

ANÁLISE DO CÁLCULO TARIFÁRIO DE SANTA MARIA 2014 DCE UFSM (e algumas informações extras)

Os coeficientes utilizados na planilha vêm do decreto 177/2006¹. Como exemplo, pode-se citar os de consumo de combustível (L/Km) por categoria de veículo (leve, pesado e especial), 0,3652, 0,4755, 0,5900, respectivamente. Passados quase 8 anos os coeficientes permanecem os mesmos. Tais coeficientes já deveriam ter sido revistos, como estabelece o decreto em seu Art. 11.:

“Os itens de consumo de combustível, consumo de óleos lubrificantes, rodagem, peças, acessórios e outras despesas, incluída as com pessoal de manutenção e de administração, deverão ter seus coeficientes revisados pela SMTT, no prazo máximo de 5 anos a contar da última revisão”

Em assim se mantendo, seria o mesmo afirmar que um ônibus novo hoje tem o mesmo consumo de combustível que os ônibus mais antigos, de 2006 ou de anos anteriores. Vale ressaltar que, apesar dos ônibus antigos terem um coeficiente alto de consumo (possivelmente similar ao do decreto), os mais novos tem um coeficiente menor, e estes representam 41% da frota (existem 97 ônibus, de 231, com faixa etária de até 4 anos).

A manutenção de tais coeficientes leva a uma enorme distorção no preço da tarifa. A título de exemplo, utilizando os coeficientes de consumo de combustível (L/Km) praticados em Porto Alegre² (0,3970, 0,3981), para os tipos de veículo leve e pesado (maior parte da frota de Santa Maria), é possível ter uma redução significativa de aproximadamente 1,60% no preço da tarifa. Ou seja, de R\$ 2,6358 cairia para R\$ 2,5936, representando uma diminuição de aproximadamente R\$0,04 na tarifa.

Dando outro exemplo, no caso da rodagem dos pneus, que em Santa Maria está estabelecida já citado decreto em 90.000 km. Já em POA, a partir de levantamentos realizados pela SMT/EPTC nas empresas permissionárias, fixou-se um valor de 163.300 km³. Se considerarmos a defasagem desses e de outros coeficientes, após a atualização dos mesmos pode-se chegar a valores ainda mais baixos de tarifa.

Dos coeficientes que DEVERIAM ter sido revistos até 2011 só um mudou: o coeficiente de óleo lubrificante, de 0,0414 (L/km) foi para 0,0060 (L/km), tendo uma redução de aproximadamente 85,5%. Tal coeficiente já foi denunciado em anos anteriores pois estava com um valor visivelmente irregular. Porém, em base de que estudo mudou? E por que só esse mudou? Não é possível que a Prefeitura altere arbitrariamente alguns coeficientes, sem demonstrar a fonte do novo número, e mantenha intactos aqueles que mais pesam no preço da tarifa (como o consumo de combustível dos veículos). A atual situação é de ilegalidade. TODOS coeficientes DEVEM ser revistos. Enquanto isto não ocorrer, qualquer aumento na tarifa será ilegal.

Outra situação encontrada na planilha se refere ao preço dos pneus. Segundo consta na página 6, item A.2, no cálculo do valor foi utilizado “o valor médio conforme notas fiscais apresentadas pelas empresas operadoras”. O “valor médio” apresentado na planilha seria de R\$1420. Analisando as notas fiscais apresentadas referentes aos 25 pneus, comprados por diferentes empresas em diferentes fornecedores, apenas 1 tem valor superior a R\$1370 (comprado pela Gabardo por R\$1460). Fazendo a média aritmética se chega ao valor de R\$1206, fazendo a média ponderada, R\$1272. Portanto

o valor de R\$1420 utilizado na planilha não encontra consistência nas notas apresentadas.

Sobre a depreciação dos ônibus no cálculo tarifário. Seria o tempo em que os ônibus serão pagos, ao longo dos anos, através do valor da tarifa. Ou seja, em um determinado momento os ônibus acabam sendo todos pagos por nós mediante a tarifa. Porém, que momento seria esse e o que fazem com esses ônibus permanece um mistério. Atualmente a planilha considera 10 anos para o cálculo dos veículos pesados, 12 anos para os veículos especiais e 7 anos para os veículos leves. Há a possibilidade de se utilizar uma idade menor, porém a redução dessa idade no cálculo da depreciação implica que um ônibus novo estará pesando mais fortemente sobre a tarifa nos seus primeiros anos. Resultando em um retorno mais acelerado para o investimento do empresário às custas de um maior ônus no bolso do usuário. Por ser um serviço público, deve-se priorizar medidas que minimizem os custos para o usuário, fazendo com que o ônibus seja pago ao longo do maior número possível de anos.



DOS DEVERES DO MUNICÍPIO. Segundo Art. 171. da Lei Orgânica do Município,

“É dever do Poder Público Municipal fornecer serviço de transporte coletivo com tarifa que considere o poder aquisitivo da população, custo operacional do sistema e justa remuneração do serviço.”

Ou seja, a Lei Orgânica dispõe que devem considerar-se tanto: 1) o poder aquisitivo da população, que pode ser medido ao longo do tempo pela evolução dos salários reais da população, quanto 2) o custo operacional do sistema e a justa remuneração do serviço, elementos aferidos através das planilhas de custos tarifários. É possível perceber que nos últimos anos o salário não acompanhou nem de perto o aumento da tarifa (imagem, gráfico).

Diante das IRREGULARIDADES apontadas e principalmente da ILEGALIDADE do processo, REJEITAMOS o atual cálculo tarifário e qualquer aumento enquanto os coeficientes não forem atualizados e as empresas operadoras não passarem por auditoria do TCE. Só assim será possível calcular um valor justo de tarifa em conformidade com artigo 171 da lei orgânica municipal, fazendo jus ao transporte, de fato, como direito social!

--

¹O decreto estranhamente não está disponível no site da câmara de vereadores, apesar de ter sido usado e anexado pela prefeitura no processo. Portanto, anexamos ele para ser compartilhado e usado como fundamentação da ILEGALIDADE do aumento. Serve também para entender melhor a planilha.

²Segundo consta no Relatório de Inspeção Especial do Tribunal de Contas do Estado

(TCE), na página 22, de número 3423-0200/12-0 referente a Auditoria na Empresa Pública de Transporte e Circulação S/A – EPTC no período de 23/07 a 03/08/2012. Disponível em:

http://www1.tce.rs.gov.br/portal/page/portal/tcers/publicacoes/estudos/tarifas_onibus/in_specao_eptc.pdf

³Idem, página 25

Planilha do Cálculo Tarifário:

<http://extrasm.com.br/wp-content/uploads/2014/02/Calculo-Tarifário-do-Transporte-Coletivo-Urbano-de-Santa-Maria-Jan-2014.pdf>

Lei Orgânica Municipal 2004

http://www.camara-sm.rs.gov.br/arquivos/legislacao/LOM/2004/LOM_2004.pdf
-onde consta o artigo 171 (parece estelionato, mas é sobre transporte)

Lei 3683/1993 - “DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE (CMT) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

<http://www.camara-sm.rs.gov.br/arquivos/legislacao/LM/1993/3683.pdf>

Diretório Central do Estudantes da UFSM

<http://dceufsm.blogspot.com>