



CÁLCULO DE CUSTOS NO TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS: DESAFIOS E NECESSIDADES

Paulo Rogério da Silva Monteiro

Victor Lima Migliorini

O transporte público coletivo desempenha papel primordial nas cidades modernas, sendo diariamente o principal modo de transporte para milhares de pessoas, promovendo acessibilidade e desempenhando papel crucial na redução dos congestionamentos e na minimização das emissões poluentes, além de atuar como um fator de equidade que garante que todas as camadas da população tenham acesso a serviços essenciais.

No Brasil, em geral, a responsabilidade pela prestação desse serviço é concedida à iniciativa privada por intermédio de processos licitatórios. Por trás das viagens de ônibus que oferecem comodidade aos usuários estão as empresas operadoras, que despendem custos significativos para manter esse serviço funcional. A remuneração dessas empresas é baseada principalmente em receitas advindas da cobrança de tarifas aos usuários; e as não tarifárias, com destaque para os subsídios públicos e receitas provenientes de publicidade em veículos e estações.

No entanto, seja qual for o modelo de remuneração, o conhecimento acerca dos custos envolvidos na operação do serviço é crucial para os órgãos gestores dos sistemas de transporte público. Contrapondo essa necessidade, muitas vezes, apenas as operadoras têm acesso detalhado a esses custos, o que gera desequilíbrio na relação técnico-gerencial. Surge, portanto, a questão: como estimar com precisão os custos de operação e, conseqüentemente, remunerar adequadamente os operadores, dentro de um processo adequado tecnicamente e com transparência gerencial?

As planilhas tarifárias de transporte coletivo, onde são apuradas as parcelas que compõem o custo total do serviço, surgem como instrumentos essenciais para enfrentar essa questão complexa.

Nessas planilhas aplicam-se metodologias objetivas que visam a estimar os custos envolvidos na operação de um sistema de transporte público. A planilha GEIPOT, amplamente reconhecida, foi pioneira nesse sentido e por cerca de 30 anos foi o principal (e único) referencial reconhecido tecnicamente a ser utilizado em todos os municípios brasileiros. Mais recentemente, em 2017, após um esforço técnico-institucional que reuniu especialistas profissionais e acadêmicos, representantes dos órgãos gestores e dos operadores, criou-se a Planilha ANTP, em substituição à Planilha GEIPOT, trazendo a abordagem atualizada para o procedimento de cálculo do custo total do serviço e, conseqüentemente, do cálculo tarifário do transporte público local.

Mesmo com a existência desses importantes referenciais metodológicos, há importantes desafios a serem superados. Conceitualmente, os custos totais são divididos em custos variáveis (como combustíveis, lubrificantes, rodagem e manutenção), custos fixos (como salários, depreciação e remuneração de investimentos) e impostos.

De forma resumida, para estimar os custos variáveis, multiplica-se o preço do insumo pelo seu coeficiente de consumo naquele contexto local. Já para os custos fixos são necessárias informações sobre salários praticados na região, preços de serviços complementares necessários (serviços contábeis e sistemas de bilhetagem eletrônica, dentre outros), preço de veículos novos (chassi e carroceria), além de informações operacionais da empresa.

Apesar da metodologia da Planilha ANTP apresentar valores máximos, médios e mínimos para os coeficientes de consumo, o desafio inicia com definição dos valores dos coeficientes a serem utilizados em determinada realidade local. Via de regra, especialmente em processos de reestruturação físico-operacional e de regularização contratual (nova concessão), os gestores locais não possuem qualquer tipo de referencial específico local para estes indicadores, fazendo com que se adotem os valores médios, mesmo que não sejam aqueles mais adequados àquela realidade.

As dificuldades continuam com a estipulação dos preços dos insumos, embora a obtenção de alguns valores, como o preço do óleo diesel, pode ser relativamente simples, utilizando fontes oficiais como a Agência Nacional do Petróleo (ANP). Da mesma forma, salários da equipe operacional (motoristas, cobradores, fiscais, dentre outros) podem ser obtidos por meio de simples consultas às convenções coletivas de trabalho vigentes na localidade.

Há outros insumos que também são passíveis de obtenção de valores médios, como preços de pneus, recapagem, aluguel de veículos de apoio que são obtidos por meio de levantamentos de mercado exequíveis, pois há grande oferta desses serviços no mercado.

No entanto, em contrapartida, a complexidade aumenta quando se trata de insumos mais específicos e cruciais para o sistema de transporte, como as tecnologias embarcadas (ITS) e o preço de veículos novos (chassi e carroceria). A falta de interesse comercial dos fornecedores na divulgação de preços ou na elaboração de orçamentos detalhados, solicitados para o desenvolvimento de estudos técnicos ou processos licitatórios, coloca os gestores em uma situação de não conhecimento do real custo praticado pelo mercado. Qualquer divergência ou distorção na precificação desses insumos pode comprometer a adequação do respectivo cálculo tarifário.

Superar esses desafios citados exige colaboração, com um trabalho em conjunto de operadoras de transporte, autoridades governamentais e fornecedores de insumos, para garantir a transparência e a correção nas informações de preços, podendo envolver a definição de procedimentos padrões de divulgação de preços e maior publicidade de dados dos sistemas de transporte público.

Alternativamente, é necessário que organizações públicas e privadas comecem a desenvolver e a publicar bancos de dados de insumos, para que gestores públicos possam ter fontes de dados confiáveis para embasarem os cálculos tarifários desenvolvidos localmente.

Em um cenário em que a viabilidade econômica do transporte público tem tornado cada vez mais fundamental para o funcionamento sustentável das cidades, ressalta-se que deve ser de interesse público (e social) o desenvolvimento e a consolidação de uma abordagem correta e transparente para o cálculo tarifário, especialmente no que se refere à consolidação dos custos dos sistemas de transportes urbanos.

Assim sendo, somente pela cooperação e pelo compartilhamento de informações entre os entes envolvidos no processo, é possível garantir que os sistemas de transporte coletivo sejam uma opção acessível e eficaz para todos os cidadãos e, ao mesmo tempo, seja assegurada a sustentabilidade financeira das operadoras e a qualidade do serviço prestado.

“Este artigo expressa a opinião de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião institucional da FGV”