



## NOTA TÉCNICA Nº 01/2017/CRE/DTR

**Assunto:** Reajuste Tarifário do Serviço de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros

**Ref:** Processo nº 51/200109/2017

### Do Objeto

Em 15/02/2017 o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Mato Grosso do Sul – RODOSUL protocolizou requerimento na AGEPAN, reivindicando a implementação das seguintes medidas:

- a) Aumento nos preços das passagens, com base em índice de inflação que tenha o maior peso;
- b) Estabelecimento do valor mínimo da passagem em R\$ 10,00, para o menor trecho rodoviário, à exceção dos municípios limítrofes.
- c) Que a variação coeficiente tarifário referente aos pisos de terra e de asfalto, atualmente da ordem de 15%, seja elevada para 25%;

### Da Fundamentação do Pleito

O pedido de atualização tarifária requerido pelo RODOSUL se apoia nos seguintes aspectos:

- d) Em 15/03/2017 se completará o lapso temporal de 1 (um) ano, contado a partir da implantação do último reajuste tarifário;
- e) Os reajustes de preços públicos, ao longo dos últimos anos, estariam sendo bem superiores àqueles referentes à atividade de transporte rodoviário no Estado;
- f) Conforme pesquisa tarifária apresentada, o Estado de Mato Grosso do Sul encontra-se na 10ª colocação no *ranking* nacional, sendo que outras unidades da Federação os coeficientes tarifários vêm recebendo aumentos significativos;
- g) Em maio próximo deverá ser realizada a Convenção Coletiva anual;
- h) Os prejuízos ao equilíbrio econômico-financeiro das empresas transportadoras, causados pelos operadores de vans e pela atividade de operadores clandestinos.

Argumenta ainda o requerente que, em face da defasagem apontada, impõe-se a recomposição tarifária.

### Considerações Preliminares

A atividade de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros através de linhas regulares vem apresentando sinais de estagnação ao longo dos últimos anos.

Tomando-se como referência os dados de movimentação de passageiros informados pelas empresas operadoras de linhas regulares, o número de passageiros transportados anualmente oscilava em torno de 6,0 milhões, até o ano de 2008; a partir de então, iniciou-se uma tendência de queda continuada, a ponto de



serem transportados, em 2016, cerca de 4,0 milhões de passageiros, de acordo com as informações prestadas rotineiramente pelas empresas.

Assim, baseando-se nas estatísticas disponíveis, constata-se uma redução de aproximadamente um terço na quantidade de passageiros transportados, ao longo de 8 anos.

Tais dados evidenciam uma evasão dos usuários do sistema formal, principalmente com relação às linhas regulares com itinerários mais curtos, integrando municípios limítrofes. Em certa medida, isso se deveu ao aumento de proprietários de veículos, associado ao crescimento do PIB per capita registrado até 2011, o que estimulou o transporte próprio e a oferta do serviço por parte de transportadores não regularizados, que passaram a ver na facilidade de aquisição de um carro de passeio uma oportunidade de negócio.

Como decorrência, a queda do número de usuários reduziu de forma drástica a taxa média de ocupação dos veículos em diversas linhas e horários, comprometendo a viabilidade econômica do serviço, com reflexos diretos sobre a qualidade do serviço, na forma de supressão de horários (ou mesmo de linhas) e o desestímulo à renovação da frota.

Tais circunstâncias, agravadas pelas dificuldades econômicas enfrentadas pelo País nos anos mais recentes, provocaram um ciclo vicioso que tende cada vez mais a afastar os usuários do serviço.

Reconhecendo esse estado geral da situação, a AGEPAN passou a permitir, desde o 2º semestre de 2015, a adoção, pelas empresas transportadoras, da prática da tarifa promocional, no intuito de se contribuir para o melhor aproveitamento da frota em operação, através do aumento do número de usuários, com possíveis reflexos positivos no faturamento das empresas.

### **Considerações sobre a Proposta**

Tendo em vista os aspectos acima elencados, vimos trazer alguns comentários sobre a proposta em tela, ponto a ponto.

#### ***I – Reajuste das tarifas com base em índice de inflação que tenha o maior peso.***

A partir dos elementos apresentados, cabe preliminarmente considerar que a aplicação de reajuste pleiteado ao coeficiente tarifário, com base na variação de custos, encontra-se amparado na legislação em vigor, desde que o período decorrido entre reajustes sucessivos não seja inferior a um ano.

O requerente inova porém ao sugerir a atualização de preços com base em outro índice de inflação “que tenha o maior peso”, elencando diversos outros indicadores (salário mínimo, tarifas de água e de energia elétrica e o índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC); tais índices viriam apresentando, nos anos mais recentes, variações percentuais superiores aos reajustes aplicados às tarifas de transporte, que vêm sendo reajustadas através da aplicação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

No período 2013/2016, o valor do coeficiente tarifário do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros sofreu uma variação de 31,06%, relativa ao coeficiente tarifário para linhas regionais, com piso asfáltico; acrescentando-se a esse percentual a variação de 5,35% do IPCA-IBGE, ocorrida em 12 meses (período de janeiro de 2016 a janeiro de 2017, que corresponde aos dados atualmente disponíveis), obtém-se para o período 2013/2017 uma variação acumulada de 38,06% para o referido índice.

Tal variação, por sinal, é bastante próxima à variação do salário mínimo em igual período (que foi de 38,20%, conforme aponta o próprio RODOSUL no seu requerimento), o que reforça a manutenção do IPCA-IBGE como o índice de reajuste a ser aplicado às tarifas de transporte no Estado.

Embora não possa ser considerado um índice essencialmente representativo da variação de custos de setor de transporte rodoviário de passageiros, o IPCA-IBGE, considerado o índice oficial de inflação no País, poderá ser utilizado para essa finalidade, na ausência de um índice setorial mais adequado.

Assim, a substituição do índice que vem sendo utilizado por outro, deverá ser justificada por uma questão de efetiva representatividade da estrutura de custos do setor; não sendo esse o caso, deverá ser mantida a utilização do mesmo índice, cuja evolução ao longo dos últimos meses é demonstrada no quadro a seguir:

### EVOLUÇÃO DO IPCA-IBGE

ANO	MÊS	NÚMERO ÍNDICE (DEZ 93 = 100)	VARIÇÃO (%)	
			NO MÊS	12 MESES
2016	JAN	4550,23	1,27	10,71
	FEV	4591,18	0,90	10,36
	MAR	4610,92	0,43	9,39
	ABR	4639,05	0,61	9,28
	MAI	4675,23	0,78	9,32
	JUN	4691,59	0,35	8,84
	JUL	4715,99	0,52	8,74
	AGO	4736,74	0,44	8,97
	SET	4740,53	0,08	8,48
	OUT	4752,86	0,26	7,87
	NOV	4761,42	0,18	6,99
	DEZ	4775,70	0,30	6,29
2017	JAN	4793,85	0,38	5,35

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Índices de Preços, Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor.

#### **II - Estabelecimento do valor mínimo da passagem em R\$ 10,00**

A proposta faz a ressalva que o valor da tarifa mínima de R\$ 10,00 seria aplicável apenas aos deslocamentos dentro de um mesmo município, não se aplicando portanto a deslocamentos entre municípios limítrofes.

Considerando-se os valores dos coeficientes tarifários para as linhas de médio ou longo percurso, reajustados com base na inflação dos últimos 12 meses, tal tarifa corresponderia à distância aproximada de 40 km. No caso de linhas regionais de características urbanas, a distância correspondente à tarifa de R\$ 10,00 equivaleria a cerca de 46 km.

Considerando-se as tarifas atualmente em vigor, as distâncias correspondentes à tarifa mínima (atualmente equivalente a R\$ 7,80) são respectivamente de 33 km e 38 km.

Assim, com relação à proposta, cabe registrar os seguintes aspectos:

- a) O novo valor ora pleiteado representaria um acréscimo de 28,2% com relação à tarifa mínima autorizada no ano anterior, percentual bem superior à inflação e aos reajustes salariais no mesmo período, penalizando aqueles usuários residentes em áreas rurais que necessitem se deslocar com frequência à sede do município e que não disponham da oferta de outro tipo de serviço, no âmbito exclusivamente municipal;
- b) A aplicação de tarifas mínimas diferenciadas para deslocamentos dentro de um mesmo município ou entre municípios limítrofes, além da complexidade operacional envolvida, certamente provocará questionamentos dos usuários de uma determinada linha, uma vez que, conforme o deslocamento se dê dentro de um mesmo município ou não, a um deslocamento menor poderá corresponder uma tarifa maior.

Tais aspectos contraindicam a adoção da medida proposta, devendo-se dar à tarifa mínima um tratamento idêntico ao do reajuste dos coeficientes tarifários.

### **III – Revisão do coeficiente tarifário referente ao piso de terra**

Os coeficientes tarifários utilizados para rodovias com piso de terra atualmente são estabelecidos com base no acréscimo de 15% sobre os valores dos coeficientes correspondentes, para rodovias com piso de asfalto; o pleito em análise propõe a elevação desse percentual para 25%.

É prática usual, em todo o País, estabelecer-se uma correspondência entre os 2 coeficientes, na forma de um acréscimo percentual ao coeficiente tarifário estabelecido para o piso de asfalto. De maneira geral, esse acréscimo, conforme a região, oscila de 30 a 50%. No caso específico da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que regula o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, é utilizado um acréscimo de 34,29%.

Nesse contexto, o pleito apresentado possui fundamento, aproximando-se da realidade, particularmente quando se considera que trafegabilidade das rodovias com piso de terra no Mato Grosso do Sul pode ser bastante comprometida em certas épocas do ano, sobretudo nas regiões de assentamentos.

Além disso, o impacto econômico da medida proposta será reduzido, uma vez que as linhas regulares intermunicipais, em sua quase totalidade, utilizam rodovias com pavimentação asfáltica. Tal circunstância permite a implementação da proposta, alterando-se de 15% para 25% o acréscimo sobre os coeficientes tarifários referentes ao piso de asfalto, para apuração dos coeficientes para o piso de terra.

### **Conclusão**

A questão fundamental que atualmente afeta o serviço do transporte rodoviário de passageiros de Mato Grosso do Sul é de ordem estrutural, caracterizando-se por uma taxa de ocupação dos veículos insuficiente, em diversas situações, para assegurar viabilidade das linhas em operação.

Assim, qualquer tentativa de se restabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro exclusivamente através de recomposições tarifárias poderá ser contraproducente, na medida em que venha a onerar o usuário dos serviços acima de sua capacidade de remunerar adequadamente o serviço prestado, propiciando o aumento da informalidade no atendimento do serviço, em detrimento da qualidade e da segurança.

Em face de todo o exposto, e tendo em vista o requerimento protocolizado pelo RODOSUL com vistas à atualização tarifária no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros em Mato Grosso do Sul, vimos sintetizar nossa manifestação, na forma dos seguintes posicionamentos:



- I. Aplicação da variação anual do IPCA-IBGE, que no período de fevereiro de 2016 a janeiro de 2017 correspondeu a 5,35% (cinco inteiros e trinta e cinco centésimos por cento), para atualização dos coeficientes tarifários hoje em vigor, bem como do valor da tarifa mínima, nas linhas regionais e estruturais, e do valor da tarifa única praticada nas linhas de características locais;
- II. Estabelecimento de acréscimo de 25% sobre os valores dos coeficientes tarifários para rodovias com piso de asfalto, com vistas à apuração dos coeficientes tarifários correspondentes, aplicáveis às rodovias com piso de terra.

Finalmente, considerando-se que o último reajuste foi aplicado com validade a partir de 15/03/2016, e que a Lei nº 2766, de 18/12/2003, estabelece em seu art. 30 que os reajustes tarifários serão submetidos a consulta pública, entendemos que as tarifas do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros de Mato Grosso do Sul devam vigorar a partir de 01/04/2017, assegurando-se dessa forma o prazo suficiente para cumprimento do cronograma de procedimentos necessários, dentre eles a devida divulgação das novas tabelas de tarifas.

Campo Grande, 21 de fevereiro de 2017.

**Wollmer Tardin Filho**  
Coordenador da Câmara de Regulação Econômica/ DTR