

NOTA DE ESCLARECIMENTO:

Viação Hamburguesa Ltda, Emp.de Transp. Coletivo Courocap Ltda, Viação Futura Ltda, Viação Feitoria Ltda, atuais prestadoras do serviço público de transporte urbano do Município de Novo Hamburgo, esclarecem o que segue.

A história das empresas de transportes de passageiros gaúchas remonta da década de 30, quando empreendedores pioneiros e desbravadores, com vínculos com a sociedade local, atendendo à solicitação dos poderes públicos, começaram a adaptar veículos para o transporte de passageiros, muito antes de existir infraestrutura viária adequada e qualquer tipo de regulamentação sobre a matéria. Assim, formaram-se os sistemas de transporte urbano que foram crescendo junto com os Municípios. Devidos a estes vínculos das empresas com a comunidade local, os seus colaboradores sempre foram predominantemente residentes da região, muitos com mais de 10 ou 20 anos de casa.

Sobreveio a Constituição Federal de 88 que determinou ser transporte urbano é serviço público essencial, de titularidade dos Municípios, que o poderiam explorá-lo diretamente ou indiretamente, mediante delegação precedida de prévia licitação. Cumprindo esta regra constitucional, em 2001, o Município lançou a concorrência pública que foi vencida pelas empresas signatárias. Firmado o contrato de concessão, elas realizaram investimentos em frota e equipamentos eletrônicos para aprimorar o serviço que já prestavam à população.

Desde a assinatura deste contrato de concessão, entretanto, o Município nunca calculou a tarifa de forma correta, observando critérios técnicos, ou seja, rateando o custo acrescido da margem remuneração pelo total de usuários pagantes, de forma a ter-se uma prestação de serviço em condições de equilíbrio econômico-financeiro, como determina a legislação. Destaca-se que a metodologia de cálculo da tarifa é conhecida e utilizada nacionalmente há décadas, elaborada pelo GEIPOT, órgão criado pelo Governo Federal, e atualizada em 2017, pela a ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos com a participação de entidades representativas de prefeitos e de secretários de transportes.

Em 2011, em função de ação judicial promovida pelo MP, foi determinado ao Município que fizesse nova licitação para delegar o serviço, o que até agora não aconteceu. Nesta mesma época, atendendo o art. 42 da Lei nº 8987/95, complementado pela Lei Municipal nº 2221/2010, o Município pediu às operadoras para que contratassem auditoria para apurar as indenizações cabíveis. Elas assim procederam e foi gerado um laudo apontando aproximadamente cinquenta e cinco milhões de Reais de indenização, em função da prescrição quinquenal. O Município por anos não deu andamento a este processo, mas recentemente reconheceu que devia nove milhões e meio de Reais, mas nada pagou.

Enfim, desde a assinatura do contrato de concessão, lá em 2001, o Município nunca cumpriu adequadamente suas obrigações contratuais,

pois não efetuou o cálculo tarifário de forma adequada, sendo que a partir de 2014 a situação piorou, porque o transporte urbano passou a ter queda de passageiros pagantes, por várias razões: o serviço de moto-táxi, implantado com a anuência do Município, que faz um concorrência predatória com o ônibus; o desemprego, que reduz a quantidade de vales-transporte; a concorrência desleal dos aplicativos, que retiram passageiros do ônibus sem se submeter a qualquer regulamentação e sem recolher tributos; a questão da insegurança, que afasta o usuário do ônibus à noite; as isenções; que reduzem o rateio do custo por apenas uma parcela da demanda; e outras tantas questões. Ademais, Novo Hamburgo nunca teve um Plano de Mobilidade Urbana e nunca priorizou o transporte coletivo, pois inexistia via destinada para a circulação exclusiva de ônibus, o que faz com a velocidade comercial deste serviço seja baixa e o torne pouco atraente ao usuário. Sem contar o TRENSURB, que tem a tarifa subsidiada pela União, tem 4 paradas dentro do Município, o que desvia outra parcela dos usuários do ônibus.

Esse conjunto de fatores provocaram um brutal desequilíbrio entre a oferta e a demanda de passageiros do transporte coletivo. Hoje 60% da frota de ônibus é ociosa e mais de 23% dos passageiros são isentos. Ao longo dos últimos anos as empresas manifestaram a preocupação com o desequilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço de transporte urbano. Os processos de revisão tarifária sempre foram protocolados formalmente, mas o Executivo, desde 2011, sequer os respondeu, limitando-se a reajustar a tarifa com base na variação do INPC, que não reflete os custos setoriais e muito menos capta a situação de queda de demanda de usuários pagantes.

A prova disso é que as tarifas dos demais municípios da região estão todas acima de R\$4,00, exceção feita a Campo Bom, que adotou uma sistemática de subsidiar gratuidades e isentar o serviço do ISS, como forma de conter a elevação da obrigação que recaia ao usuário pagante. Desde a anulação da licitação, lá em 2011, todos os anos o Executivo chamava as empresas para firmarem contratos emergenciais, até a realização da licitação. Nestes contratos impunham obrigações às empresas, sem, entretanto, assegurar condições para que elas as cumprissem.

Em função da impossibilidade técnica e jurídica de prosseguir-se com esta prática, em reunião de 7/12/2018, foi dito ao Município que “é inviável para as empresas seguirem prestando o serviço de transporte coletivo com o valor da tarifa atual, mesmo com a aplicação do reajuste pelo INPC, pois o desequilíbrio econômico-financeiro é relevante”, conforme consta em ata assinada pelos presentes. As empresas apresentaram um cálculo com todas as adequações demandadas pelo Município, chegando a uma tarifa de R\$4,20. Em 14/12/2018 foi feita uma segunda reunião onde se discutiu alternativas para redução de custos, o que seria analisado em um terceiro encontro, mas as empresas foram surpreendidas com o Decreto Municipal nº 8.630/2018, que fixou

em R\$3,60, valor que sequer cobre o custo da operação do serviço.

Para manter a operação, já há algum tempo os sócios das empresas passaram a ter que fazer sistemáticos aportes de recursos financeiros, mas atualmente eles não têm mais condições de seguir com esta prática, razão pela qual foi protocolada notificação, em 4/01/2019, no sentido de que as empresas não tinham como assinar mais um contrato emergencial, pela singela razão que a tarifa de R\$3,60 era absolutamente insuficiente para sequer cobrir os custos da operação.

Depois disso, em 10/01/2019 foi feita mais uma reunião, apenas esta com a participação da Prefeita, onde as empresas disseram estarem dispostas a trabalhar pelo custo, sem qualquer lucro, neste período transitório até a licitação, sendo que apresentaram uma modelagem que permitiria operar com uma tarifa de R\$3,90, desde que com isenção do ISS, para este período emergencial até a nova licitação. O Executivo Municipal, somente em 08/02/2019, demonstrando total falta de sensibilidade, simplesmente enviou às empresas signatárias uma contra notificação, dizendo que a tarifa seria R\$3,60 e que as empresas seriam obrigadas a seguir prestando este serviço, ainda que o último contrato emergencial já esteja vencido há meses, como se fosse possível obrigar as empresas a trabalhar com prejuízo, “sangrando”, até a “morte”.

Ocorre que não há magia, pois o transporte urbano tem dois custos relevantes que precisam ser cobertos, combustíveis e salários, sem os quais não há ônibus na rua. E com esta tarifa de R\$3,60 não há como arcar com estes encargos. Relevante deixar claro que as empresas signatárias têm no transporte de passageiros a razão de sua existência e gostariam de seguir prestando este serviço, mas nestas condições isto é absolutamente inviável. Contraditoriamente, o Executivo Municipal, que até então pouco fez para aprimorar e priorizar o transporte urbano, já anunciou que no processo licitatório irá revisar as gratuidades, criar faixas segregadas para ônibus e rever a modelagem do sistema, inclusive permitindo a utilização de micro-ônibus para linhas de baixa demanda.

Assim, apesar de as empresas estarem sempre dispostas ao diálogo e a sacrifícios, diante da falta de sensibilidade demonstrada pelo Executivo Municipal, realmente não terão mais como prestar o serviço de transporte urbano nestas condições, a partir de 31/03/2019, como já haviam avisado lá na reunião de 7/12/2018, há aproximadamente 3 meses atrás.

São esses os esclarecimentos sobre o tema.

Novo Hamburgo, 28 de fevereiro de 2019.

Viação Hamburguesa Ltda
Emp.de Transp. Coletivo Courocap Ltda
Viação Futura Ltda
Viação Feitoria Ltda