

SUGESTÕES PARA O APERFEIÇOAMENTO DA REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO EM SÃO PAULO

Prof. Dr. Heron Carlos E. do Carmo

- Por determinação legal, é competência do Estado - STM, no caso do Estado de São Paulo, e da SMT ,no caso da PMSP - a execução da política de transportes urbanos de passageiros.
- Isto envolve a outorga de concessões, permissões e autorizações dos serviços, sua fiscalização e a fixação das respectivas tarifas nos termos da legislação vigente. Ou seja, a regulação da atividade.
- Dentre os atos característicos da regulação, encontra-se a imposição de limites e regras específicas para o reajuste de tarifas de serviços públicos
- A regulação tarifária tem por objetivos conciliar a manutenção da rentabilidade do negócio e a modicidade tarifária preservada a qualidade do serviço prestado.

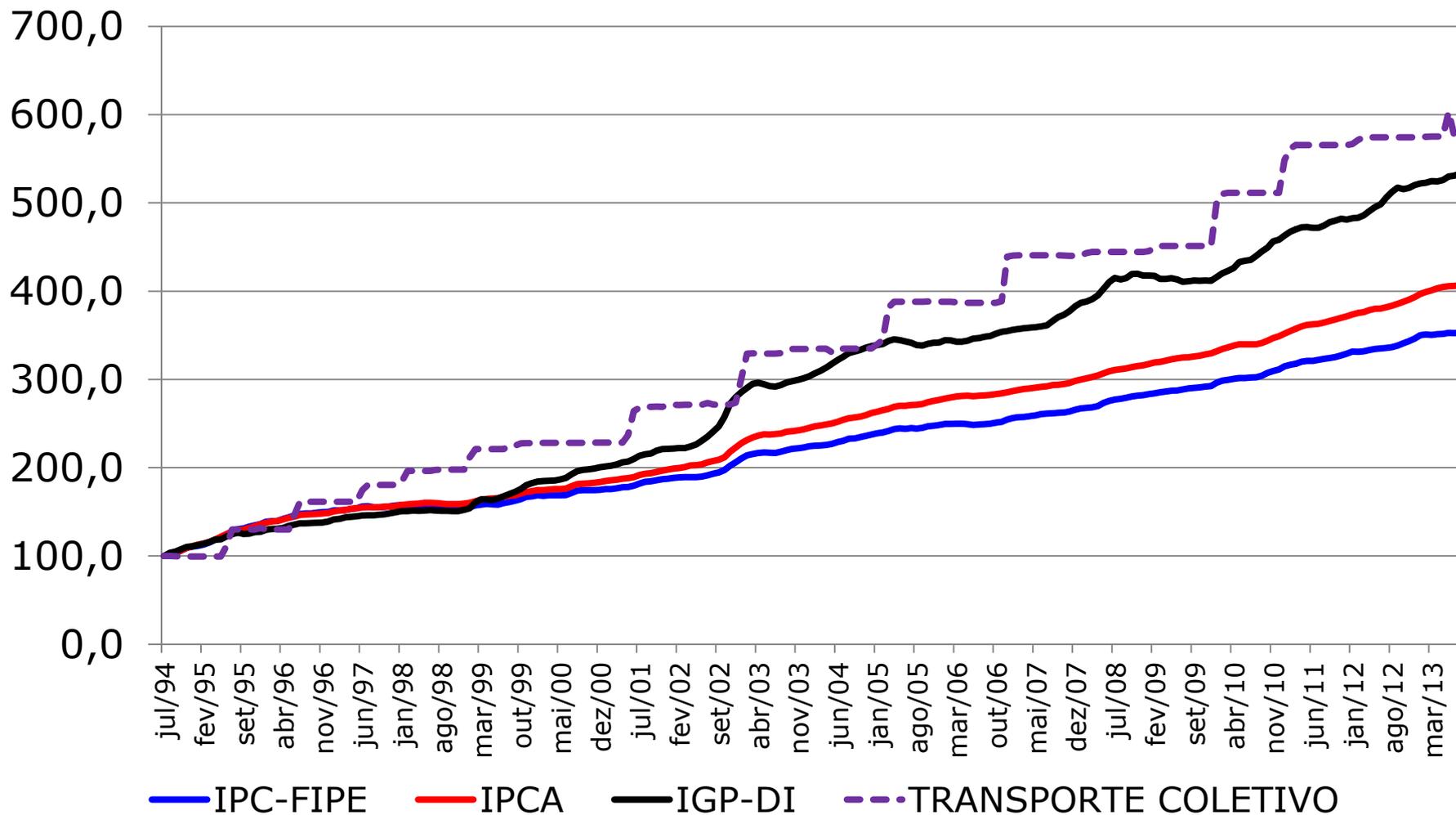
- Em termos da teoria econômica, justifica-se a existência de regulação pela ocorrência das chamadas “falhas de mercado”, com destaque para o monopólio natural, que pode acarretar perdas de bem estar para a sociedade
- No que tange aos serviços públicos transporte coletivo urbano, a teoria de monopólio natural é a principal base para a compreensão da necessidade de regras de precificação
- A regulação tarifária busca mitigar a tendência à ineficiência dos monopólios naturais

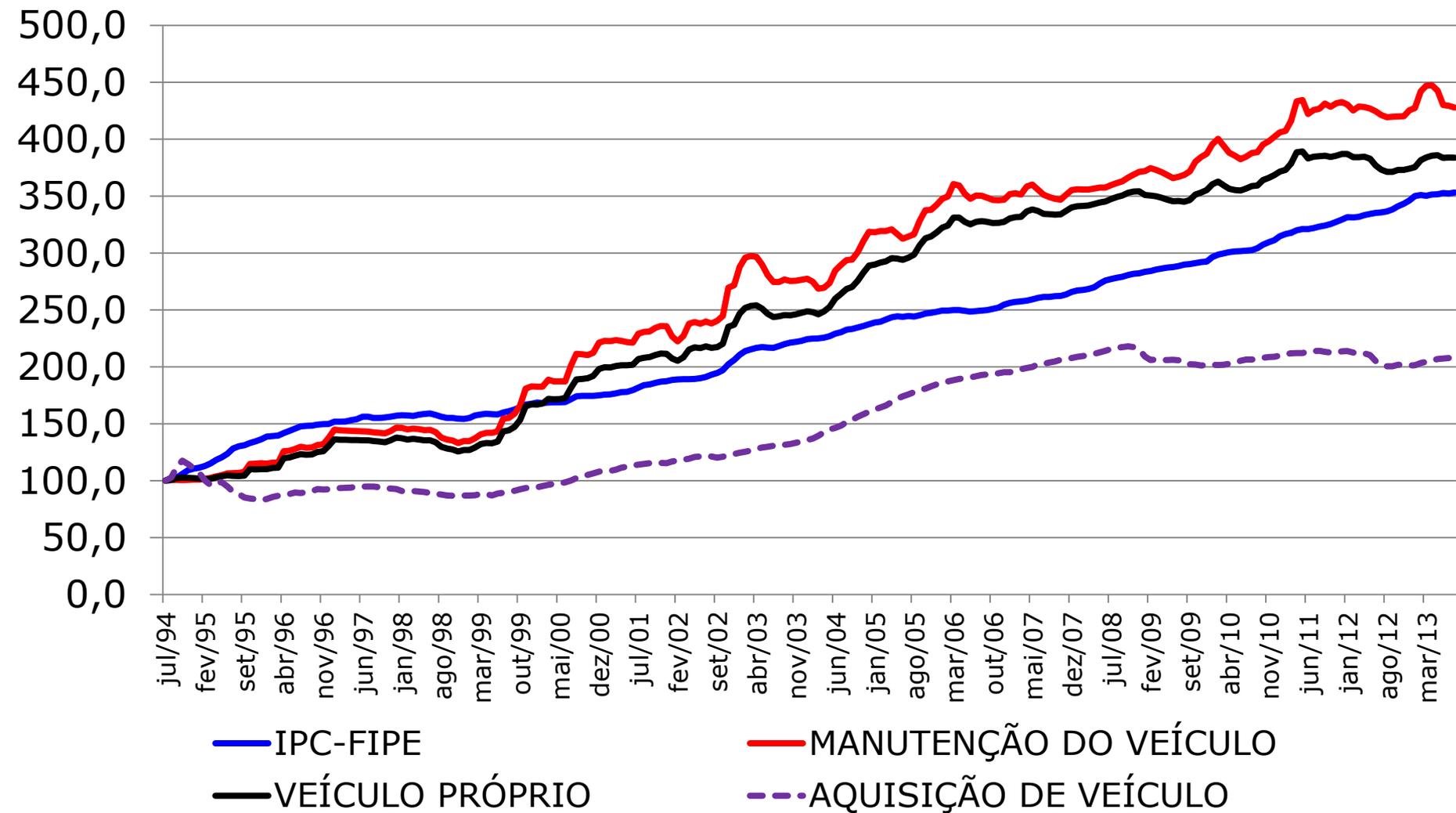
- O princípio da modicidade tarifária implica no requisito de que o contrato de concessão deve preservar o interesse público.
- Isto requer que sejam considerados fatores como: a relevância dos gastos com transportes urbanos por ônibus no orçamento familiar e o impacto das condições de transporte sobre o bem-estar das famílias.
- Outro aspecto a ser considerado diz respeito às condições de oferta de serviços de transporte a curto e longo prazos, e se refere à preservação da rentabilidade prevista nos contratos de concessão
- Isto remete à questão da determinação do custo unitário de prestação de serviços e aos critérios de para o reajuste tarifário periódico desse custo

Distribuição das Despesas com Transporte

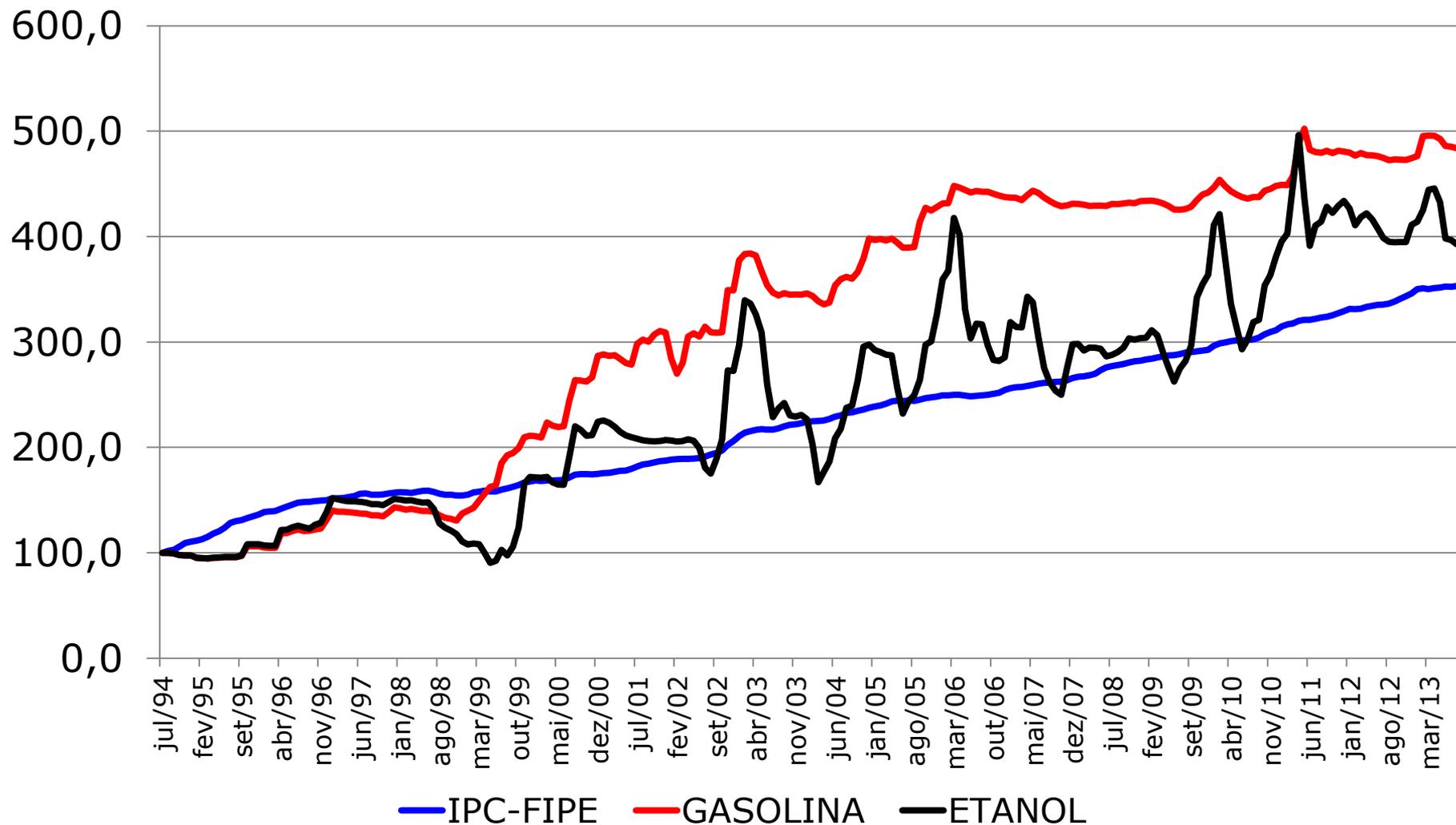
	<i>IPC/FIPE</i>	<i>REPONDERADO</i>
III. Transportes	17,581	100,000
<i>1. Veículo Próprio</i>	<i>9,861</i>	<i>56,089</i>
1.1 Manutenção do Veículo	2,969	16,887
Gasolina	2,018	11,481
Outros	0,950	5,406
1.2 Reparo no Veículo (serviço)	0,370	2,106
1.3 Reparo no Veículo (peças)	0,902	5,131
1.4 Aquisição de Veículo	5,620	31,965
<i>2. Transportes Coletivos</i>	<i>5,109</i>	<i>29,062</i>
Ônibus	3,312	18,840
Integração	1,090	6,198
Metrô	0,257	1,464
Táxi	0,131	0,746
Trem	0,149	0,847
Transporte escolar	0,170	0,968
<i>3. Outras Despesas com Transporte</i>	<i>2,611</i>	<i>14,850</i>
Estacionamento	0,171	0,972
Licenciamento	1,326	7,541
Outros	1,114	6,337

Números-Índice de Preços Transporte Coletivo em SP





Números-Índice de Preços Veículo Próprio: Combustíveis



- Como herança do período de superinflação e conseqüente indexação generalizada da economia brasileira, ainda hoje são utilizados, como referência para reajustes de tarifas, índices gerais de preços e “fórmulas paramétricas” que associam fatores de ponderação a grupos de insumos utilizados na prestação de serviços.
- Outra crítica é que os coeficientes da fórmula, usualmente, não são definidos a partir de “funções de produção” ou de “funções custo unitário”, estimadas a partir de dados de observação representativos de cada operação.

- As condições de oferta e demanda de cada serviço são sujeitas a mudanças eventualmente muito significativas, o que torna importante sua consideração para manter o equilíbrio de contratos de concessão ao longo do tempo.
- Entre os fatores que afetam diretamente a oferta, podemos citar os requisitos quanto a veículos e instalações de apoio, as condições de tráfego em trechos urbanos, e restrições de ordem técnica, legal, ambiental e de segurança.
- Por sua vez, a demanda também é influenciada por fatores tais como: concorrência com outros modais, taxas de utilização, alterações na composição etária da população etc

- Assim, é importante estabelecer previamente os critérios segundo os quais os efeitos de alterações nos fatores citados seriam considerados para a finalidade de reajustar as tarifas dos serviços, de modo a manter o equilíbrio financeiro dos contratos de concessão.
- Além disso, o equilíbrio econômico-financeiro pode ser rompido devido a mudanças nas condições econômicas - taxas de juros, taxas de câmbio e preços relevantes para a prestação do serviço-, que se constituem em fatores exógenos de risco.
- Experiências internacionais baseadas nos métodos de “*price cap*” e “*yardstick competition*” podem ser de referência para o aprimoramento da gestão do sistema de transporte coletivo

- No primeiro caso (*price cap*, ou preço teto), muito utilizado na Inglaterra e, em parte, no setor elétrico nacional, a revisão tarifária periódica é moderada pela aplicação de um fator atribuído ao ganho de eficiência do sistema– fator X.
- No segundo caso (*yardstick competition*), a revisão toma por base a situação de uma empresa operadora virtual (que pode ser definida a partir de outras empresas em setores similares), punindo-se aqueles operadores mais ineficientes.
- A adoção da prática de revisão periódica do contrato contribuiria para incorporar os ganhos de produtividade do setor para moderar o reajuste tarifário, sem alterar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

- Nesse sentido é fundamental que as entidades reguladoras reforcem suas equipes responsáveis pela elaboração e gestão de contratos.
- Assim será possível coletar e tratar um conjunto detalhado de informações relevantes abrangendo a tecnologia e as condições de operação, a demanda e seus fatores determinantes e variáveis econômicas fundamentais.
- E, também, poder atender a demanda da sociedade por maior transparência