

CMTU e Prefeitura de Londrina

HISTÓRICO DAS TRATATIVAS E NEGOCIAÇÕES DA TARIFA DE ÔNIBUS

O histórico sobre os preços da tarifa do transporte coletivo em Londrina, se comparada a outras cidades do mesmo porte pode ser considerada normal, o modelo atual do contrato com as empresas está em **vigor desde 2004 e vai até 19.01.2019, podendo ser prorrogado por mais 15 anos**, foi amplamente debatido na época pela Prefeitura, inclusive com audiências públicas.

A frota que atende Londrina em 2017 é composta por 419 ônibus, sendo 340 da empresa Transportes Coletivo Grande Londrina – TCGL e 79 da LondriSul, com tempo médio de 6 anos de uso. Da frota total, 340 ônibus possui Wi-Fi e 16 são modelos BHLS – Super Bus.

As empresas empregam 1.106 motoristas, 541 cobradores e 258 de outras funções, totalizando 1.805 trabalhadores, sendo 288 da Londrisul = 16,0% e 1.517 da TCGL – Grande Londrina 84,0%.

Existem no Sistema de Transporte cerca de 2.600 pontos de ônibus dos quais 130 ainda não são cobertos e está sendo implantado o sistema SUPERBUS.

O Sistema de Transporte Coletivo de Londrina, em 2013 transportou 4.260.659 pessoas por mês, total de 51.127.910 no ano e percorreu 27.867.507 KM, em 2014 foram 3.820.237 pessoas/mês, 45.842.844 no ano e percorreu 29.562.437 KM, em 2015 foram 3.748.280/mês, 44.979.360 no ano e percorreu 29.085.547 KM, em 2016 foram 3.823.036/mês, 45.876.432 no ano e percorreu 28.376.382 KM, em **2017** foram 3.512.141/mês, **42.145.692 no ano** e percorreu 27.568.221 KM.

A tarifa de fevereiro de 2010 até dezembro de 2012 era **R\$ 2,20**.

Em fevereiro de 2013, por iniciativa da Prefeitura de Londrina, foi retirada da planilha de composição dos custos da tarifa os 7,5% de lucro das empresas, mesmo assim a tarifa foi subiu para **R\$ 2,45** com reajuste de 11,3% em relação a dezembro 2012, em junho de 2013 reduziu para R\$ 2,35 e em julho do mesmo ano voltou para **R\$ 2,30** terminando o ano com **4,54%** de reajuste em função das isenções de Pis, Cofins e da isenção de ICMS sobre o óleo diesel.

Em janeiro de 2014 o subsídio que existia sobre as gratuidades (pessoas com deficiência, aposentados por invalidez, crianças e adolescentes em situação de risco, entre outros) foi encerrado e iniciou-se o Programa de Gratuidade para Estudantes no Transporte Coletivo “Passe Livre”, atendendo alunos do 1º ao 5º ano do ensino fundamental. A tarifa subiu para **R\$ 2,65 = 15,2% de reajuste**.

Em janeiro de 2015 a tarifa foi reajustada para **R\$ 2,95** com aumento de 11,3% e em abril de 2015, por força de uma tutela antecipada, o Município teve que

incluir novamente a cláusula de lucro das empresas na planilha tarifária, correspondente ao mínimo de **7,5% sobre todos os custos**, o que elevou a tarifa para **R\$ 3,25 = 22,6% de reajuste** sobre os 2,65 do final de 2014.

Nota: A metodologia definida em 2009 foi alterada em fevereiro de 2013 em função do Parecer nº 210/2013 – PGM/GSP, assinado pelos procuradores do Município Dr. Sérgio Veríssimo de Oliveira Filho (o mesmo que explicou nos autos nº 2709/2010 a mudança ocorrida em 2009) e Dra. Lia Correia. Nos estudos que precederam a edição do decreto 192/2013 os técnicos incluíram o lucro de 7,5% na planilha tarifária, em continuidade à metodologia utilizada desde 2009, definida pela assessoria jurídica da CMTU em conjunto com a Presidência da época em função de operacionalização da tese de defesa tanto do Município quanto da CMTU.

Em janeiro de 2016 a tarifa foi reajustada para **R\$ 3,60 = 10,7% de reajuste** e foi instituída a **tarifa verde** no valor de R\$ 3,25, válida para os horários de entre pico e somente para quem utiliza cartão eletrônico.

Portanto, mesmo considerando as reduções de custo por isenções do Pis, Confins e do ICMS sobre o óleo diesel em julho de 2013 a gestão do Prefeito Alexandre Kireeff, além de ter concedido o benefício da gratuidade a 100% dos estudantes, custando ao Município em 2016 **R\$ 23.107.154,40** a tarifa subiu de R\$ 2,30 para 3,60, **reajuste de 56,5%** em quatro anos, **média de 14,1%** ao ano.

O INPC de 2013 foi 5,56%, em 2014 6,23%, em 2014 11,23% e em 2016 foi 6,58% acumulado dos quatro anos **29,6%** e **média de 7,4%** ao ano.

Em janeiro de 2017 entrou em vigor a tabela aprovada em dezembro de 2016, passando a tarifa normal para **R\$ 3,80 reajuste de 5,55%**, a tarifa verde de R\$ 3,25 para R\$ 3,45 (+ 6,15%) e o Psiu de R\$ 4,70 para R\$ 4,95 (+5,31%).

Em julho de 2017 por decisão judicial, o Prefeito Marcelo Belinati determinou excluir da planilha de custo, o valor mensal de R\$ 171.500,00 referente à **contribuição sindical**, valor que as empresas pagavam ao SINTROL, reduzindo a tarifa em **R\$ 0,56** centavos, passando a tarifa normal para **R\$ 3,75** e **representando menos 1,31%**.

A criação da Tarifa Verde em 2016, com subsídio cruzado (aquele que o próprio usuário pagante do sistema é quem arca) representou um custo mensal médio ao Município de R\$ 81.000,00, totalizando R\$ 972.000 no ano. O benefício com o desconto de 9,72% no valor da passagem é feito somente com cartão eletrônico e válido de 2^a a 6^a, nos horários entre 08h30 às 11h30h e das 14h30 às 16h. O modelo visa melhor distribuir o fluxo de passageiros no sistema de transporte coletivo, entretanto, a iniciativa não vem correspondendo às expectativas, apenas 16% fazem uso dela.

Os argumentos que justificam os atuais preços, defendido pelas empresas, são por diversos motivos, em razão do vale alimentação concedido e negociado com

parecer favorável do Prefeito Alexandre Kireeff, juntamente com o Sindicato dos Motoristas e Cobradores, que apesar de trabalharem 06 horas por dia, a partir de janeiro de 2014, passaram a receber o benefício de R\$ 5,00/dia, corrigido para R\$ 7,00 em 2015, R\$ 9,00 em 2016, R\$ 11,00 em 2017 e previsão de R\$ 11,21 para 2018. Este benefício concedido representa **R\$ 0,14** na tarifa.

Nesta mesma negociação, ocorrida em dezembro de 2013, foi concedida a inserção nos custos do sistema das **cláusulas sindicais**, que anteriormente eram pagas diretamente pelas empresas ao sindicato. Durante o ano de 2013 as empresas pararam de pagar tais cláusulas e no fim daquele ano foi dado parecer favorável pelo Prefeito Alexandre Kireeff para que estas cláusulas fossem inseridas no custo do sistema. Elas representavam **R\$ 0,05** na tarifa de 2017 aprovada em dezembro de 2016 a R\$ 3,80 para o ano de 2017 e por ordem da justiça, esta contribuição foi suspensa e a tarifa voltou para R\$ 3,75.

As empresas não concordaram com esta inserção e entraram na justiça. Perderam em primeira instância, recorreram e ganharam em segunda. A Prefeitura está recorrendo da decisão para manter as cláusulas no custo do Sistema.

A tutela antecipada concedida pela justiça em abril de 2015 obrigou também a Prefeitura a inserir a cláusula de lucratividade mínima de 7,5% sobre todos os custos da planilha tarifária, a qual representa **R\$ 0,26** na tarifa em vigor.

No que se refere aos **cobradores** de ônibus, as empresas sugerem a possibilidade de suspender o serviço, já que apenas 32% dos usuários pagam em dinheiro e seu custo representa aproximadamente **R\$ 0,33** na tarifa de R\$ 3,80. As empresas sugerem retirar escalonado em três anos, sem prejuízo para os cobradores.

Hoje todos os dias após as 19h e aos domingos e feriados já não existe o referido serviço. Cidades como Sorocaba (SP), Campo Grande (MS) e Maringá (PR) não possuem este serviço há algum tempo, visando redução dos custos e maior segurança a todos os usuários, afinal o fato de não haver dinheiro no caixa dos ônibus reduziu o risco de assaltos.

Portanto, se considerarmos a possibilidade dessas possíveis reduções, chegaríamos dos atuais R\$ 3,80, menos os R\$ 0,14, R\$ 0,05, R\$ 0,26 e R\$ 0,33 soma R\$ 0,78 teríamos o valor final da tarifa normal a **R\$ 3,02**.

As empresas também alegam que a iniciativa de exigir a instalação de ar condicionado em cerca de 80% (336) da frota dos 419 ônibus, vai onerar substancialmente o preço da tarifa, levando em consideração o valor de aquisição, instalação e manutenção dos aparelhos, que custarão R\$ 40.000,00 cada, podendo atingir o montante de R\$ 13.440.000,00 por ano. Precisamos debater se este custo será repassado aos usuários e se ele corresponderá às expectativas.

Em dezembro de 2017 iniciaram-se as tratativas para aprovação da nova tarifa de 2018, as empresas reclamam dos altos valores com ações trabalhistas e que não estão na planilha de custo e a TCGL pediu para o SINTROL, ajudar sobre o

excesso de faltas de funcionários, em 2017 teve média de 22 motoristas e 10 cobradores por dia, impactando nos custos das empresas que precisam pagar horas extras para cobrir as faltas.

O salário de motorista é R\$ 2.530,00 + correção INPC de 2,11% = **R\$ 2.583,38** + vale alimentação hoje de 11,00 x 26 dias = 11,23/d x 26 = 291,98/mês total de **R\$ 2.875,36**, os cobradores hoje R\$ 1.565,76 + 2,11% = **R\$1.598,79**+ mais vale alimentação de 291,98/mês soma **R\$ 1.890,77**. Motoristas de Micro Ônibus hoje R\$ 1.820,01, Fiscais hoje R\$ 2.835,51, funcionários de manutenção e outros, hoje R\$ 1.819,30. As empresas informam que Londrina possui os salários de cobrador mais caro do Brasil e de motoristas é o 3º maior do Brasil, considerando que trabalham 6 horas por dia.

Questionam que o atual acesso dos contornos para chegar ao **Terminal Acapulco**, está representando **11.495 km** rodados a mais por mês, com custo de R\$ 65.585,00 ao mês e **R\$ 787.020,00** anual.

É importante considerar que a tarifa paga, suporta também o **transporte GRATUITO** de aposentados por invalidez, deficientes físicos, EPESMEL, Guarda Mirim, Centro Social Marista, Rede Pública, SUS e Outros. Em 2016 foram em média **5.013 pessoas** por mês, 1.347.808 créditos e custo de R\$ 4.852.108,80. Em 2017 tivemos uma média de **5.167 usuários** por mês, 4.011.004 de créditos com valor de **R\$ 5.299.094,40**. Temos que considerar ainda o **transporte gratuito** dos idosos acima de 65 anos que utilizam o sistema entrando pela porta traseira dos ônibus, não fazendo parte do total acima identificado. Censo de 2010 Londrina tinha 35.968 pessoas com idade entre 60 a 69 anos e 28.420 pessoas com ou mais de 70 anos.

Composição dos custos da Tarifa com previsão de R\$ 3,95:

- O custo geral atualizado dos itens da planilha de 2016 para 2017 está em 2,44% aa.
- Está sendo considerada a possibilidade de redução de 55.000 km a menos por mês que representará na tarifa menos **0,10**.
- Está previsto redução de 419 para 409 ônibus na frota total e redução de 380 para 364 ônibus da frota operante, **0,10**.
- O repasse do Fundo Social das empresas ao Sintrol, se negociarem entre elas e o SINTROL, com regras claras para os anos futuros, está estimado em R\$ 155.000,00 por mês e representa na tarifa **0,05**.
- Está previsto a redução de 20% dos cobradores para 2018, menos **0,20**.
- O vale alimentação para os 1.723 funcionários a R\$ 11,21 x 26 d/m cada = 291,46/m = R\$ 502.185,00/mês totalizando R\$6.026.220,00 ao ano = **0,19**.

- A cláusula de **7,5% de lucro das empresas** na composição dos custos de planilha representa na tarifa **0,29**. Lembramos que a correção pelo INPC em 2013 foi 5,56% no ano, em 2014 6,23%, em 2015 11,23% em 2016 6,58% e em **2017 1,95%**.
- Se retirar a obrigatoriedade das empresas pagarem os 2,00% de ISS da tarifa, que em 2016 representou uma receita de R\$ 3.660.000,00 para a Prefeitura, representará menos **0,08**.
- Não está considerada a compra de 54 novos ônibus em 2018 que representaria na tarifa mais 0,12.
- Retirar o serviço de linha verde em 2018 que beneficiará a tarifa de 2019 em 0,03.

CMTU, 31/12/17