

TRABALHOS TÉCNICOS DA 25ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA & 6º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

CATEGORIA 1

PLANILHA DE CÁLCULO TARIFÁRIO: MODELO PARA UMA EMPRESA PÚBLICA DO SETOR METROFERROVIÁRIO

SÍNTESE DO TRABALHO

Objetivo: O objetivo desse trabalho é apresentar um modelo de Planilha de Cálculo Tarifário para uma empresa pública do setor metroferroviário, seguindo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Relevância: Atualmente, a maioria das cidades utiliza planilhas de cálculo tarifário para reajuste da tarifa dos sistemas de ônibus. A metodologia desenvolvida na década de 80 pelo GEIPOT ainda é a mais utilizada pelas prefeituras brasileiras. Em suma, a planilha de cálculo tarifário deve refletir a composição dos custos para funcionamento do sistema divididos pelo número de usuários que o utilizam. Particularmente para os sistemas de transporte sobre trilhos não existe uma planilha de custos específica para o cálculo tarifário. Nesse sentido, o presente estudo busca apresentar os principais elementos para composição de uma planilha de cálculo tarifário para o setor metroferroviário, em alinhamento a diretriz de garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e modicidade tarifária do serviço.

Descrição: Conforme definição do IPEA (Carvalho, 2016), a política tarifária no sistema de transporte público urbano é o conjunto de medidas, regras e normas estabelecidas pelo poder público que delimitam a forma de financiamento da operação desses sistemas, incluindo a definição dos preços, estratégia de cobrança e opções de pagamento, com base em objetivos econômicos, financeiros, sociais e ambientais, em convergência com as diretrizes da mobilidade urbana.

A política tarifária é um tema que recebe muita atenção da população, dos meios de comunicação e do poder público. Recentemente, o Brasil desenvolveu leis que influenciam as políticas tarifárias nos diferentes sistemas de transporte público coletivo (Rodrigues et al., 2018). A Lei da Mobilidade (Lei 12.587/2012), que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, aborda o papel da União, Estados e Municípios na implantação da Política, esclarece os direitos dos usuários dos sistemas de mobilidade, dá diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo e para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana. A Lei nº 12.587/2012, também indica que as empresas operadoras, independentemente se públicas ou privadas, precisam operar suportadas por suas próprias receitas visando alcançar o equilíbrio econômico. Nesse sentido, a planilha tarifária é o principal instrumento para aferir tarifas em diferentes níveis do equilíbrio-econômico financeiro da empresa.

A partir deste contexto, em 2019, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (TRENSURB) aprovou a sua Política Tarifária, tendo como princípios a avaliação da sustentabilidade econômica-financeira da empresa, a simplicidade na compreensão e transparência da estrutura tarifária para o usuário, a publicidade do processo de revisão tarifária e do reajuste da tarifa, modicidade da tarifa para o usuário e o incentivo a integração física, tarifária e operacional com os diferentes modos e das redes de transporte público e privado na região de abrangência da empresa.

O método de cálculo adotado tem como base as demonstrações contábeis da empresa e permite a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro da empresa em três níveis: i) Custo Operacional; ii) Custo de Funcionamento; e iii) Custo Total. Dessa forma, é possível analisar os diferentes impactos na definição do valor da tarifa por meio da

elaboração de cenários de expectativa de demanda, receita operacional, Taxa de Cobertura Operacional (TCO), necessidade de subvenção do Governo, entre outros. A geração de cenários é uma importante ferramenta de planejamento, já que permite simular alternativas de aplicação de políticas de curto ou longo prazo, auxiliando o processo de tomada de decisão.

Dessa forma cada um dos custos avaliados é dividido entre os passageiros pagantes equivalentes do sistema. O Passageiro Pagante Equivalente expressa a quantidade de usuários que efetivamente contribuem para a divisão dos custos do sistema, levando em conta a diferenciação de tarifas pagas integralmente e as tarifas pagas com desconto.

O Custo Operacional é representado pelos custos diretamente ligados à atividade fim (operação e manutenção) acrescidos dos tributos. O Custo de Funcionamento é composto pelo Custo Operacional acrescido das Despesas Gerais e Administrativas, sendo destes deduzidos a depreciação e amortização. O Custo Total é o Custo Operacional acrescido das Despesas Gerais e Administrativas e das Despesas Financeiras.

Para subsidiar a definição do valor da Tarifa Unitária, quando do reajuste, será realizado um estudo tarifário anual, considerando o equilíbrio econômico-financeiro da empresa, além dos princípios da modicidade tarifária, políticas públicas, mercado de transportes e outros fatores relevantes.

CARVALHO, C. H. R. Aspectos regulatórios e conceituais das políticas tarifárias dos sistemas de transporte público urbano no Brasil. Brasília: Ipea, 2016. (Texto para Discussão, n. 2192).

RODRIGUES, F. H.; FREIBERG, G.; CRUZ, M. F.; MARTINS, W. C.; VANZELLA, R. F.; JACOBSEN, A. Políticas tarifárias no Brasil. Brasília: Eficiência Energética na Mobilidade Urbana, 2018. (Estudo Técnico).

BRASIL. Lei nº 12.587/2012 (2012) Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF.

Declaramos que o presente trabalho é inédito, não tendo sido publicado em livro, revistas especializadas ou na imprensa em geral.

FRANK ALVES FERREIRA

Mestre em Engenharia de Transportes pela Universidade de São Paulo (USP). Possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG, 2015) com período sanduíche na Universidad de Alicante (Espanha). Atualmente, é engenheiro do Setor de Planejamento e Projetos de Mobilidade Urbana da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (TRENSURB).

MARIA CECILIA DA SILVA BRUM

Doutoranda em Ciências Contábeis na Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), Mestre em Ciências Contábeis pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS, 2014), Especialização em Finanças pela Universidade Franciscana (UFN, 2008), Graduação em Ciências Contábeis pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, 2006). Possui experiência profissional nas áreas de auditoria, controles internos, orçamento e contabilidade pública e societária. Contadora na Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (TRENSURB). Professora Universitária nos Cursos de Ciências Contábeis e Administração.

FRANCISCO SCHREINERT

Engenheiro Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS, 1982). Possui curso de extensão em Planejamento de Transportes no Planejamento Urbano pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS, 1983) e Especialização em Transportes Urbanos pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

(UFRGS, 1986). Atuou como Diretor de Transporte Metropolitano na Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional (METROPLAN) do Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Atualmente, é Consultor Especial na Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (TRENSURB).