVEL a implementação do subsídio e tendo em vista que os cenários e planilhas utilizados para os cálculos e propostas encontram-se idôneos *sugiro aprovação condicionado ao pequeno ajuste aos dados de resumo apresentados e* conforme exposto no anexo, cabendo a administração municipal juntamente com as comissões instituídas analisarem mediante as realidades municipais o melhor cenário a ser aplicado.

Congonhas, 22 de dezembro de 2021.

Hermano Antônio Rezende da Costa

CRC/MG 088.337/0-3