



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE N.º 173, DE 2018

(Do Sr. Weliton Prado)

Requer que a Comissão de Defesa do Consumidor realize, com auxílio do Tribunal de Contas da União TCU, ato de fiscalização e controle com vistas a auditar o processo de reajuste das tarifas do Metrô pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), bem como os valores arrecadados com os bilhetes comprados pelos usuários do Metrô e os custos dos serviços em cada capital que a CBTU atua.

DESPACHO:

À COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à apreciação interna nas Comissões

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos dos incisos IV, VI, VII e VIII do art.71 da Constituição Federal e conforme os incisos I e II do art. 60 e art. 61 c/c o §1º do art. 100, todos do RICD, ouvido o Plenário desta Comissão, sejam adotadas as medidas necessárias para realizar, com auxílio do Tribunal de Contas da União, ato de fiscalização e controle com vistas a auditar o processo de reajuste das tarifas do Metrô pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), bem como os valores arrecadados com os bilhetes comprados pelos usuários do Metrô e os custos dos serviços em cada capital que a CBTU atua.

JUSTIFICATIVA

Minas Gerais está mais uma vez indignada com a decisão absurda da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) de aumento da tarifa cobrada do usuário do Metrô BH/Contagem em 88.8%, passando de R\$ 1,80 para R\$ 3,40. A medida tomada na “calada da noite” teve seus efeitos iniciados em 11/05/2018, mas suspensos pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais em caráter liminar.

O aumento formalizado constou apenas do Item 09 da Ata da 364ª Reunião Ordinária do Conselho de Administração da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU –, realizada em 26 de fevereiro de 2018: *“Item 09. Recomposição Tarifária. Com base em Nota Técnica da Gerência Geral de Planejamento e Orçamento, previamente apresentada ao Conselho, esse órgão Colegiado aprovou a Proposição nº 003- 20181DP emitida pela Diretoria Planejamento, Expansão e Marketing, a qual teve parecer favorável na 605ª Reunião de Diretoria Executiva, em 21 de fevereiro de 2018, que trata de recomposição tarifária com fulcro no reequilíbrio financeiro da receita operacional dos sistemas da CBTU.”*

Após a pressão da imprensa e do Sindmetro/MG, a Companhia apenas divulgou a seguinte nota na internet:

“A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) informa que as tarifas do sistema metroferroviário em Belo Horizonte, Recife, João Pessoa, Natal e Maceió terão novos valores a partir do dia 11 de maio. A medida busca o fortalecimento do transporte de passageiros sobre trilhos, sendo medida fundamental para continuidade da operação e manutenção do serviço prestado.

Rigorosamente em todo o país, tarifas de transportes públicos sofrem reajustes baseados, normalmente, em índices inflacionários. Em João Pessoa, Maceió e Natal as tarifas estão congeladas há 15 anos; em Belo Horizonte há 12 anos e em Recife há seis.

Com isso, a receita obtida pelo serviço de transporte metroferroviário não evoluiu de forma compatível com o aumento de seus custos, sendo necessária aplicação do presente reequilíbrio financeiro.

Desta forma, seguindo orientação do Ministério do Planejamento, o Conselho de Administração da Companhia (CONAD) aprovou a recuperação parcial das perdas inflacionárias. Ficando a nova tarifa em Belo Horizonte em R\$ 3,40, em Recife R\$ 3,00 e em João Pessoa, Natal e Maceió R\$1,00.

A recomposição das perdas inflacionárias reflete em valores inferiores aos praticados pelo sistema rodoviário e visa o equilíbrio entre o custo operacional e o preço pago pelo usuário, bem como a manutenção do caráter social do serviço metroferroviário prestado pela CBTU, finalidade principal desta Companhia.”

https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/?option=com_content&view=article&id=6972&Itemid=1322

Ora, qual discussão pública foi realizada com os usuários do transporte para a definição das tarifas? Qual planilha de custos foi divulgada para estudo da população que justificasse tal aumento? E quanto ao prazo de definição do aumento e o início de aplicação das novas tarifas?

A inflação em 2017 foi de 2,95% e querem impor aos usuários um aumento das tarifas de 88,8%? Com esse aumento, quais os benefícios e investimentos serão feitos na prestação do serviço para os consumidores que usam o Metrô BH/Contagem? Quais investimentos foram realizados nos últimos anos?

O valor atual, segundo publicação do jornal O Tempo, edição de terça-feira, 08/05/2018, será o maior praticado entre as cinco capitais onde a Companhia Brasileira de Trens Urbanos atua. E, absurdamente, o Metrô BH/Contagem tem apenas 28 km. Em Recife, por exemplo, onde a passagem, mesmo com o aumento anunciado, será mais baixa que a de Belo Horizonte, o metrô tem três linhas e percorre um total de 71 km, passando por 4 municípios.

Comparando todas as regionais dirigidas pela CBTU, Belo Horizonte é a que mais arrecada no país - cerca de R\$ 100 milhões por ano - contudo, a população não vê retorno do que paga. Absurdamente, além de manter serviços de outros estados, visto que o que é arrecadado pelo metrô de Belo Horizonte vai para o caixa único da companhia, Minas Gerais não é tratada com prioridade quando ao assunto é expansão e melhorias nas linhas, uma novela que se arrasta há décadas, marcada por um jogo de “empurra-empurra”, descaso, apatia total e ineficiência administrativa.

No ano de 2016, por exemplo, a arrecadação do metrô de Belo Horizonte foi de R\$ 97 milhões enquanto o custeio dos serviços pela CBTU em Minas Gerais foi de R\$87,8 milhões. Portanto, o metrô de BH é superavitário, não havendo necessidade de majoração da tarifa.

E, para piorar, a CBTU, mais uma vez quer jogar os problemas da má gestão nas “costas” dos usuários de Minas Gerais. A companhia não apresenta sensibilidade, coerência e eficiência administrativa. Parece desconhecer a qualidade ruim dos serviços oferecidos à população, as péssimas condições de trabalho imposta aos funcionários do metrô, a atual crise econômica do país, o alto número de desempregados e as dificuldades de orçamento da população. A decisão tomada foi desrespeitosa e, sem sombra de dúvida, abusiva e totalmente contrária ao atual momento em que a população cobra transparência, uso eficiente dos recursos públicos arrecadados, tarifas justas e serviço de qualidade.

Ora, o acesso ao transporte público é um direito social garantido na Constituição Federal (art. 6º) e a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU - está vinculada ao Ministério das Cidades desde 1º de janeiro de 2003 (Decreto nº 4.566). Conforme divulgação em seu próprio sítio na internet, “a CBTU ampliou o seu escopo de atuação, passando a suprir a demanda de mobilidade da população, a contribuir para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade e para a melhoria da qualidade de vida dos grandes centros urbanos. Tendo sob a sua operação os sistemas de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Recife, Maceió, João Pessoa e Natal, o desempenho da CBTU

revela a sua capacidade em promover a mobilidade e a acessibilidade da população ao transporte público, através da adoção de diretrizes que consolidem metrô e veículos leves sobre trilhos - VLTs como principais modais para as grandes e médias cidades brasileiras”.

Mas, a empresa ignora a constituição, a lei da mobilidade urbana, o Código de Defesa do Consumidor e pauta suas ações pela falta de eficiência e de transparência.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e trata da regulação da prestação do serviço pelo Poder Público no âmbito de sua competência. Ressalta-se que a regulação deve incluir a fixação de tarifas e a eventual concessão de benefícios.

O ordenamento reserva, inclusive, todo um capítulo para a regulação dos serviços de transporte público coletivo e a política tarifária, com especial atenção nesse caso para a simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão; bem como para a modicidade da tarifa para o usuário e estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade na prestação dos serviços. .

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8o A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1o (VETADO).

(...)”

Verifica-se, portanto, a falta de transparência da planilha de custos e definição no valor da passagem e urge a necessidade de realização de auditoria técnica, operacional, econômica e financeira nas empresas operadoras do sistema, com a

análise dos dados que servem de base para a composição dos custos da CBTU e que determinam o valor da tarifa do sistema de transporte público; bem como das ações da CBTU e do Ministério das Cidades que deveriam ser pautadas pela eficiência, transparência e modicidade das tarifas. Como pode a companhia querer “retroagir” uma recomposição de tarifas considerando um período de 12 anos? Essa situação é inadmissível e deve ser revertida em benefício do consumidor.

Ademais, a CBTU deve elaborar e apresentar as propostas de reajustes tarifários mediante planilhas abertas, sem que haja “brecha” para a ineficiência e sonegação de informações que possam resultar na modicidade da tarifa.

Sala da comissão, 23 em maio de 2018.

**WELITON PRADO
DEPUTADO FEDERAL – PROS/MG**

FIM DO DOCUMENTO