



Prefeitura Municipal de Botucatu

Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana

Rua Antonio Bernardo, 45 – Lavapés – CEP: 18605-630 Fone/Fax (14)3882-9888.

Botucatu, 11 de Junho de 2013

A

CÂMARA MUNICIPAL

ILUSTRÍSSIMO SENHOR VEREADOR

LELO PAGANI

REF: REQUERIMENTO 571 DE 27/05/2013

O assunto colocado em trâmite pelo Nobre vereador merece tratamento destacado em relação a conjuntura nacional e as diretrizes que norteiam o tema.

Em uma análise rápida, poderíamos entender que a conta é extremamente simples ou seja, basta as Prefeituras aplicarem o percentual de 3,65% sobre o valor de suas tarifas e reduzi-las no mesmo percentual.

Mas não é tão simples, conforme destacado em Vosso requerimento a medida é pela preocupação com o impacto dos reajustes das tarifas de transporte coletivo sobre a inflação.

Isto por quê:

Sendo o combustível um insumo que detém um peso extremamente considerável dentro do custo tarifário e que houve aumentos em seus valores em Janeiro e Março deste ano no patamar de de 5,40% e 5,00%, respectivamente, ficou visível que o cenário de reajuste das tarifas públicas se demonstrava desfavorável, porquanto já se podia vislumbrar que o impacto ultrapassariam os limites inflacionários almejados pelo Governo Federal.

Mas não foi só isso, em referência a este tópico, em ano anterior o Brasil assinou o pacto de despoluição, por consequência os motores dos veículos de transporte coletivo passaram por mudanças no sentido de minimizar o impacto dos poluentes, criando-se assim o diesel S10, que tem por sua composição preço acima do diesel comum pressionando o valor das tarifas nas cidades que

renovaram suas frotas, traduzindo-se em mais pressão sobre as tarifas públicas.

Consequência também deste pacto ambiental, foi criado o motor padrão EURO 5, elevando o custo dos chassis dos veículos coletivos, conforme podemos verificar em nossa própria cidade com os novos ônibus da concessionária São Dimas apresentados recentemente em nossa cidade.

Outro fator relevante a ser avaliado nesta questão é o porquê do Governo federal anunciar esta Medida Provisória de redução do PIS e COFINS em 1º de Junho de 2013.

É de fácil conclusão. Observamos:

A data base da categoria de transporte público é 01º de Maio de cada ano, com incidência na folha no 5º dia útil de Junho.

Até onde podemos acompanhar os dissídios estão ultrapassando a casa inflacionária em todo o país.

Em Botucatu o índice de reajuste alcançou a casa dos 10% sobre os salários o que vimos com bons olhos trazendo uma valorização para os trabalhadores, mesmo causando pressão ainda maior sobre os custos do sistema de Botucatu.

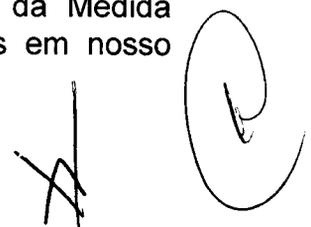
Sob todos os ângulos podemos verificar que a medida de isenção de PIS/COFINS foi de contenção e não benesse aos usuários de transporte público, algo almejado pelo setor desde a criação do Ministério das Cidades, tendo sua motivação inflacionária.

Pois com 10,4% de aumento nos combustíveis e 10 % no custo mão de obra, sem ingressar no aspecto dos custos de investimento em veículo e demais insumos, alheada as perdas operacionais, por si só automaticamente elevaria as tarifas públicas em limites muito acima do esperado pelo Governo Federal, elemento este que compõe a "cesta básica" da população.

Diante desta perspectiva nacional, resolveu governo federal desonerar o imposto sobre a receita bruta das empresas operadoras de transporte coletivo, suburbano e rodoviário, pois não suportariam a absorver os custos de combustível e mão de obra sem o repasse imediato e principalmente que estes se mantivessem na casa inflacionária de 6,0%.

Apesar da medida ser extremamente assentada ainda se trata apenas de Medida Provisória podendo perder sua eficácia em 60 dias, causando preocupação ao setor, caso não haja aprovação no Congresso e Senado Federal.

Passado este reduzido e singelo comentário á respeito da Medida Provisória a sua causa e efeito. Vamos nos ater aos impactos em nosso município e nossas pressuposições:

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

1. Administramos o Sistema de Transporte Público, de uma forma que, os conflitos econômicos ou operacionais não alcancem os passageiros pagantes com periodicidade a menor que a época contratual de reavaliação financeira.
2. Não, consideramos impactos financeiros, implorados pelos concessionários mês a mês.
3. Respeitamos o equilíbrio financeiro do sistema, considerando os valores residuais ao longo do período de vigência da tarifa.
4. Não, sucumbimos aos argumentos de que medidas de melhorias no sistema e a mobilidade dos usuários se condicionem a imediata reavaliação financeira.

Mas vamos nesta ocasião realizar um exercício, desconsiderando as questões operacionais (produção quilométrica, frota operacional, passageiro equivalente, investimentos em renovação de frota, redução de idade média, melhorias necessárias, etc.). Caso a equação econômica financeira fosse calculada mês a mês:

Incidência dos Custos:

Combustível: 23,40%

Mão de Obra: 49,55%

INPC até Maio: 27,05%

Impactos:

Janeiro

5,4% Reajuste Diesel + 0,86% Inflação

Fevereiro

0,60% Inflação

Março

5,4% Reajuste Diesel + 0,47% Inflação

Abril

0,55% Inflação

Maior

0,37% Inflação

10% M.Obra

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, located at the bottom right of the page.

- 3,5% PIS/COFINS.

Resultados:

Tarifa Fevereiro: R\$ 2,69

Tarifa Março: R\$ 2,69

Tarifa Abril: R\$ 2,73

Tarifa Maio: R\$ 2,73

Tarifa Junho: R\$ 2,87 – 3,5% = R\$ 2,77

Como se vê em um exercício rápido e superficial com a avaliação apenas dos índices expostos, teríamos hoje uma tarifa em torno de R\$ 2,77, mesmo com a redução do PIS/COFINS.

Portanto, da mesma maneira que não aumentamos imediatamente a tarifa quando existiu a oneração, não seria coerente reduzi-la imediatamente quando de sua desoneração. O que de fato não ocorreu como podemos demonstrar e sim a sua contenção.

Verifica-se que em algumas cidades de nosso país esta havendo redução das tarifas seja por medida administrativa seja por medida judicial, mas em todos os casos em cidades a que haviam reajustado suas tarifas no mês anterior. Não sendo está a situação em Botucatu onde a reavaliação há de ocorrer, ainda que se antecipássemos esta reavaliação para este mês não seria no sentido de reduzir sendo o efeito contrário, conforme a modesta análise.

Mas com certeza a decisão do governo ajudará em muito, visto que poderemos utilizar este índice para compensação dos valores residuais entre os reajustes de diesel e mão de obra, bem como os acréscimos de quilometragem e linhas no sistema durante o período e os previstos para o próximo ano.

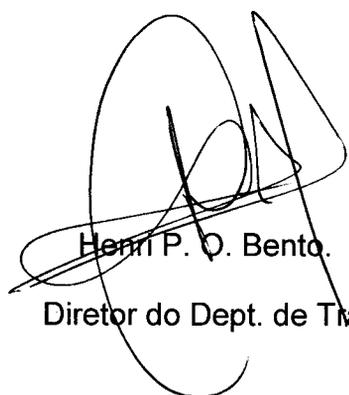
Sendo certo ainda, que não será considerado como encargo tributário para a próxima tarifa caso venha a ser aprovada a medida provisório ou mesmo durante sua eficácia..

Ressaltamos ainda que em nossa cidade temos um diferencial muito importante com metodologia moderna vista em poucas cidades brasileiras onde as concessionárias são abrigadas a recolher percentual de suas receitas brutas para retorno de melhorias no sistema através de fundo administrado pela Prefeitura, diferencial este que se existente em todos os municípios a

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

desoneração proposta pelo Governo Federal não alcançaria seu objetivo maior a contenção do reajuste das tarifas até um limite próximo da inflação.

Estamos á inteira disposição, também pelo telefone 3882.9888 e email semutran@botucatu.sp.gov.br.



Henri P. O. Bento.
Diretor do Dept. de Tráfego

Atenciosamente,



Vicente Silvio Ferraudó
Secretário de Mobilidade Urbana