



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS SEINFRA 002/2018

Imbituba, 01 de agosto de 2018.

Excelentíssimo Senhor Prefeito,

Encaminhamos à superior deliberação de Vossa Excelência a anexa minuta de proposição que dispõe sobre o Projeto de Lei Complementar que autoriza o Poder Executivo a subvencionar valor da tarifa do Transporte Coletivo Urbano Municipal.

Justificando:

Um dos fatores que mais impulsionam o valor da tarifa do transporte coletivo urbano são as "gratuidades". Autorizadas por leis federais, estaduais e municipais, as gratuidades atingem desde idosos, pessoas com deficiência e estudantes, até categorias especiais de trabalhadores, como carteiros e policiais. Segundo a NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, as gratuidades causam um impacto, em média, de 16,7% em todo o país, chegando a 29% em Imbituba no ano de 2017.

Nazareno Stanislau Afonso, do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade, em entrevista ao Diário do Transporte, em 05 de junho de 2017, observa que:

...na atualidade um emaranhado de leis, originadas nos três níveis de governo, concedem inúmeras gratuidades e benefícios tarifários a diversos segmentos sociais nos serviços de transportes públicos urbanos. Inicia-se pela própria Constituição Federal que concede a gratuidade aos idosos com mais de 65 anos, passando por leis federais que concedem benefícios aos carteiros, oficiais de justiça e fiscais do trabalho. A partir daí, leis estaduais e municipais cuidam de estender os benefícios a um grande número de classes sociais como estudantes, aposentados do serviço público, deficientes físicos, policiais civis e militares, bombeiros, etc. Não nos cabe discutir o direito de cada um desses segmentos da sociedade de usufruir os benefícios alcançados: ao contrário, as gratuidades do idoso, das pessoas com deficiência e a meia passagem dos



estudantes são justas e merecem o nosso apoio. A grande questão a ser colocada é: quem está pagando e quem deve pagar esta conta?

Leis Municipais no decorrer dos anos, em Imbituba, concederam o benefício das gratuidades parciais (50%) ou integrais a um grande grupo de usuários, que inclui servidores públicos municipais e estaduais, que é o caso dos professores da rede estadual de ensino. (Lei 2.824/2006).

Importante salientar que o que compromete a modicidade tarifária não é a concessão em si do benefício da gratuidade, mas a ausência de subsídios da parte de quem a concede. Isso porque o modelo de financiamento do Transporte Público baseado exclusivamente na receita tarifária não tem se mostrado suficiente para custear todo o sistema. Aliado a isso a evasão de pagantes devido ao aumento do custo da passagem.

Quando esse fato ocorre, e na última década no Brasil verificou-se esse movimento em função do avanço do transporte individual, o nível da tarifa torna-se cada vez mais alto para compensar a diminuição do número de tarifas pagas, o que induz novas perdas de demanda, retroalimentando o ciclo-vicioso que se forma em função da dependência das camadas mais carentes da população em relação ao TPU e sua baixa capacidade de pagamento. (Nota Técnica Ipea - Tarifação e Financiamento do TPU, 2013 - p.11)

Ocorre hoje no município uma das formas de subsídio cruzado entre passageiros – que é quando os pagantes são diretamente sobretaxados com uma tarifa mais alta para subsidiar os não pagantes. Para se evitar esta forma de financiamento instituiu-se subsídios extra tarifários, provenientes de fontes diversas. Cidades que já implantaram alguma forma de subsídio extra tarifário tem conseguido manter a viabilidade dos seus sistemas de transporte público.

Cumpra-se nos lembrar o disposto no Plano de Outorga do Transporte Público Municipal, de 2014, que estabelece como competência da concedente, entre outras, assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Além disso, dentre as diretrizes que orientam a

política tarifária do transporte, segundo o mesmo plano de outorga, está a revisão das gratuidades.

Como beneficiário de gratuidade ou detentor de benefício tarifário deve-se considerar todo e qualquer passageiro não equivalente, ou seja, que não contribui com a tarifa cobrada pelo serviço. No ano de 2017, este passageiro representou 29% (vinte e nove por cento) dos passageiros transportados, conforme demonstrativo abaixo:

Total de Passageiros Transportados	1.537.785
Total de Gratuidades Integrais	223.643
<i>Idosos</i>	148.282
<i>Pessoas com Deficiência (PcD)</i>	15.869
<i>Acompanhantes PcD</i>	8.027
<i>Professor Municipal</i>	26.148
<i>Professor Estadual</i>	15.439
<i>Serventes e Merendeiras</i>	9.881
Total de Gratuidades Parciais (50%) (1+2)	218.539
Estudante Total	416.713
<i>Estudante Equivalente (1)</i>	208.357
Servidor Municipal Total	20.364
<i>Servidor Municipal Equivalente (2)</i>	10.182
Total de Gratuidades	442.182

A Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, versa o que segue:

"A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços, somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário (...)" – **Art 9º, § 1º.**

Alc



"O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se **tarifa pública**, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante." – **Art 9º, § 2º.**

"A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração (...) e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **déficit** ou subsídio tarifário." – **Art 9º, § 3º.**

"Caso o poder público **opte** pela adoção do subsídio tarifário, o **déficit** originado deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários do serviço de transporte, dentre outras fontes, instituído pelo poder público delegante." – **Art 9º, § 5º.**

O município de Imbituba optou pelo subsídio tarifário no ano de 2016, quando instituiu, através da resolução PMI-SEAPI 16/2016, a tarifa pública de R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos) para as linhas curtas e R\$ 4,00 (quatro reais) para as linhas longas, resultando numa tarifa pública média de R\$ 3,70 (três reais e setenta centavos) enquanto que a Nota Técnica 002/IMBITUBA/2016 demonstrava a necessidade de uma tarifa de remuneração na ordem de R\$ 4,15 (quatro reais e quinze centavos)

A mesma opção confirmou o município no ano de 2017 quando diante de uma tarifa de remuneração de R\$ 4,02 (quatro reais e dois centavos), conforme Nota Técnica 003/IMBITUBA/2017, manteve a tarifa pública instituída em maio de 2016.

Conforme requerimento administrativo apresentado pela concessionária em fevereiro/2018 (Processo Administrativo 731/2018), a tarifa de remuneração atual, segundo suas próprias informações, é de R\$