



"Mobilidade inteligente se conquista com ônibus inteligente"

www.revistaautobus.com.br

Paradiso 1800DD

**CONFORTO
E SOFISTICAÇÃO**



A tarifa do transporte coletivo *

O pouco conhecimento da população de como funciona o serviço de transporte coletivo, ou melhor, o sistema de transporte coletivo, faz com que se questione o mesmo. Será que o serviço oferecido aos usuários é o que ele realmente necessita? Das duas uma, ou ele é socialmente necessário ou não é. Se não for necessário, ou se resgata a sua finalidade social ou então extingue-se este serviço.

Em sendo um serviço socialmente necessário, deve-se assegurar-lhe viabilidade e isto se faz por meio de uma tarifa que o torne rentável e que seja justa, na medida das obrigações imposta ao prestador do serviço.

Para ser rentável, um serviço público deve estar habilitado e autorizado pelo poder concedente a cobrar uma tarifa que cubra o custo do serviço. De modo geral, os custos de um serviço compreendem as seguintes parcelas: as despesas correntes da prestação do serviço; uma reserva para cobrir a depreciação; os tributos incidentes na utilização do serviço; e um lucro legal.

No transporte coletivo o preço da tarifa resulta do rateio do custo total entre os usuários pagantes. O custo total subdivide-se em três parcelas básicas: o custo fixo, o custo variável e os tributos que incidem na utilização do serviço. O custo fixo, de base mensal, abrange as despesas de pessoal e os encargos sociais, a depreciação, a remuneração de capital, as despesas administrativas, as despesas comerciais e os seguros obrigatórios e de responsabilidade civil. O custo variável abrange os custos com combustível, lubrificantes, pneus e peças e acessórios. Os tributos que incidem no uso do serviço, em particular do serviço de transporte coletivo de Caxias do Sul (RS), são o PIS, o COFINS, o ISS, a Taxa de Gerenciamento, os quais encontram-se atualmente desonerados, com alíquota zero e a Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta, cuja alíquota vigente é de 2%.

Há uma peculiaridade na metodologia de cálculo tarifário que cabe salientar e o contrato de concessão do transporte coletivo de Caxias do Sul não foge a regra, é que na composição do preço da tarifa não se considera uma parcela relativa ao lucro. O lucro, neste caso, é a remuneração do capital imobilizado em frota e instalações, sendo uma parcela do custo fixo.

Para saber se o preço é justo ou não, analisa-se as variações no custo dos insumos para saber se foram repassados de maneira justa à tarifa, se a depreciação, assim como a remuneração de capital, abrangem as instalações e a frota efetivamente em uso no sistema e apura-se o número de passageiros pagantes transportados, que constitui a base para o rateio dos custos e assim obter-se o preço da tarifa. O resultado desse rateio a Lei da Mobilidade Urbana - Lei Federal N° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, denominou de "tarifa de remuneração" e para o preço que se paga no uso do transporte coletivo, isto é, o preço decretado pelo poder concedente, denominou de "tarifa pública".

O usuário sempre questiona o preço da tarifa pública, não o acha justo e o operador prestador do serviço questiona o preço da tarifa de remuneração por considera-lo insuficiente para o ressarcimento dos gastos. Se o preço da tarifa pública for menor do que o preço da tarifa de remuneração resulta em déficit a ser subsidiado ou indenizado pelo poder concedente. Por outro lado, se a tarifa de remuneração for maior do que o preço da tarifa pública incorre-se em superávit, cujo excedente deve ser devolvido ao usuário que pagou pela tarifa. Acrescentando-se a isto tudo, o fato que a qualidade do serviço relaciona-se com obrigações e investimentos determinados pelo poder concedente, juntamente com a quantidade de benefícios e gratuidades concedidos, têm-se os elementos que definem a política tarifária do transporte coletivo no meio urbano.

A política tarifária é um elemento fundamental na viabilização social de um serviço público e em particular, nas condições de oferta e gestão de qualquer sistema de transporte coletivo. De um lado, ela permite ao operador, ressarcir-se dos custos e, se satisfatoriamente equilibrado, induzi-lo ao encontro dos ganhos de produtividade, por intermédio do controle dos custos operacionais. Por outro lado, a tarifa cria uma interface com o usuário, já que define o nível de serviço a ser oferecido e permite avaliar o equilíbrio entre a tarifa e a capacidade de pagamento dos usuários.

A capacidade de pagamento é dependente da modicidade do preço da tarifa e o preço da tarifa, em razão do uso, tem que assegurar equilíbrio econômico e financeiro. Solucionar este conflito de interesse é a finalidade da política tarifária. Não basta compreender a relação de causa e efeito que agrega estes dois componentes, é preciso agir no sentido de mitigar tais efeitos. Isto exige correlacionar oferta e demanda, eficácia e eficiência, conveniência e qualidade, benefícios e obrigações, tarifa e custo, tributos e desonerações, dentre outros.

Os benefícios e as gratuidades tarifárias são tributos disfarçados que, infelizmente atingem diretamente a população usuária que mais necessita do transporte coletivo. Diante do fato de que no Brasil o custo do trabalhador com o transporte público está limitado a 6% de sua renda mensal, cabe ao Vale-Transporte financiar a utilização do transporte coletivo e isto desencadearia um efeito cascata que impacta o custo de produção, com reflexo na economia local. Assim, um serviço somente será socialmente equilibrado quando todos que o utilizam, direta ou indiretamente, contribuírem para o custeio e a melhoria do seu funcionamento. De fato, isto é uma política pública que a Lei da Mobilidade Urbana trouxe em seu contexto, mas que ainda está longe da realidade.

Quando um tributo incidente sobre a receita gerada pelo serviço é desonerado, a exemplo do Imposto Sobre o Serviço e a Taxa de Gerenciamento que incidem no serviço de transporte coletivo urbano, os quais são de competência municipal, significa que sua alíquota é reduzida, podendo até mesmo ser zerada, como foi o caso em Caxias do Sul. Por falta de conhecimento e principalmente de esclarecimento público, isto é visto como um benefício concedido ao operador prestador do serviço. Esclarecendo, o fato gerador destes tributos é o uso do serviço. Logo, quem paga o imposto é o usuário, portanto, quem ganha o benefício da desoneração é o usuário que deixa de pagar o imposto, com isto, o preço da tarifa baixa em razão da desoneração do tributo. Se por outro lado, um novo tributo é criado ou se uma desoneração é suspensa, o tributo volta a incidir sobre o preço da tarifa e a consequência disto é o aumento do preço da tarifa para o usuário.

Engana-se quem pensa que o benefício da desoneração de um tributo que incide no uso de um serviço, em particular do transporte coletivo urbano, beneficia o prestador do serviço. O prestador do serviço nada mais é do que o agente arrecadador e repassador do tributo ao nível de governo que o instituiu.

Na maioria dos países desenvolvidos o transporte coletivo urbano é tratado como prioritário, sendo subsidiado por toda a sociedade. No Brasil, ocorre exatamente o contrário, o transporte coletivo urbano por ônibus subsidia outros segmentos da sociedade.

* Dr. Ronaldo Gilberto de Oliveira
Profuzzy Consultoria e Sistemas



Imagem - Jorge dos Santos

Parceria Iveco Bus e Caio em novo projeto

Iveco Bus e Caio Induscar preparam um novo lançamento. Trata-se de um micro-ônibus acessível que traz um projeto inovador para atender as demandas dos operadores e as necessidades dos passageiros, inclusive deficientes ou com mobilidade reduzida.

De acordo com a montadora Iveco Bus, o projeto priorizou o conforto e a acessibilidade, atendendo à portaria 269 do Inmetro, que entrará em vigor em julho deste ano, exigindo dos novos veículos equipamentos para embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em ônibus rodoviários, disponibilizados também para outras versões, como os escolares.

O novo veículo já está pronto (porém está sob o manto secreto) e será apresentado no próximo mês de abril.



Imagem - Divulgação

A pauta é biodiesel B20

A composição de 20% de biodiesel ao diesel comum é a mais recente novidade do transporte coletivo de Brasília, DF. O chamado biodiesel B20 é utilizado em uma linha específica, na extensão do Eixo Monumental (do Memorial JK, passando pela Esplanada dos Ministérios até a Praça dos Três Poderes e duas vezes pela Rodoviária do Plano Piloto). O biocombustível pode ser obtido a partir de fontes renováveis, como óleo de soja, gordura animal, óleo de algodão ou ainda óleo de fritura usado.

Os ônibus que utilizam o combustível possuem entrada baixa, sistema de ar condicionado e design moderno. O diretor superintendente da Ubrabio (União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene), Donizete Tokarski, disse que esta é uma iniciativa notável do governo de Brasília e da empresa que opera a linha, a Viação Piracicabana. "Poder proporcionar isso à população da cidade em que eu vivo dá um diferencial a mais no nosso trabalho. A capital federal é um exemplo, tudo que acontece em Brasília reflete no país todo, então a gente espera que isso possa ser replicado para outras cidades. Além disso, o problema ambiental é uma questão que atinge a todos. Quando fazemos um benefício ambiental, estamos beneficiando toda a sociedade" comentou.

Os veículos contam com carroçarias da Marcopolo, modelo Viale BRS, e chassi Mercedes-Benz, O500U. Ainda, segundo a Ubrabio, cada ônibus abastecido com o combustível renovável reduz emissões de CO2 equivalente ao plantio de 130 árvores por ano, comparado ao diesel fóssil. A questão da sustentabilidade ambiental no transporte público urbano.



Imagem - Hugo Barreto/Ubrabio

Bel-Tour reforça a frota

Cinco novos ônibus Marcopolo, do modelo Paradiso 1050, foram adquiridos pela transportadora Bel-Tour. Os veículos serão utilizados para atender empresas clientes e turistas da capital fluminense e passageiros das linhas regulares.

Com chassi Scania K 310 4x2 e capacidade para transportar 46 passageiros em poltronas semileito, o ônibus possui vidros colados, sistema audiovisual com monitores e DVD, toaleta, ar-condicionado, parede de separação com porta deslizante, sistema multiplex, itinerário eletrônico e cinto de segurança retrátil.

"A empresa optou por ônibus com inovações tecnológicas que ampliam os padrões de conforto, segurança e bem-estar dos usuários. E a Bel-Tour mantém programa contínuo para modernização de sua frota com veículos da marca", disse Paulo Corso, diretor de operações comerciais e marketing da Marcopolo.



Imagem - Douglas de Souza Melo

Barueri com novos ônibus urbanos

A encarroçadora paulista Caio Induscar foi o fornecedora de 60 novos ônibus para a cidade de Barueri (SP). A RALIP Transportes, empresa de ônibus que faz parte do Grupo Benfica há mais de 40 anos, escolheu o modelo urbano Apache VIP.

Os veículos contam com elevador, poltronas ergonômicas, além de sistema de bilhetagem eletrônico. Possui capacidade para transportar 36 passageiros sentados, incluindo portador de necessidades especiais, e lotação total de 78 pessoas.



Imagem - Caio

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus no Facebook

<https://www.facebook.com/pages/Revista-AutoBus/723249597767433?ref=ts>

Editor - Antonio Ferro

Jornalista responsável - Luiz Neto - MTB 30420/134/59-SP

contato@revistaautobus.com.br ou ligue para 11 99832 3766

Revista AutoBus

www.revistaautobus.com.br