

RELEASE

A Agência Estadual de Regulação finalizou a segunda Revisão Tarifária do setor de transportes de passageiros. O processo da revisão ocorre a cada cinco anos e consiste na elaboração de um estudo técnico que propõe uma modelagem para os preços públicos convergente com os padrões atuais da frota, as exigências legais de segurança e acessibilidade, maior conforto aos passageiros e uma tarifa que remunere de uma maneira justa esse serviço, garantindo a sua continuidade e regularidade.

Inicialmente, foi realizado um diagnóstico das tarifas vigentes entre 2005 e 2011, elaboramos um plano de metas que contemplassem: o levantamento de dados; seleção desses dados em que foram escolhidas 10 empresas entre as 17 empresas, e 110 linhas das 125 que movimentaram passageiros em 2010. Da frota registrada de 512 veículos foram selecionados 302, que segundo os critérios técnicos atendem as linhas em sua totalidade e os demais poderão operar no serviço de fretamento, sem que o custo de manter esses veículos interfira na tarifa.

A modelagem está estruturada segundo a classificação funcional das linhas: Estruturais, Regionais, Regionais com Características de Transporte Urbano (isentas de ICMS) e Locais. Não se trata de uma inovação e sim de uma adequação ao Regulamento do Sistema de Transportes Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, e determinado a distância de 20 km., para as linhas locais.

Em linhas regionais e estruturais o passageiro passa a pagar a Tarifa de Acesso de R\$ 4,90 (quatro reais e noventa centavos), para percorrer 28 quilômetros, nas linhas Regionais CTU, (que são as isentas de ICMS) a tarifa de acesso cobre até 36 quilômetros. Antes, um percurso de até 40km., custava R\$ 4,30 (quatro reais e trinta centavos) com a revisão, foi preciso corrigir uma distorção na parcela de tributos e a percepção é um aumento de 13,95%.

É importante frisar que os resultados aqui tratados, são produtos de uma revisão geral de preços públicos, que foi amplamente divulgada, mas recebeu poucas contribuições para o processo esperávamos mais e vamos tentar amadurecer esse diálogo com a sociedade.

Dos estudos apresentados pela equipe técnica da AGEPAN, o principal fator que resultou no aumento nas tarifas, foi o fato de algumas empresas perderem passageiros para o transporte clandestino ou pela facilidade na compra de veículos de passeio de motocicletas. Reflexo disso é o ponto de equilíbrio (PEq) que indica, o rateio dos custos dos serviços pelo número de passageiros equivalentes, ou seja, os que pagam a tarifa.

Um exemplo disso é o aumento de 5,04% (cinco décimos e quatro centésimos) nas linhas regionais, cujos custos reduziram de R\$ 3,00 (três reais o quilômetro) para R\$ 2,93 (dois reais e noventa e três centavos), porém o número de passageiros equivalentes caiu de 23,4 para 21,78 é dessa forma que encontramos o coeficiente por quilômetro por passageiro, que será cobrado a partir de 28,8 quilômetros, sendo R\$ 0,17 (dezessete centavos) por quilômetro, quando as rodovias forem asfaltadas e R\$ 0,19 (dezenove centavos) para vias, em piso terra.

As linhas locais (Dourados – Itaporã; Guia Lopes – Jardim e Corumbá – Ladário) tiveram um reajuste de 8%.

As 44 linhas regionais CTU, as antigas “Metropolitanas”, continuam isentas do ICMS e tiveram o maior aumento, de 12,24%, em função da queda do número de passageiros equivalentes, de aproximadamente 30 por viagem, para 23, isso representa uma redução de 30% no rateio dos custos, sendo que os custos se reduziram em 13,5%.

As 24 linhas estruturais (com mais de 350 km), tiveram um aumento no custo em 10% e do contrário das demais linhas, o índice de passageiros aumentou em 4% dessa forma o índice de revisão ficou em 5,74%. A frota determinada para as linhas é de ônibus rodoviário com ar condicionado.

A frota determinada para as linhas locais, regionais CTU e regionais contemplam ônibus rodoviário de dois eixos, com ar condicionado e sanitário. Para as linhas de longa distância (Estruturais) os veículos serão de três eixos, ar condicionado e sanitário.

A tarifa é justa por que cobre os custos de operação, a remuneração do capital investido e os tributos que serão repassados ao governo. Não há lucro no serviço regulado, por que é de interesse público, feito para a coletividade, por isso estamos fiscalizando constantemente e auditando os números das empresas.

A norma que trata deste assunto é a Portaria 86 de 08 de março de 2.012, publicada hoje no Diário Oficial do Estado.

Campo Grande (MS), 12 de março de 2012.

O serviço público de transporte de passageiros apresenta-se como uma indústria de rede, pois atende aos 78 municípios, com 311 horários por semana, emprega 941 colaboradores diretos (motoristas, cobradores e auxiliares administrativos) e outros 5.000 indiretos, movimenta 6,5 milhões de passageiros por ano, em 32 milhões de quilômetros, com a meta de universalização atendida em 100%, e os principais motivos de viagem são: 40% para trabalho ou negócios; 35% para o lazer; 18% que usam para o tratamento de saúde e outros 7% dos usuários que utilizam para visitar parentes ou estudar. A carga tributária do setor é de 26,54% para linhas estruturais e regionais e 8,68% para linhas regionais CTU e locais. O sistema reserva 2 poltronas gratuitas para os idosos.