

## **ARTIGO - A TARIFA E SUA FUNÇÃO SOCIAL**

Desde o início do Movimento Passe Livre, tanto a nível nacional como local, nenhum técnico, seja ele da iniciativa privada ou da área pública foi capaz de explicar para a sociedade, o sobre o funcionamento de uma planilha de custos e tarifação do sistema de transportes coletivos de uma cidade. Pois bem, aqui faço o seguinte histórico:

Antes da promulgação da constituição de 1988, a atribuição de decretar as tarifas públicas, incluindo a de transportes urbanos era do CIP – Conselho Interministerial de Preços, criado pelo regime militar em 1968 tinha o fito de regular preço analisando e avaliando o comportamento desses no mercado interno, era presidido pelo ministro da indústria e comércio integrado pelos ministros da fazenda, agricultura e do planejamento. O órgão analisava mais de 1.200 pedidos de aumento de preços durante o mês, tinha um verdadeiro exército ao seu dispor, composto por mais de 300 funcionários e foi extinto em 1991. Era uma maneira que o Estado Brasileiro encontrava para fiscalizar a economia. O CIP passou a não existir mais, os municípios por sua vez, assumiram a responsabilidade, mas não tinham pessoas treinadas e especializadas para tal. O Governo Federal através da EBTU- Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e GEIPOT- Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, mediante manifestação dos municípios, prestava assessoria, implantando software e capacitando técnicos nos municípios para assumirem a responsabilidade delegada através da Carta Magna, que no seu artigo 30 inciso V – diz:

### ***Art. 30. Compete aos Municípios:***

***V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;***

A Lei Orgânica, tanto de Juazeiro e Petrolina de igual forma, promulgadas e estabelecendo as competências para os seus municípios. Em Juazeiro, no Art. 10 inciso X, em Petrolina, está previsto no Art. 7º parágrafo 1º. Tudo era novidade.

Os municípios, pelo menos, Juazeiro e Petrolina, passaram a criar comissões de estudos, para análise dos pedidos de aumento, solicitados pelas empresas, depois foram essas transformadas em Conselhos Municipais, isso prevendo ampliar as discussões com a sociedade e também dividir as responsabilidades, já que os referidos Conselhos eram consultivos em algumas questões e deliberativo em outras.

A situação era difícil, o momento era crítico, escasso de técnicos que se dispusesse a estudar a metodologia de cálculos tarifários, alguns municípios de médio porte, no

interior da Bahia, seguia os mesmos valores estabelecidos para as linhas urbanas em Salvador, outros muitas vezes, decretavam tomando-se por base o índice de inflação anunciado pelos órgãos oficiais, e ainda outros, atrelavam o realinhamento de preços, as correções do salário mínimo.

Em 1993 o Ministério dos Transportes através da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, juntamente com a Frente Nacional de Prefeitos, Fórum Nacional dos Secretários Municipais de Transportes (do qual tive a honra de participar de vários) Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (éramos associados e publicou muitas informações de nossa cidade) e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU publicou a primeira planilha de custos com instruções totalmente atualizadas sobre o sistema de cálculo de tarifa de transporte coletivo, vale salientar, entretanto, que o referido estudo vinha se arrastando desde o ano de 1982. Na formatação da planilha, foram considerados itens importantes tais como consumo/preço, quilometragem/passageiro sendo esses os elementos norteadores do *QUANTUM* será o preço da tarifa ou passagem.

1. **Insumos – consideram-se insumos todos os elementos necessários para matéria prima ou prestação de um serviço na operação de transporte e aqui podemos facilmente identificar como: Óleo diesel, ônibus, câmara de ar, pneu, protetor, carroceria do ônibus, chassi, salário base de motorista, cobrador e fiscal/despachante, seguro, seguro obrigatório do ônibus e IPVA etc. (me refiro a preços de insumos para compor a planilha de custos).**
2. **Informações Operacionais, tais como o numero de passageiros pagantes e a quilometragem percorrida.**

Partindo-se daí identificam-se os custos fixos e custos variáveis e assim chegando-se ao valor de custo do quilometro rodado.

Considera-se tarifa como o rateio de Custo Total do Serviço, entre os usuários pagantes, por isso que quanto menor o numero de passageiro por quilometro, maior o custo da passagem, aqui faço um **exemplo fácil**: custo total do Km R\$ 5,00 – passageiro por Kilometro = 1,666 – Preço da Passagem = R\$ 3,00. (passagem caríssima). Outro exemplo: custo total do Km R\$ 5,00 dividido pelo passageiro por kilometro,3,0 = preço da tarifa R\$ 1,70.

**As tarifas ou a remuneração do serviço devem estar previstas nos contratos de permissão ou concessão e tem a atribuição de manter o equilíbrio econômico financeiro do contrato.**

### **Custos Variáveis e Custos Fixos**

Os custos Fixos que compreende desde a depreciação, remuneração de capital, despesas com pessoal, despesas administrativas e despesas gerais totalizam 64,8%,

nos custos variáveis, estão: combustível, lubrificantes, rodagem e peças e acessórios. Tudo influencia em despesas desde uma parada para subida e descida de passageiro, as famosas aceleradas que as pessoas reclamam quando trafegam com os automóveis nas ruas que servem de itinerário de ônibus, pressionando para passagem, os redutores de velocidade (quebra molas), os famosos engarrafamentos e mais, o que implicar em aumento de consumo de combustível até as frenagens ou a má conservação do estado das vias, ou vias esburacadas, o normal na maioria das cidades brasileiras, estragam pneus, reduzem a sua vida útil e também aumentam consumo de combustível, esses, somam quase 30% do custo total. Eis aí, a necessidade dos municípios em manter as vias em boas condições de tráfego, além de oferecer conforto e rapidez nas viagens ainda ajudam a reduzir o preço das tarifas de ônibus.

### **Os Grandes vilões do Sistema de Calculo Tarifário**

Os grandes responsáveis para elevar os custos operacionais são justamente às despesas com a folha de pagamento que absorve cerca de 50% do preço do custo total de uma tarifa, ou seja, se a tarifa encontrada for R\$ 1,00 (um real) R\$ 0,50 centavo é para pagar folha de pessoal e seus encargos sociais, não devemos esquecer, de quando uma empresa contrata um funcionário, além de pagar o salário que lhe é de direito, paga outro salário ao governo federal a título de encargos sociais. Significando um dos principais fatores que contribuem para o encarecimento do custo por km.

Em 2º lugar no ranking vem o combustível, responde por 15% ou mais do preço de uma passagem é lá onde o governo embute alíquotas de toda sorte de siglas de impostos, tais como: ICMS, CIDE, PIS COFINS, BIO DIESEL etc.

Peças e acessórios 6%, rodagem (pneus/câmara de ar e protetor) 5%, lubrificantes 2%, despesas administrativas 4,6%, despesas gerais 3,5% remuneração e depreciação 5%, e tributos que variam muito de cidade para cidade, porque em algumas, além da alíquota de ISS entre 2 a 3% cobram ainda uma taxa de gerenciamento de igual percentual.

É bom considerar que a despesa com a remuneração de diretoria, está embutida nas despesas com folha de pagamento. Outro fator a se destacar é que pode variar pra mais ou para menos a questão dos encargos sociais, pois podem incluir alguns itens devido à existência de convenções coletivas que tem força de lei.

### **Desoneração – uma nova realidade**

O Governo Federal, somente agora acordou para uma nova realidade, e, através da MP 617/2013 resolveu desonerar o serviço de transportes reduzindo a 0% a alíquota da COFINS e do PIS/PASEP. No dia 03/06/2013 a Câmara dos Deputados aprovou por 315 votos a favor e 95 contra, projeto de lei que extingue a cobrança da multa rescisória de 10% sobre o saldo do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS)

paga pelos empregadores nas demissões sem justa causa. O texto segue agora para a sanção ou veto da presidente Dilma.

A contribuição foi sendo criada em 2001 para cobrir rombos nas contas do FGTS provocados pelos Planos Verão e Collor 1, em 1989 e 1990. De autoria do ex-senador Renato Casagrande (PSB-ES), atual governador do Espírito Santo, o projeto aprovado nesta quarta gerou divisão na base governista. Desde o mês de fevereiro de 2012 que o Conselho Curador do FGTS, informou ao governo que a conta com os trabalhadores estava quitada, e o adicional de 10% poderia ser extinto. Mas o governo manteve a contribuição.

De igual forma, reduziu a alíquota de 20% de INSS sobre a folha de pessoal, a chamada parte patronal. Não optante do SIMLES.

Faltam tão somente, aos governos estaduais, a questão do ICMS, tanto para óleo diesel, aquisição de chassis, carrocerias, peças e acessórios etc. E, os governos municipais abrirem mão dos seus impostos como ISSQN e as chamadas Taxas de gerenciamento, que em muitas cidades ainda se cobram dos usuários dos Transportes Coletivos.

Decisões equânimes, para transformarmos o transporte em um serviço que atinja a sua finalidade social, que é transportando as massas de menor poder aquisitivo, e por essa razão sempre moram distante dos grandes centros urbanos e devem pagar menos pelo transporte.

### **O Câncer de um Sistema de Transportes**

As caronas e o excesso de gratuidades sem critérios são o câncer de um Sistema de Transportes Coletivos, devem ser evitadas, o Poder Público, não pode fazer prodigalidades a determinadas categorias as expensas de outras. A Lei de criação das referidas devem citar a fonte pagadora. O trabalhador de mão de obra economicamente ativa, que contribui para o desenvolvimento de uma cidade de um estado e de uma Nação, não pode bancar essa conta que é estritamente política. As ditas gratuidades correspondem a um sistema de exclusão, pois quando influencia na divisão do custo total do Km, puxa o preço da tarifa para cima, exclui uma boa parte de pessoas necessitadas que utilizam o transporte coletivo como seu único meio de transporte, e uma vez excluídas, passam a andar a pé ou depender de outras pessoas para bancarem o seu meio de locomoção. Às vezes temos uma ilusão ao observamos um ônibus, trafegando lotado, imaginamos que a empresa ou quem estiver explorando aquele serviço está ganhando muito dinheiro, ledô engano, não sabendo, metade daquela lotação pagou a tarifa e a outra metade, andou de graça, ou a custo zero para ele, mas a custa do pobre e explorado trabalhador ou trabalhadora.

## **Comportamento da tarifa de Transporte no Vale**

Por mais inacreditável que seja, nos últimos 10 anos, no vale do São Francisco, ou seja, em Juazeiro e Petrolina, onde as características do sistema de transportes são parecidas e as prestadoras são quase as mesmas, as tarifas tiveram um realinhamento aquém do índice de correção do salário mínimo. O Salário mínimo que entrou em vigor através da norma legal a Medida Provisória 35/2002 Diário Oficial da União de 03.04.2003 tinha o valor de **R\$ 240,00** cujo poder de compra era de **200 tarifas** ao preço de R\$ 1,20 na época, em 2013, 10 anos após, temos um salário mínimo de **R\$ 678,00** com um poder de compra referente a **271 tarifas** ao preço de R\$ 2,50. O salário sofreu uma evolução de **182,5%** enquanto que a tarifa foi corrigida em **108,33%** no mesmo espaço de tempo. Assim, o poder de compra do salário mínimo em relação às tarifas que foram autorizadas teve um incremento da ordem de 35,5%, os efeitos que deram causa e tal evolução ainda precisam ser melhor estudados, mais é publico e notório o crescimento desses benefícios alcançado pela população. Em Petrolina pode significar ainda mais.

Vale ressaltar que nunca se utilizou o subsidio como instrumento para redução de tarifas na região. Nas grandes cidades, tipo São Paulo e Rio de Janeiro, o termo é bem usado. Ultimamente observamos os prefeitos dessas duas cidades, alegarem que irão reduzir os preços das tarifas, mas será subsidiada, e subsidiar nada mais é do que complementá-la, ou dar uma remuneração adicional. Os prefeitos utilizaram a maior clareza ao transmitir a noticia para o público, que obrigar-se-ao a fazê-lo, deixando de efetuar determinados investimentos para repassarem ao sistema de transporte coletivo.

O Sistema de Transportes Coletivos é importante para uma sociedade, é o sangue que corre nas veias, nas vias de uma cidade, assim como o segue que circula no corpo humano.

Espero com isso ter dirimido algumas duvidas correlatas ao assunto, ao tempo em que me coloco a disposição para uma explicação mais detida.

Juazeiro, julho de 2013.

Onias Mendes de Lima

Graduado em Direito e Ciências Contábeis pela FACAPE – Pós Graduado em Controladoria pela UNEB – Pós Graduando em Gestão Pública Municipal pela Univasf Técnico em Transportes capacitado pela ANTT – Capacitado através da EBTU e GEIPOT e EMTU/RECIFE em calculo e revisão tarifaria de Transportes Coletivos.