

À

Câmara Municipal de Vereadores de Pato Branco – Estado do Paraná
 Ilmo. Sr. Presidente Moacir Gregolin

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 3775/2020
 Data: 02/12/2020 - Horário: 15:17
 Administrativo

Resp. Of. 712/2020-DL e Of. 713/2020-DL ambos datados de 23/11/2020.

Referência ao projeto de Lei nº 8/2017 que altera a Lei Geral do Transporte nº 3.598/2011.

O CONSÓRCIO TUPÃ, consórcio de empresas, na qualidade de concessionário do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Pato Branco, Estado do Paraná – Contrato de Concessão sob nº 180/2017, inscrito no CNPJ/MF sob nº 24.954.543/0001-06, situado à Rua Tamoio, nº 639, Bairro Centro, no Município de Pato Branco, Estado do Paraná, por intermédio de seu Presidente, o Sr. Darci Miguel Vezzaro, onde recebe e emite notificações no endereço acima reportado, vem, RESPEITOSAMENTE, através deste, tecer algumas considerações em relação ao Projeto de Lei supracitado.

Inicialmente cabe esclarecer que o referido projeto de lei já nasceu ilegal, visto que a própria Lei Geral do Transporte nº 3598/2011 determina em seu §1º do Art. 52., que futuras gratuidades devem ter definida sua fonte de custeio, *in verbis*:

Art. 52. O cálculo da tarifa será efetuado pelo Órgão Gestor com base em planilha de custos.

§ 1º Além das gratuidades e descontos estabelecidos na presente Lei, futuras concessões de benefícios ou subsídios somente poderão ser determinadas por lei específica que defina sua fonte de custeio.

Pois, bem, o Projeto de Lei 8/2017 é datado de 07 de fevereiro de 2017, ou seja, foi elaborado antes de realizada a assinatura do Contrato de Concessão do transporte coletivo de referência ao Edital nº 31/2015 – Processo nº 159/2015, processo licitatório do qual se originou o referido Contrato de Concessão nº 180/2017-GP, firmado com o ora manifestante.

Referido contrato de concessão, possui inúmeras condições entre o Poder Concedente e o Concessionário, entre essas obrigações a mais importante e base de todo o contrato é o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, princípio contratual que é muito bem elencado na Lei de Concessões nº 8.987/1995, em especial no art. 9º da citada lei.



Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Cabe aqui ressaltar que o Contrato de Concessão nº 180-2017-GT já está em desequilíbrio, pois, já há no judiciário uma Ação de Indenização nº 0009890-39.2020.8.16.0131, que busca indenização no importe de R\$ 587.442,99 (quinhentos e oitenta e sete mil quatrocentos e quarenta e dois reais e noventa e nove centavos), cujo objeto é a garantia de demanda estabelecida no contrato.

Assim, não é prudente que se aprove uma lei que não indica a fonte de custeio para a concessão de mais benefícios de gratuidade para os estudantes, quando há evidente risco de agravar ainda mais a crise vivenciada no transporte, em especial ao período de pandemia que o concessionário vem enfrentando inúmeras dificuldades financeiras para que se mantenha o básico para a operação da concessão.

O Consórcio Tupã, no ano base de 2019, possui 4.517 estudantes cadastrados e, destes, 1.963 (um mil novecentos e sessenta e três) utilizam 2 (dois) vales transporte por dia.

Na hipótese da aprovação do Projeto de Lei em discussão, estes 1.963 estudantes que utilizam de 02 (dois) meio-passe por dia serão beneficiados com mais 2 (dois) meio-passe por dia, ou seja, deixariam de pagar as duas tarifas a mais de R\$ 3,50 cada uma para pararem R\$ 1,75 cada uma. O reflexo 02 (dois) meio-passe a mais por dia para estes 1.963 estudantes corresponde que o sistema de transporte coletivo deixaria de arrecadar R\$ 6.870,50 por dia, sendo multiplicado por 20 (vinte) dias úteis implicaria numa fuga de receita de R\$ 137.410,00 (cento e trinta e sete mil quatrocentos e dez reais) por mês, o que corresponde a uma quebra de número de passageiros equivalentes no numerário de 39.260.

Diante deste numerário, ao aplicar-se esta supressão de receita na Tarifa do transporte coletivo, incorrerá no importe de R\$ 0,62, conforme aplicação de mais este benefício de desconto/gratuidade na Planilha Tarifária de 2019, tomada como base para esta exemplificação do impacto tarifário. Ou seja, caso seja aprovado este Projeto de Lei, a tarifa dos atuais R\$ 3,50 será alçada para R\$ 4,10.

Mesmo que somente 50% destes estudantes se utilizem deste benefício ou, então, que seja concedido só mais 01 (um) vale transporte meio-passe a mais para cada estudante por dia, ainda assim, corresponderia R\$ 0,29 no cálculo tarifário. Ainda, se somente 1/3 desses estudantes se utilizem deste novo benefício, ainda assim se reportaria a um aumento tarifário R\$ 0,19 na tarifa do transporte coletivo, ou seja, dos atuais R\$ 3,50 passaria a ser, no mínimo, R\$ 3,70.



Ou seja, nobres vereadores, haverá SIM impacto na tarifa em razão da concessão ou extensão de benefícios a qualquer classe da sociedade e este fato se extrai do simples cálculo tarifário e também da lógica matemática-financeira básica, ou seja, quanto menor a receita, maior o valor do produto ou serviço, em se tratando de transporte coletivo.

É temerário que tal projeto, elaborado antes da celebração do atual contrato de concessão seja votado sem a adequação a nova licitação e ao novo contrato, podendo inclusive, haver imputação de responsabilidade à Câmara de Vereadores que venha a aprovar o projeto na maneira que se encontra, pois há vício de legalidade.

Outro ponto se extrema importância, é no que tange ao Contrato de Concessão, que possui mecanismos de reajuste de tarifa em casos de desequilíbrio econômico, é quando se fala em gratuidade, independente de sua natureza, se deve falar em aumento tarifário, pois, o concessionário tem garantia contratual de demanda transportada e de equilíbrio econômico, ou seja, se não indicada a fonte de custeio, além de ilegal o preferido projeto também afetará o valor da tarifa atualmente cobrado.

Contudo, ponderamos que é de suma importância, com *VÊNIA*, o reporte à concessionária Consórcio Tupã do que se discute em razão do serviço de transporte coletivo urbano, pois as empresas que compõem este consórcio possuem mais de 50 anos de experiência no setor de transporte de passageiros, podendo absolutamente contribuir para as discussões e análises de situações sempre buscando o aperfeiçoamento da prestação deste essencial serviço.

Nestes termos, pedimos a reprovação do referido Projeto de Lei.

Nisto, reafirmamos nossos préstimos a esta egrégia Casa de Leis e nos colocamos sempre à disposição para dispor de informações e sanar dúvidas à cerca do Sistema de Transporte Urbano de Pato Branco.

Município de Pato Branco, Estado do Paraná, aos dias 02 de novembro de 2020.

Atenciosamente,


 CONSÓRCIO TUPÃ
 Darci Miguel Vezzaro
 Presidente

PLANILHA GERAL DE CUSTOS - SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO - PATO BRANCO

Planilha Geral de Custos - 2019

Indicadores Operacionais			MINIBUS	MIDIBUS	BÁSICO	Total	
Mês Referência	Frota	Total	3	8	23	18 Básico com Ar Condic.	34
		Operacional	3	6	21		30
Jun-19	Quilometragem Média Mensal	5.085	40.707	120.600	km	166.292	
	Demandas Médias Mensais Equivalente				pass.	218.836	
	Encargos Sociais				%	41,08%	
IPK - Índice de Passageiros por Quilômetro							1,3160

Item	Categ.	Coeficiente	Preço Base (R\$)	MINIBUS	MIDIBUS	BÁSICO	Custo Mensal	Custo/Km	%
Combustível (Diesel S-10)	Minibus	0,2500	3.363	4.275,21					
	Midibus	0,3333	3.363		45.632,73		217.799,80	1,3097	24,5%
	Básico	0,4143	3.363			167.891,86			
Lubrificantes	Minibus	0,0400	4.275,21	171,01					
	Midibus	0,0400	45.632,73		1.825,31		8.711,99	0,0524	1,0%
	Básico	0,0400	167.891,86			6.715,67			
Rodagem Pneus	Minibus	0,00007059	840,00	301,50					
	Midibus	0,00004800	1800,00		3.517,08		14.229,78	0,0856	1,6%
	Básico	0,00004800	1800,00			10.411,20			
Rodagem Recapagem	Minibus	0,00014118	505,00	362,53					
	Midibus	0,00012000	810,00		3.956,72		16.031,85	0,0964	1,8%
	Básico	0,00012000	810,00			11.712,60			
Peças Acessórios	Minibus	0,0042	117.546,45	1.469,33					
	Midibus	0,0042	115.552,33		2.888,80		31.267,00	0,1880	3,5%
	Básico	0,0042	307.530,47			26.908,87			
1. Custo Variável							288.040,42	1,7321	32,4%
Pessoal Oper. Motoristas		1.8838	2.480,00	19.773,03	39.546,06	138.411,20	197.730,28	1,1891	22,3%
Pessoal Oper. Cobradores		1.9008	1.488,00			83.796,16	83.796,16	0,5039	9,4%
Pessoal Oper. Fiscais		0,1000	2.480,00	1.049,64	2.099,27	7.347,45	10.496,35	0,0631	1,2%
Pessoal de Manutenção		0,1200	292.022,79				35.042,73	0,2107	3,9%
Benefícios			16.604,67				16.604,67	0,0999	1,9%
Pessoal Administrativos		0,0800	292.022,79				23.361,82	0,1405	2,6%
2. Custo de Pessoal							367.032,02	2,2072	41,3%
Licenciamento e Seguro Obrig.		1.0000	10,37	31,11	82,96	238,51	352,58	0,0021	0,0%
Despesas Gerais		0,0017	115.552,33	577,76	1.540,70	4.429,50	6.547,96	0,0394	0,7%
Remuneração de Diretoria			0,00				0,00	0,0000	0,0%
Sist. de Bilhetagem Eletrônica e Controle		1,0000	247,17	741,51	1.977,36	5.684,91	8.403,78	0,0505	0,9%
3. Custo Administrativo							15.304,32	0,0920	1,7%
Depreciação de Veículos	Minibus	0,0075	117.546,45	2.644,80					
	Midibus	0,0075	115.552,33		6.933,14		62.626,94	0,3766	7,0%
	Básico	0,0075	307.530,47			53.049,01			
Depreciação de Maq., Inst., Equip.	Minibus	0,0001	117.546,45	35,26					
	Midibus	0,0001	115.552,33		92,44		835,03	0,0050	0,1%
	Básico	0,0001	307.530,47			707,32			
Amortização da Outorga Mínima	ano	19	2.138.318,36				9.378,59	0,0564	1,1%
4. Custo de Capital							72.840,56	0,4380	8,2%
5. Custo Total sem Rentabilidade (1+2+3+4)							743.217,32	4,4694	83,6%
6. Margem de Remuneração Operação e Investimentos		12,88%		14,78%			109.878,78	0,6608	12,4%
7. Custo Total sem Tributação (5+6)							853.098,10	5,1301	96,0%
ISS ¹	2%	4,00%		4,17%			35.545,67	0,2138	4,0%
CPRB ²	2%								
8. Custo Total							888.641,77	5,3439	100%
TARIFA TÉCNICA (R\$/pass.)									4,06

1 - ISS - Imposto sobre Serviços

2 - CPRB - Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - Leis Federais N° 12.546/2011 e N° 13.161/2015

Diferença 2018 R\$ 0,04

Tarifa R\$ 4,10

ESTUDANTES QUE UTILIZAM 02 MEIO PASSE POR DIA - ANO 2019	
Estudantes	1963
Quantidade + 2 meio-passe/dia	2
Quantidade por dia	3926
Quantidade p/ mês (20 dias úteis)	78520
Valor Déficit (-R\$ 1,75)	R\$ 137.410,00
Passageiros Eq. (/R\$ 3,50)	39260