



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO
Nº 3554, de 2018

Do Sr. Deputado FÁBIO RAMALHO
ao

**MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO,
DESENVOLVIMENTO E GESTÃO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Primeira-Vice-Presidência

3554

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES N° , DE 2018
(Do Sr. Fábio Ramalho)

Solicita ao Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estudos e informações pormenorizadas sobre os critérios que envolveram a concessão de 88% (oitenta e oito por cento) de reajuste sobre as tarifas de metrô na cidade de Belo Horizonte-MG, determinada pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), tendo em vista que a concessão ocorreu seguindo orientação do Ministério do Planejamento.

Senhor Presidente:

Com fundamento no art. 50 da Constituição Federal, e nos arts. 115 e 116 do Regimento Interno, requeiro a Vossa Excelência que sejam solicitadas ao Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Senhor **ESTEVES PEDRO COLNAGO JÚNIOR**, estudos e informações pormenorizadas sobre os critérios que envolveram a concessão do reajuste de 88% (oitenta e oito por cento) nas tarifas do metrô em Belo Horizonte-MG, por determinação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), tendo em vista as informações de que o ato praticado seguiu orientação deste d. Ministério.



11



CÂMARA DOS DEPUTADOS Primeira-Vice-Presidência

JUSTIFICAÇÃO:

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), órgão vinculado ao Ministério das Cidades por força do Decreto 8.872/2016, anunciou no dia 07 de maio de 2018 o reajuste nas tarifas do metrô em Belo Horizonte, dos atuais R\$ 1,80 para R\$ 3,40, a vigorar a partir do dia 11 de maio do corrente ano.

A medida representa aumento de 88% (oitenta e oito por cento) no valor das passagens e, de acordo com as informações da própria CBTU, está justificada pelo congelamento do valor nominal nos últimos 12 (doze) anos.

De acordo com as informações obtidas no site da própria CBTU (https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt?option=com_content&view=article&id=6972&itemid=1322), a aprovação pelo Conselho de Administração da Companhia (CONAD) da reposição das perdas inflacionárias para a concessão do mencionado reajuste ocorreu “segundo orientação do Ministério do Planejamento”.

Revela-se necessário obter deste Ministério os critérios e orientações para tamanho reajuste, que representará praticamente o dobro da tarifa atualmente paga pelo consumidor.

A decisão ainda propõe a vigência do reajuste para 4 (quatro) dias após o comunicado, violando o princípio da não-surpresa

CD 18949978
* C D 18949978 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Primeira-Vice-Presidência

e impedindo qualquer reorganização no planejamento financeiro do cidadão.

A Lei Geral de Concessões, ao tempo em que autoriza a concessão de reajustes anuais, observa que “*toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários*” (artigo 6º, caput), e que o “*serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generosidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas*” (grifou-se; artigo 6º, parágrafo único).

Por outro lado, o Código de Defesa do Consumidor expõe ser nula de pleno direito cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que “*estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a eqüidade*” (artigo 51, IV, do CDC), bem como considera exagerada a vantagem que, entre outras, “*restringe direitos ou obrigações fundamentais inerentes à natureza do contrato, de tal modo a ameaçar seu objeto ou o equilíbrio contratual*” (art. 51, § 1º, II, do CDC) ou “*se mostra excessivamente onerosa para o consumidor, considerando-se a natureza e conteúdo do contrato, o interesse das partes e outras circunstâncias peculiares do caso*” (art. 51, § 1º, III, do CDC).





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Primeira-Vice-Presidência

É preciso conhecer a orientação fornecida pelo Ministério do Planejamento para subsidiar a decisão da CBTU de incrementar 88% no valor das tarifas, bem como aferir se o procedimento encontra respaldo na legislação de regência, observados ainda os princípios constitucionais da moralidade, da razoabilidade e da proporcionalidade.

15 MAIO 2018

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2018.

Deputado **FÁBIO RAMALHO**
MDB-MG





CÂMARA DOS DEPUTADOS

17/05/2018
11:08

MESA DIRETORA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

DESIGNAÇÃO DE RELATOR

Designo relator da seguinte proposição o senhor Deputado André Fufuca, Segundo Vice-Presidente.

RIC 3.554/2018 - do Sr. Fábio Ramalho - que "Solicita ao Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estudos e informações pormenorizadas sobre os critérios que envolveram a concessão de 88% (oitenta e oito por cento) de reajuste sobre as tarifas de metrô na cidade de Belo Horizonte-MG, determinada pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), tendo em vista que a concessão ocorreu seguindo orientação do Ministério do Planejamento."



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Segunda Vice-Presidência

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº. 3554/2018

Autor: Deputado Fábio Ramalho

Destinatário: Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão

Assunto: Requer ao Excelentíssimo Senhor Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estudos e informações pormenorizadas sobre os critérios que envolveram a concessão de 88% (oitenta e oito por cento) de reajuste sobre as tarifas de metrô na cidade de Belo Horizonte – MG, determinada pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

Despacho: O presente requerimento de informação está de acordo com a Constituição Federal, artigo 50, § 2º, e com o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, artigos 115 e 116. Dispensado o relatório, em conformidade com o §1º do artigo 2º do Ato da Mesa nº 11/1991, o parecer é pelo **encaminhamento**.

Segunda Vice-Presidência, em 23 de maio de 2018.

Deputado **ANDRÉ FUFUCA**
Segundo Vice-Presidente



Câmara dos Deputados

RIC 3.554/2018

Autor: Fábio Ramalho

Data da Apresentação: 15/05/2018

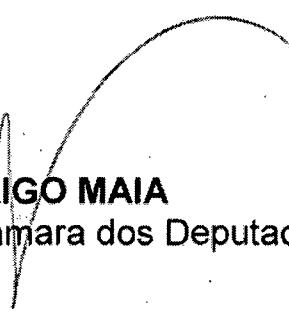
Ementa: Solicita ao Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estudos e informações pormenorizadas sobre os critérios que envolveram a concessão de 88% (oitenta e oito por cento) de reajuste sobre as tarifas de metrô na cidade de Belo Horizonte-MG, determinada pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), tendo em vista que a concessão ocorreu seguindo orientação do Ministério do Planejamento.

Forma de Apreciação:

Texto Despacho: Aprovação pelo Presidente, Dep. Rodrigo Maia, "ad referendum" da Mesa, do parecer do senhor Deputado André Fufuca, Segundo Vice-Presidente, pelo encaminhamento.

Regime de tramitação:

Em 15/06/2018


RODRIGO MAIA
Presidente da Câmara dos Deputados



728DC99057



Câmara dos Deputados

RIC 3.554/2018

Autor: Fábio Ramalho

Data da Apresentação: 15/05/2018

Ementa: Solicita ao Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estudos e informações pormenorizadas sobre os critérios que envolveram a concessão de 88% (oitenta e oito por cento) de reajuste sobre as tarifas de metrô na cidade de Belo Horizonte-MG, determinada pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), tendo em vista que a concessão ocorreu seguindo orientação do Ministério do Planejamento.

Forma de Apreciação:

Texto Despacho: Aprovação pelo Presidente, Dep. Rodrigo Maia, "ad referendum" da Mesa, do parecer do senhor Deputado Fábio Ramalho, Primeiro Vice-Presidente, pelo encaminhamento.

Regime de tramitação:

Em 29/05/2018


RODRIGO MAIA
Presidente da Câmara dos Deputados



A12B4C1138

Ofício 1ªSec/RI/E/nº 2256 /18

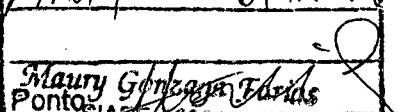
Brasília, 14 de junho de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
ESTEVEZ PEDRO COLNAGO JUNIOR
Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão

Assunto: Requerimento de Informação

Senhor Ministro,

RECEBI NESTA DATA A
PRESENTE DOCUMENTAÇÃO
EM 14/6/2018

Nome por extenso e legível:
Maury Gauzane Faria

Ponto de Assinatura
GMP

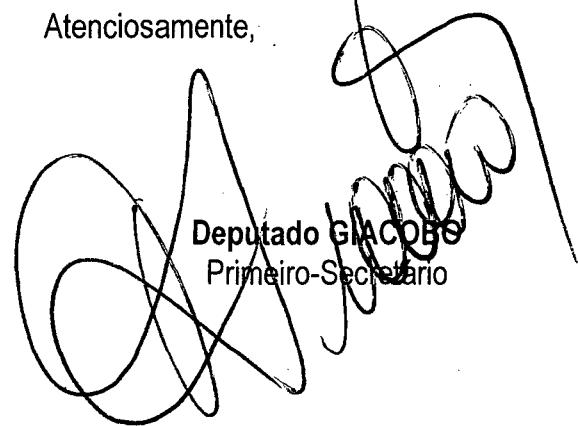
Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 3554/2018	Fábio Ramalho

Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,

Deputado GIACOB
Primeiro-Secretário



- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.
/LMR

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO
GABINETE DO MINISTRO
Esplanada dos Ministérios, Bloco K, 7º andar
Brasília – DF – CEP: 70040-906
Telefone: (61) 2020-4100 - ministro@planejamento.gov.br

Ofício nº 35 /2018/MP

Brasília, 13 de julho de 2018.

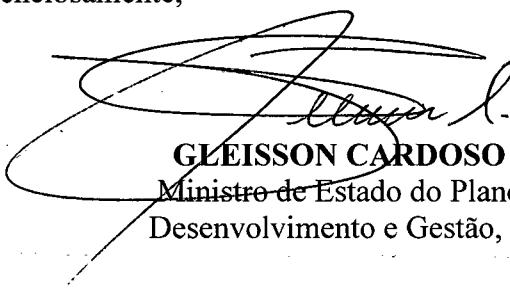
A Sua Excelência o Senhor
Deputado **GIACOBO**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
Câmara dos Deputados
70160-900 – Brasília-DF

Assunto: Requerimento de Informação nº 3554, de 2018.

Senhor Deputado,

1. Refiro-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 2256/18, de 14 de junho de 2018, dessa Primeira-Secretaria, que encaminhou o Requerimento de Informação nº 3554/2018, do Deputado Federal Fábio Ramalho.
2. As informações pertinentes estão consubstanciadas na Nota Informativa nº 6927/2018-MP, 21 de junho de 2018, e anexos, de autoria da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura.

Atenciosamente,


GLEISSON CARDOSO RUBIN
Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Substituto

PRIMEIRA-SECRETARIA	
Documento recebido nesta Secretaria sem a	
intenção ou aparência de tratar-se de conteúdo de	
natureza sigiloso, nos termos do Decreto n. 7.845, de	
13/07/2018 às 16:58	
LER	5876
Servidor	Ponto
Requerente	
Portador	



MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura

Gabinete

Assunto: Requerimento de Informação nº 3554, de 2018.

À Assessoria Parlamentar - ASPAR/GM

1. Encaminho a Nota Informativa 6927 (6395152), de 21/06/2018, com a manifestação desta SDI sobre o assunto em pauta.

Brasília/DF, 22 de junho de 2018.

HAILTON MADUREIRA DE ALMEIDA

Secretário



Documento assinado eletronicamente por **HAILTON MADUREIRA DE ALMEIDA, Secretário**, em 02/07/2018, às 17:17.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site [<https://seimp.planejamento.gov.br/conferir>], informando o código verificador **6409595** e o código CRC **317BA497**.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura

Departamento de Infraestrutura Social e Urbana

Nota Informativa nº 6927/2018-MP

1. Vem para manifestação deste Departamento de Infraestrutura Social e Urbana o Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 2256/18, de 14/06/2018, da Primeira-Secretaria da Câmara dos Deputados, acompanhado do Requerimento de Informação nº 3554/2018, de autoria do Deputado Federal Fábio Ramalho. O referido requerimento *solicita ao Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estudos e informações pormenorizadas sobre os critérios que envolveram a concessão de 88% (oitenta e oito por cento) de reajuste sobre as tarifas de metrô na cidade de Belo Horizonte-MG, determinada pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), tendo em vista que a concessão ocorreu seguindo orientação do Ministério do Planejamento.*

2. A esse respeito, cumpre informar que a CBTU tem passado por graves dificuldades financeiras, que se acentuaram no último ano. Com custos e despesas que somaram R\$ 1,24 bilhão em 2017, a arrecadação tarifária foi de apenas R\$ 160 milhões, cobrindo menos de 13% do custeio, perante uma necessidade de subvenção para custeio aportada pelo Tesouro Nacional de R\$ 932 milhões, e ainda deixando um prejuízo de R\$ 148 milhões. Ressalte-se que essa subvenção não inclui aportes para investimento, apenas subvenções para custeio. Com uma arrecadação tarifária cobrindo uma fração tão pequena da operação, o ônus recai sobre todos os contribuintes do País, inclusive sobre aqueles que residem e trabalham em outros estados e que jamais se beneficiaram ou se beneficiarão dos serviços prestados pela CBTU.

3. A baixíssima capacidade da CBTU de gerar receita tarifária para suportar seus custos operacionais está estritamente associada ao baixo nível tarifário e ao longo período sem reajustes. As tarifas de Recife (R\$ 1,60) e Belo Horizonte (R\$1,80), por exemplo, praticadas até maio/2018, não passavam de 50% das tarifas de ônibus, tendo ficado sem reajustes desde 2006 e 2012, respectivamente. Nas outras três cidades onde opera, Maceió- AL, Natal - RN e João Pessoa - PB, as tarifas estavam em R\$ 0,50 e não eram reajustadas desde 2003.

4. Mesmo com elevados aportes do Tesouro Nacional, a empresa passa por sérias dificuldades orçamentárias. Conforme relatado na Nota Técnica nº 70/2017/DEFIN/SEMOB-MCIDADES (anexa), de 17/11/2017, são necessárias diversas intervenções visando à segurança do usuário e à eficiência do sistema. Com dificuldades de renovar contratos de custeio e sem a aprovação de créditos adicionais no orçamento de 2018, a CBTU corre o risco de ter reduzida sua operação, com limitação de horários e frequência dos trens.

5. Para evitar que isso aconteça, a empresa demanda uma ampliação orçamentária em 2018 de R\$ 122 milhões, já parcialmente atendida em R\$ 28,4 milhões por meio de portaria do Ministério do Planejamento, de 24/04/2018. Para compensar a ampliação, será necessária a revisão tarifária, de modo a justificar a reestimativa da receita para fins do Relatório Bimestral de Receitas e Despesas da União, exigência da Lei de Responsabilidade Fiscal.

6. Frise-se que a situação de congelamento de tarifas e restrição orçamentária compromete a capacidade de investimento da empresa. Nos últimos 15 anos, em outras capitais, houve grandes expansões dos sistemas sobre trilhos, inclusive com recursos para investimento do Orçamento Geral da União. Em Fortaleza - CE, por exemplo, onde a tarifa é de R\$ 3,20, não havia metrô e hoje há três linhas operando, somando cerca de 48 km. No Rio de Janeiro - RJ, onde a tarifa é de R\$ 4,30, foi inaugurada a linha 4, com 8 km, e as linhas 1 e 2 do VLT, com cerca de 23 km. Em Salvador - BA, com tarifa de R\$ 3,70, foram inauguradas as linhas 1 e 2, somando 33 km. Em São Paulo - SP, a tarifa é de R\$ 4,00, e foram inauguradas as linhas Amarela, Prata e Jade, totalizando cerca de 32 km. Nesse mesmo período, nas cinco cidades onde a CBTU opera, as expansões somadas não chegaram a 5 km.

7. As dificuldades da CBTU foram analisadas na Nota Técnica nº 5340/2018-MP (anexa). Calcula-se que a tarifa necessária para equilibrar a empresa seja de cerca de R\$ 6,98. Porém, adotou-se um critério de referência às tarifas de ônibus como teto, a fim de afastar questionamentos sobre a modicidade tarifária. Outro cuidado foi de evitar um forte impacto imediato nas tarifas, razão pela qual foi proposto

um escalonamento da revisão tarifária em três etapas, diluindo o impacto em 24 meses. Desta forma, a primeira dessas etapas foi implementada em maio/2018, tendo como critério a correção pelo IPCA, de modo a recuperar a perda inflacionária ocorrida durante o período de congelamento das tarifas. Nas próximas duas etapas, as tarifas deverão ser revistas até que se alcance 100% do valor da tarifa de ônibus. Após isso, a empresa deverá continuar a buscar seu equilíbrio financeiro, em cumprimento ao disposto no art. 9º, § 1º, da Lei nº 12.587/12.

8. Isto posto, sugere-se o encaminhamento desta Nota Informativa, com os seus anexos, à Primeira-Secretaria da Câmara dos Deputados como resposta ao Requerimento de Informação nº 3554/2018 de autoria do Dep. Federal Fábio Ramalho.

Brasília, 21 de junho de 2018.

EDSON SILVEIRA SOBRINHO

Coordenador-Geral de Mobilidade Urbana e Equipamentos Sociais



Documento assinado eletronicamente por **EDSON SILVEIRA SOBRINHO, Coordenador-Geral**, em 21/06/2018, às 09:36.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site [<https://seimp.planejamento.gov.br/conferir>], informando o código verificador **6395152** e o código CRC **DC95AFA3**.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais

Departamento de Governança e Avaliação de Estatais

Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura

Departamento de Infraestrutura Social e Urbana

Nota Técnica nº 5340/2018-MP**Assunto: Revisão tarifária da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU****SUMÁRIO EXECUTIVO**

1. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU é uma sociedade de economia mista que atua no segmento de transporte urbano de passageiros em cinco regiões metropolitanas do País. A empresa não detém uma concessão formal de serviço público, operando em caráter precário, de acordo com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.
2. Os reajustes tarifários vinham sendo autorizados pelo Ministério da Fazenda, em consonância com o art. 70 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995. Entretanto, com o advento da Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (art. 9º, §7º, c/c art. 17, I), a competência para fixação dos níveis tarifários foi expressamente atribuída ao Poder Público estadual.
3. Ocorre que as tarifas não foram reajustadas por muitos anos, e a empresa tem operado com sucessivos déficits, comprometendo a qualidade dos serviços e a segurança dos passageiros.
4. Dada a situação de restrição fiscal da União, os estudos colecionados ao longo dos anos, e a falta de atuação do poder delegante regional como ente titular do serviço público, seja para fazer a revisão tarifária, seja para atuar como regulador da prestação do serviço, é imperioso que se encontre um meio para que seja feito o reequilíbrio dos valores de tarifas praticados pela empresa.
5. Esta Nota Técnica apresenta um conjunto de medidas que objetivam o reequilíbrio econômico-financeiro da empresa.
6. Precedente: Decisão da Justiça Federal - RS sobre a revisão tarifária da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. – TRENsurB[1].

ANÁLISE**CONTEXTUALIZAÇÃO**

7. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU é uma Sociedade de Economia Mista que atua no segmento de transporte urbano e metropolitano de passageiros e que, nos termos do Decreto nº 8.927, de 8 de dezembro de 2016, encontra-se vinculada ao Ministério das Cidades. Constituída mediante autorização do Decreto nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, recebeu da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA os sistemas ferroviários operados nas regiões metropolitanas de São Paulo - SP, Rio de Janeiro - RJ, Belo Horizonte - MG, Salvador - BA, Maceió - AL, Recife - PE, João Pessoa - PB, Natal - RN e Fortaleza - CE. A União é a acionista majoritária, com 99,999% do capital.

8. Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a competência para explorar e regulamentar a prestação de serviços de transporte intermunicipal passou para os estados. Posteriormente, a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993, autorizou a cisão e transferência da CBTU aos respectivos entes federados onde os serviços são prestados. Desde então, alguns dos sistemas já foram descentralizados (São Paulo - SP, Rio de Janeiro - RJ, Salvador - BA e Fortaleza - CE), restando ainda sob a administração da CBTU os sistemas de Belo Horizonte - MG, Recife - PE, João Pessoa - PB, Maceió - AL e Natal - RN.

9. Nesse período o Poder Público estadual onde se localizam os sistemas não exerceu a competência de titular dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, fosse para autorizar revisões tarifárias, fosse de forma mais ampla, para atuar como órgão regulador do serviço público. Até 2011, o Ministério da Fazenda concedeu reajustes tarifários com fulcro no art. 70 da Lei do Plano Real, Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995.

10. Com a edição da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi expressamente atribuída ao Poder Público delegante estadual a competência para fixação, reajuste e revisão das tarifas (art. 9º, §7º, c/c art. 17, I). Desde então, os sistemas operados pela CBTU deixaram de ter quaisquer aumentos tarifários.

11. Dessa forma, a prestação do serviço pela CBTU se dá em caráter precário, ou seja, sem a delegação formal do serviço à União, uma vez que a empresa atua sem instrumento contratual celebrado com o ente federado, e tampouco existe órgão regulador que promova os ajustes tarifários necessários para garantir a qualidade dos serviços prestados.

12. Esse cenário, aliado à insuficiência de recursos da CBTU para custear sua operação, coloca em risco a continuidade da prestação dos serviços públicos, com segurança e regularidade, a centenas de milhares de passageiros por dia, não restando outra alternativa a não ser a elevação tarifária.

13. Ressalte-se que, em caso similar recente da TRENsurB, a revisão tarifária foi feita pela própria estatal federal, sob supervisão da União, que também opera transporte ferroviário metropolitano de passageiros sem contrato de concessão formal e sem agência reguladora estadual constituída para regular serviços de transporte ferroviário.

14. Após questionamento sobre a possibilidade jurídica da revisão tarifária, a Justiça Federal no Estado do Rio Grande do Sul, em caráter liminar, acatou a competência da empresa para promover o aumento. Entendeu que “à Trensurb, entidade dotada de personalidade jurídica própria, compete, então, deliberar sobre política tarifária, por meio de seu conselho de administração e supervisão ministerial”, alertando que “impedir o reajuste tarifário poderia ter consequências negativas na prestação de um serviço público essencial”[1].

DA POLÍTICA TARIFÁRIA DA CBTU

15. Com a falta de atuação, desde a CF/88, de um agente regulador dos serviços públicos prestados pela CBTU, e especialmente com a edição da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012, que derrogou a autorização ao Ministério da Fazenda para reajustar preços públicos, prevista na Lei do Plano Real, os sistemas da CBTU ficaram sem quaisquer aumentos tarifários: Belo Horizonte, desde 2006; Recife, desde 2012; João Pessoa, Maceió e Natal, desde 2003, conforme apresentado na Tabela 1.

Tabela 1 - Comparativo de tarifas da CBTU e ônibus

Região Metropolitana	Ano do último reajuste da CBTU	Valor da tarifa da CBTU desde o último reajuste	Valor da tarifa de ônibus na época do último reajuste da CBTU	Relação CBTU / ônibus na época do último reajuste da CBTU
Belo Horizonte	2006	R\$ 1,80	R\$ 1,85	97%
Recife	2012	R\$ 1,60	R\$ 2,15	74%
João Pessoa	2003	R\$ 0,50	R\$ 1,15	43%
Maceió	2003	R\$ 0,50	R\$ 1,25	40%
Natal	2003	R\$ 0,50	R\$ 1,30	38%

16. Nota-se que, mesmo na época do último aumento dos sistemas de João Pessoa, Maceió e Natal, em 2003, a relação entre a tarifa da CBTU e as tarifas de ônibus já era demasiadamente baixa, entre 38% e 43%. Tal relação compromete a viabilidade econômico-financeira dos sistemas, não servindo de parâmetro para qualquer planejamento que vislumbre a continuidade da prestação do serviço no médio prazo num cenário de restrição fiscal pelo qual passa a União.

17. Cabe ressaltar que, nesse período, as tarifas dos demais modais de transportes foram periodicamente corrigidas em todas as regiões metropolitanas em que opera a CBTU, o que ampliou a defasagem dos preços da estatal federal.

Tabela 2 - Comparativo de tarifas da CBTU e ônibus

Região Metropolitana	Valor atual da tarifa de ônibus	Relação CBTU / ônibus atual
Belo Horizonte	R\$ 4,05	44%
Recife	R\$ 3,20	50%
João Pessoa	R\$ 3,55	14%
Maceió	R\$ 3,65	14%
Natal	R\$ 3,35	15%

18. Corroborando o entendimento de que as tarifas praticadas pela CBTU estão desatualizadas e, por isso, trazem prejuízos significativos a seu principal controlador, a União, é válido também comparar os valores praticados por outras empresas de trens urbanos no país.

Tabela 3 - Comparativo de tarifas em outras regiões metropolitanas

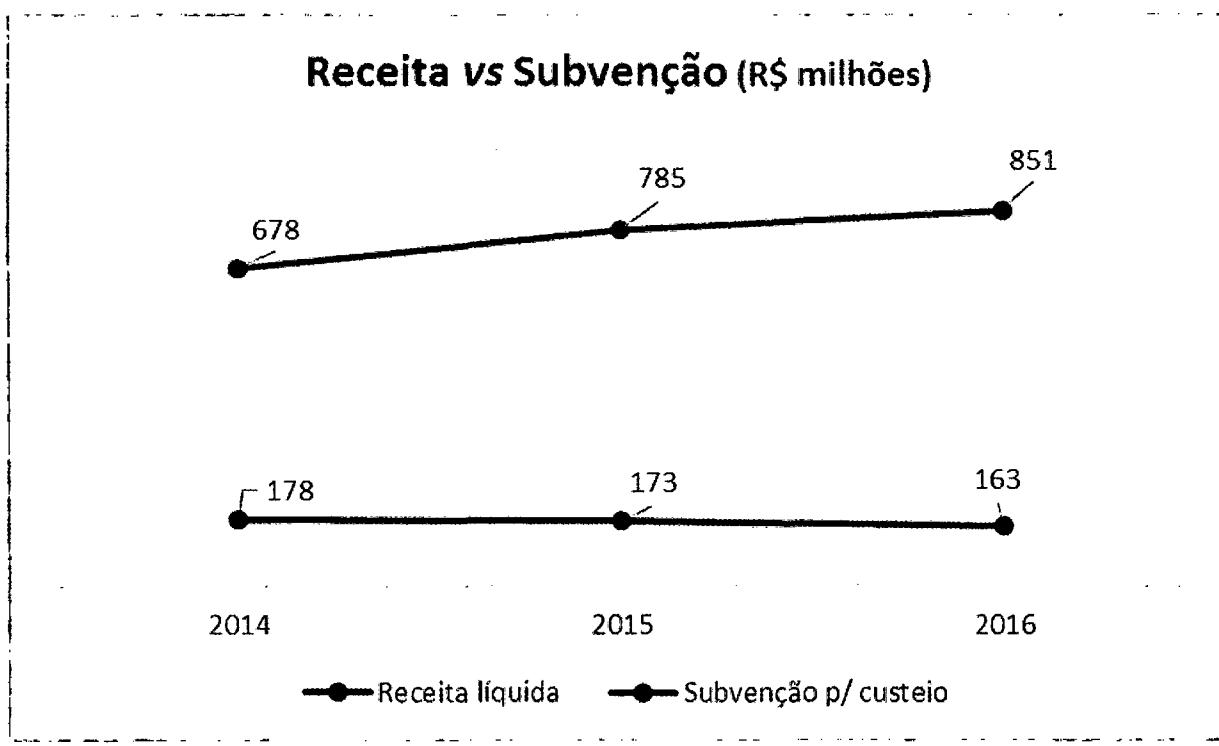
Região Metropolitana	Tarifa de ônibus	Tarifa de trem
Brasília	R\$ 3,50	R\$ 5,00
São Paulo	R\$ 4,00	R\$ 4,00
Rio de Janeiro	R\$ 3,80	R\$ 4,30
Salvador	R\$ 3,70	R\$ 3,70

19. Como se constata na tabela acima, enquanto que em municípios de outras regiões metropolitanas as tarifas de trem são iguais ou superiores às tarifas de ônibus, nos casos da CBTU, a tarifa de trem não passa de 50% do valor da tarifa de ônibus intramunicipal, se limitando a irrisórios 14% nos casos de João Pessoa/PB e Maceió/AL.

DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DA EMPRESA E DOS SUBSÍDIOS FEDERAIS

20. A defasagem tarifária, demonstrada no item anterior, tem contribuído para elevar o prejuízo da CBTU ao longo dos anos e reduzir seu patrimônio, além de comprometer sua capacidade de investimento, inclusive para manutenção e segurança das operações. No Gráfico 1, evidencia-se que apesar das subvenções crescentes do Tesouro Nacional ao longo dos anos, a empresa vem apresentando prejuízo.

Gráfico 1: Resultado Líquido e Subvenções do Tesouro Nacional



21. Os dados contábeis da CBTU (Tabela 4) demonstram que as despesas gerais e administrativas vêm crescendo ao longo do tempo, aumentando a diferença entre as receitas e os custos da operação, tornando-a cada vez mais deficitária, com a consequente necessidade de aumento dos valores das subvenções do Tesouro Nacional.

22.

Tabela 4: Resumo contábil.

Principais Contas	DADOS CONTÁBEIS - CBTU			Valores em R\$ milhões		
	%	Variação	2016	2015	2014	
Balanço patrimonial - BP						
Ativo Circulante	1%	5	348	343	438	
Ativo não Circulante	(1%)	(23)	4.248	4.271	4.071	
Realizável a Longo Prazo	(0%)	(0)	300	300	223	
Imobilizado	(1%)	(22)	3.938	3.960	3.834	
Total do Ativo	(0%)	(18)	4.596	4.615	4.510	
Passivo Enível	9%	417	4.983	4.566	3.837	
Passivo circulante	7%	252	3.943	3.691	3.075	
Passivo não circulante	19%	165	1.040	875	762	
Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	(17%)	(38)	185	223	150	
Provisões para Ações Judiciais	(10%)	(139)	1.197	1.336	1.070	
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	31%	201	855	654	611	
Patrimônio Líquido	(89%)	(435)	(387)	49	673	
Desnecessário do resultado do exercício - DRE						
Receita Líquida de Vendas e Serviços	(6%)	(10)	163	173	178	
Custo de Mercadoria e Serviços	14%	(88)	(708)	(620)	(509)	
Lucro Bruto	22%	(98)	(545)	(447)	(331)	
Despesas de Pessoal, Comerciais e Administrativas	9%	(10)	(116)	(107)	(87)	
Resultado Financeiro	5%	(25)	(545)	(520)	(334)	
Subvenção do Tesouro Nacional	8%	66	851	785	678	
Lucro/Prejuízo Líquido do Exercício	(48%)	397	(435)	(832)	(769)	

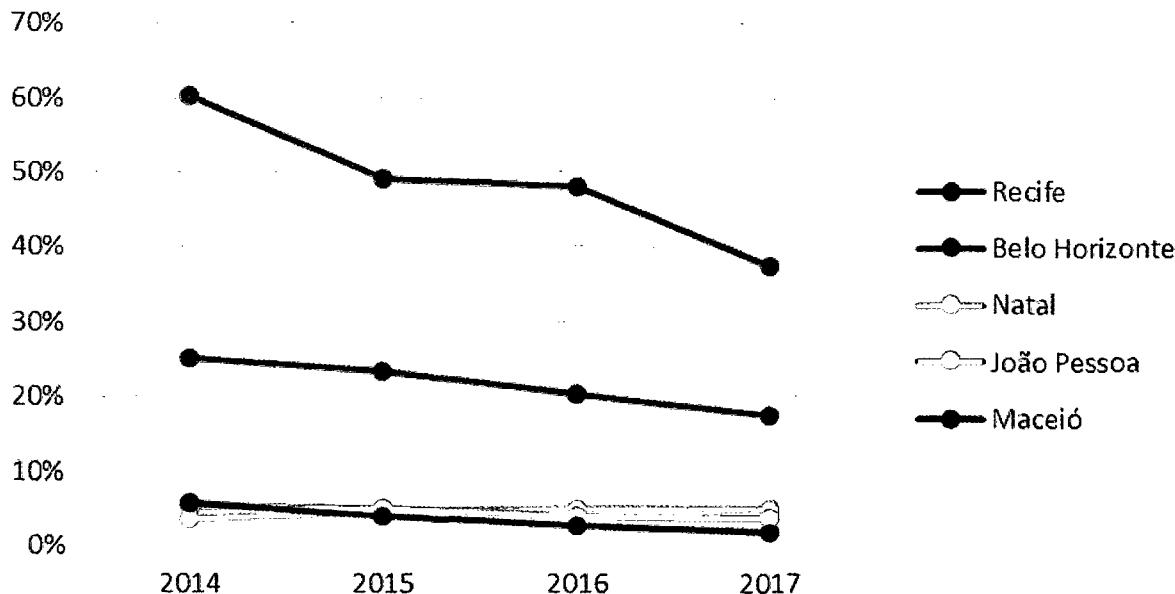
Fonte: SIEST e Demonstrações Financeiras.

23. Por fim, o Gráfico 2 apresenta a Taxa de Cobertura Plena – TCP – nos últimos anos. Tal taxa mede a cobertura econômica com receitas próprias, frente ao custo total de funcionamento, sendo o principal índice financeiro da empresa.

24.

Gráfico 2: Evolução da Taxa de Cobertura nos últimos exercícios

Taxa de Cobertura Plena



Fonte: Relatório de atividades CBTU dez/2017

25. Observa-se, desta forma, que a companhia não consegue cobrir nem 50% dos custos da operação com recursos próprios. Assim, o ônus de seu funcionamento recai sobre todos os contribuintes, inclusive sobre aqueles que residem e trabalham em outros estados e que jamais se beneficiaram ou se beneficiarão dos serviços prestados pela CBTU, uma vez que os custos são cobertos por meio de subvenções do Tesouro Nacional, cujo valor, em 2016, foi de R\$ 851 milhões.

26. Adicionalmente, no período de 2007 a 2016 a União realizou, nos sistemas da CBTU, investimentos acumulados da ordem de R\$ 1,56 bilhões, uma vez que a empresa não vem conseguindo gerar resultados positivos, impossibilitando a realização desses investimentos com recursos próprios.

DA NECESSIDADE DE READEQUAÇÃO TARIFÁRIA

27. Dada a situação de restrição fiscal da União, e tendo em vista que o Novo Regime Fiscal, instituído pela Emenda Constitucional nº 95/2016, definiu o crescimento real zero para as despesas primárias da União pelo prazo de 20 anos, cada vez menos recursos podem ser destinados a investimentos da companhia, o que pode comprometer, inclusive, a segurança das operações.

28. Ademais, a situação atual caracteriza, a nosso ver, uma afronta à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que prescreve em seu art. 9º:

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador (grifo nosso).

DA INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA COM OUTROS MODOS DE TRANSPORTE URBANO

29. Ressalte-se que, além do reajuste tarifário, mostra-se necessário também rever a política de integração tarifária com os demais modos de transporte urbano, em especial com ônibus. Alguns dos sistemas não têm qualquer integração (Maceió, Natal e João Pessoa), em desacordo com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587, de 2012, art. 5º, II).

30. Já o sistema de Recife, que embora tenha um alto percentual de integração (65%, conforme Relatório de Gestão de 2016), apenas uma pequena fração da arrecadação é destinada ao sistema ferroviário, sendo o principal fator que faz com que, da tarifa nominal de R\$ 1,60, a CBTU tenha obtido em 2016 a receita efetiva média de apenas R\$ 0,58. Portanto, é fundamental e urgente que sejam revistos os termos do acordo de integração e repartição da receita tarifária de modo a não causar danos ao patrimônio da empresa.

DA REVISÃO TARIFÁRIA ESCALONADA

31. Dada a situação fiscal da União, e os argumentos supra, é imperioso que se evidem esforços para que seja feito o reequilíbrio tarifário, recompondo assim os valores cobrados pela CBTU.

32. Conforme se verifica nas demonstrações contábeis da empresa de 2016, Quadro 6.4 do Relatório de Gestão[2], desconsiderando as despesas financeiras, para cobrir o custo dos serviços prestados, despesas gerais e administrativas, depreciações, etc., seria necessária uma receita tarifária bruta da ordem de R\$ 1.038 milhões[3]. Para haver um equilíbrio econômico-financeiro da empresa, após considerar as gratuidades legais e a participação de receita em razão da integração com ônibus, calcula-se que a tarifa nominal deveria ser da ordem de R\$ 6,98[4].

33. No entanto, em atenção ao princípio da modicidade tarifária, considera-se importante ter como referência para as tarifas da CBTU o valor da tarifa de ônibus local. Muito embora possa haver outros critérios de modicidade tarifária, possivelmente acima das tarifas de ônibus, a referência às tarifas de ônibus deve ser presumidamente suficiente para atender à modicidade tarifária, inclusive por ter sido definido pelo Poder Público local, já consideradas as peculiaridades da realidade de cada região metropolitana. A Tabela 5 a seguir apresenta esses valores para fins referenciais.

Tabela 5 - Referência de valores para fins de modicidade tarifária local

Região Metropolitana	Valor atual da tarifa de ônibus
Belo Horizonte	R\$ 4,05
Recife	R\$ 3,20
João Pessoa	R\$ 3,55
Maceió	R\$ 3,65
Natal	R\$ 3,35

34. Considerando o impacto social que tal recomposição tarifária causará, assim como o princípio da anualidade da correção das tarifas, sugere-se que a revisão dos valores seja realizada de forma escalonada, em três etapas, sendo a primeira imediatamente, a segunda após 12 meses, e a terceira após 24 meses. Para tanto, entende-se que o primeiro reajuste deve ser feito de modo a recuperar a perda monetária em razão da inflação de preços ocorrida desde o último aumento dado em cada sistema. A Tabela 6 apresenta esses valores corrigidos até fev/2018.

Tabela 6 - 1ª Etapa de revisão tarifária - Implementação imediata - Correção Monetária

Região Metropolitana	Valor atual da tarifa	Data do último reajuste	IPCA acumulado	Tarifa corrigida	Tarifa corrigida e arredondada
Belo Horizonte	R\$ 1,80	dez/06	89%	R\$ 3,40	R\$ 3,40
Recife	R\$ 1,60	jan/12	45%	R\$ 2,31	R\$ 2,30
João Pessoa	R\$ 0,50	jan/03	137%	R\$ 1,19	R\$ 1,20
Maceió	R\$ 0,50	jan/03	137%	R\$ 1,19	R\$ 1,20
Natal	R\$ 0,50	dez/02	143%	R\$ 1,21	R\$ 1,20

35. Para a segunda etapa da revisão tarifária, a ocorrer 12 meses após a primeira, sugere-se que se tenha como referência a relação com as tarifas de ônibus locais na época do último reajuste. A tarifa de Belo Horizonte, reajustada pela última vez em 2006, correspondia a 97% da tarifa de ônibus. Em Recife, essa relação era de 74% na época do último aumento dado em 2012. A média simples de Belo Horizonte e Recife foi, portanto, de 86%.

36. Não se sugere considerar para o cálculo desta média os sistemas de João Pessoa, Maceió e Natal porque, mesmo em 2003, época do último aumento, a tarifa de R\$ 0,50 da CBTU era irrisória, entre 38% e 43% do ônibus, o que inviabilizaria o equilíbrio econômico-financeiro da empresa. A Tabela 7 demonstra essas contas com base nos valores atuais das tarifas de ônibus, devendo ser atualizada pelo IPCA na época de sua implementação.

Tabela 7 - 2ª Etapa de revisão tarifária - Implementação após 12 meses
Recomposição da relação com as tarifas de ônibus

Região Metropolitana	Relação das tarifas CBTU / ônibus no último reajuste da CBTU*	Relação tarifária aplicada	Tarifa parcialmente recomposta
Belo Horizonte	97%	86%	R\$ 3,48
Recife	74%	86%	R\$ 2,75
João Pessoa	-	86%	R\$ 3,05
Maceió	-	86%	R\$ 3,14
Natal	-	86%	R\$ 2,88
Média simples	86%		

* João Pessoa, Maceió e Natal não são consideradas na média por terem, mesmo em 2003, relação com a tarifa de ônibus extremamente baixa, inviabilizando o equilíbrio econômico-financeiro da operação.

37. Para a terceira etapa da revisão tarifária, sugere-se a definição das tarifas de forma a equivalerem com o valor da tarifa de ônibus, conforme exposto, de modo a observar o princípio da modicidade tarifária à luz da realidade local. Esses valores são apresentados na Tabela 8 com base nas tarifas atuais de ônibus, cabendo sua atualização pelo IPCA na época da implementação.

Tabela 8 - 3ª Etapa de revisão tarifária - Implementação após 24 meses
Equivalente às tarifas de ônibus

Região Metropolitana	Tarifa Recomposta
Belo Horizonte	R\$ 4,05
Recife	R\$ 3,20
João Pessoa	R\$ 3,55
Maceió	R\$ 3,65
Natal	R\$ 3,35

38. Levando em consideração que a tarifa para os cinco sistemas metropolitanos que traria o equilíbrio econômico-financeiro à CBTU seria de R\$ 6,98, a 3^a etapa de revisão tarifária estaria caminhando em direção à sustentabilidade da empresa, com a modicidade tarifária garantida por adotar o critério da referência às tarifas de ônibus locais. Caberá a estudos futuros a reavaliação da estrutura tarifária e de custos da CBTU, inclusive com a possibilidade de utilização de outros critérios de modicidade tarifária, de modo a buscar seu pleno equilíbrio econômico-financeiro.

CONCLUSÃO

39. Os valores de tarifas unitárias praticados pela CBTU encontram-se desatualizados há muitos anos, em alguns casos, desde 2003.

40. A situação tem onerado toda a sociedade, uma vez que cabe à União, principal controladora da empresa, subsidiar os valores das tarifas por meio de subvenções crescentes nos últimos anos, tendo atingido o valor de R\$ 851 milhões em 2016.

41. Cumpre evidenciar que, no contexto atual do Novo Regime Fiscal (Emenda Constitucional no 95/2016), e conforme o princípio do equilíbrio entre receitas e despesas, constante da Lei de Responsabilidade Fiscal, que atribui à União a adoção de medidas voltadas a busca desse equilíbrio, é imperativo buscar alternativas de melhoria da eficiência do gasto público.

42. Dessa forma, dada a situação fiscal da União e os estudos e recomendações colecionados ao longo dos anos, é imperioso que seja feito o reequilíbrio dos valores de tarifas praticados pela empresa, nos termos da Tabela 9 a seguir:

Tabela 9 - Resumo - Recomposição tarifária escalonada (em R\$)

Região Metropolitana	Tarifa atual	1 ^a Etapa Imediata	2 ^a Etapa abril/2019	3 ^a Etapa abril/2020
Belo Horizonte	1,80	3,40	3,48	4,05
Recife	1,60	2,30	2,75	3,20
João Pessoa	0,50	1,20	3,05	3,55
Maceió	0,50	1,20	3,14	3,65
Natal	0,50	1,20	2,88	3,35

Obs.: as tarifas de 2019 e 2020 deverão ser atualizadas pelo IPCA e arredondadas oportunamente.

43. Recomenda-se à CBTU que seja revista a política de integração tarifária, especialmente no sistema de Recife-PE e que seja feita a recomposição de tarifas da forma escalonada, na forma acima proposta, de modo a minimizar o impacto social, devendo a empresa continuar a buscar o pleno equilíbrio econômico-financeiro no futuro.

[1] Ação popular nº 5005299-31.2018.4.04.7100/RS.

[2] Relatório de Gestão Exercício de 2016 disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/images/relatorios/gestao2016.pdf>. Acesso em 26/03/2018.

[3] Valor referencial calculado para fins da cobertura de todos os custos e despesas da empresa (exceto financeiras), incluindo: custos dos serviços prestados (R\$ 708 milhões); despesas gerais (pessoal e comerciais) e administrativas (R\$ 116 milhões); depreciações e amortizações (R\$ 82 milhões); sentenças judiciais (R\$ 136 milhões); e outras (R\$ 652 mil). Foram subtraídos R\$ 6 milhões de receitas com alugueis e arrendamentos, chegando-se a uma receita tarifária bruta necessária da ordem de R\$ 1.038 milhões.

[4] Dividindo-se o custo total de R\$ 1.038 milhões pela demanda total de 172,9 milhões de passageiros, tem-se a tarifa efetiva média de R\$ 6,00. Para considerar as gratuidades legais e repartição de receita em razão da integração com o ônibus, tomou-se por base Belo Horizonte, cuja tarifa efetiva média em 2016 correspondeu a cerca de 86% da tarifa nominal. Assim, o equilíbrio econômico-financeiro da CBTU seria atingido com uma tarifa nominal de aproximadamente R\$ 6,98.

Brasília-DF, 26 de março de 2018

WAGNER ROBERTO SACCO
Analista de Infraestrutura - SDI/MPDG

FELIPE AUGUSTO SOARES ROLIM
Coordenador-Geral Substituto - SEST/MPDG

THIAGO D'AROLLA PEDROSA GALVÃO
Assessor técnico - SDI/MPDG

NELSON SIMÃO DE CARVALHO JÚNIOR
Coordenador-Geral - SEST/MPDG

EDSON SILVEIRA SOBRINHO
Coordenador-Geral - SDI/MPDG

MARCEL OLIVI GONZAGA BARBOSA
Diretor - SDI/MPDG

MANOEL RENATO MACHADO FILHO
Diretor - SDI/MPDG

De acordo. Encaminhe-se o presente processo à Secretaria-Executiva do Ministério do Planejamento.

Brasília-DF, 26 de março de 2018

HAILTON MADUREIRA DE ALMEIDA
Secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura

FERNANDO ANTONIO RIBEIRO SOARES
Secretário de Coordenação e Governança das Empresas Estatais



Documento assinado eletronicamente por **EDSON SILVEIRA SOBRINHO, Coordenador-Geral**, em 27/03/2018, às 18:39.



Documento assinado eletronicamente por **MANOEL RENATO MACHADO FILHO, Diretor**, em 28/03/2018, às 11:56.



Documento assinado eletronicamente por **MARCEL OLIVI GONZAGA BARBOSA, Diretor de Programa**, em 28/03/2018, às 14:27.



Documento assinado eletronicamente por **WAGNER ROBERTO SACCO, Analista de Infraestrutura**, em 28/03/2018, às 14:40.



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO D AROLLA PEDROSA GALVAO, Assessor Técnico**, em 28/03/2018, às 15:34.



Documento assinado eletronicamente por **HAILTON MADUREIRA DE ALMEIDA, Secretário**, em 28/03/2018, às 18:46.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO ANTONIO RIBEIRO SOARES, Secretário**, em 28/03/2018, às 19:02.



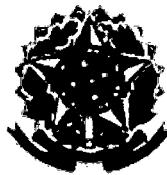
Documento assinado eletronicamente por **NELSON SIMÃO DE CARVALHO JUNIOR, Coordenador-Geral**, em 28/03/2018, às 19:05.



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE AUGUSTO SOARES ROLIM, Coordenador-Geral Substituto**, em 29/03/2018, às 09:21.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site [<https://seimp.planejamento.gov.br/conferir>], informando o código verificador **5800038** e o código CRC **11C29DEB**.



MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana
Departamento de Financiamento à Mobilidade Urbana

NOTA TÉCNICA Nº 70/2017/DEFIN/SEMOB-MCIDADES

PROCESSO Nº 80140.000402/2017-03

1. ASSUNTO

1.1. Trata-se da apresentação de esclarecimentos adicionais encaminhados pelas companhias de trens CBTU e TRENSURB, os quais foram solicitados pelos representantes do GEPAC e CGPAC, conforme notas técnicas anexadas a este processo.

2. REFERÊNCIAS

- 2.1. Nota Informativa nº 2/2017/DEPLAN/SEMOB
- 2.2. Nota Informativa nº 4/2017/DEFIN/SEMOB
- 2.3. Aviso nº 53/2017/GAB/MCIDADES

3. SUMÁRIO EXECUTIVO

3.1. Após análise das notas apresentadas pelas estatais CBTU e Trengurb, sugere-se o encaminhamento das mesmas ao Ministério do Planejamento, órgão coordenador das atividades do GEPAC e CGPAC, com parecer favorável por este Ministério das Cidades.

4. ANÁLISE

4.1. Inicialmente, cabe esclarecer que foi encaminhada ao GEPAC a proposta de inclusão de intervenções nos sistemas de metrôs operados pela CBTU e Trengurb no montante de R\$ 281,42 milhões, conforme Aviso nº 53/2017/GAB/MCIDADES. Após análise pelo GEPAC, conforme Ata GEPAC s/nº datada de 12 de setembro de 2017, foram autorizadas apenas intervenções que totalizam R\$ 65,063 milhões (23%), conforme planilha abaixo:

Empresa / Localidade	Autorizado	Não Autorizado	Total
Trengurb / Porto Alegre	32,050 milhões	49,373 milhões	81,423 milhões
CBTU / Belo Horizonte	20,643 milhões	49,357 milhões	70,000 milhões
CBTU / Recife	12,370 milhões	117,630 milhões	130,000 milhões
Total	65,063 milhões	216,360 milhões	281,423 milhões

4.2. Face a situação de precariedade dos sistemas de trens, que ocasionam situações de insegurança e desconforto ao usuário, e diante da necessidade premente de viabilizar as intervenções, o Ministério das Cidades expôs aos representantes do GEPAC a importância e relevância das ações não autorizadas, conforme reunião ocorrida em 18 de Outubro de 2017. Na oportunidade, foi encaminhado relatório feito por experientes técnicos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos de São Paulo (CPTM) sobre as condições operacionais do Metrô de Recife, justificando a importância de se promover melhorias imediatas no sistema.

4.3. Desta forma, conforme exposto na citada reunião, foram elaboradas notas técnicas complementares pelas empresas de trens para explicar a urgência e importância de cada intervenção, incluindo relatórios fotográficos, relatos dos usuários e matérias jornalísticas, além de detalhar os ganhos operacionais e de conforto de cada ação.

4.4. Cabe ressaltar que a Trensurb revisou sua proposta em função de fatores supervenientes, conforme detalhado abaixo:

Revisão Trensurb

Item	Valor Original	Valor Revisado
Intervenções Aprovadas	32,05 milhões	32,05 milhões
Intervenções Não Aprovadas	49,373 milhões	5,713 milhões
Valor Total	81,423 milhões	57,763 milhões

4.5. A revisão apresentada pela Companhia decorre da exclusão dos itens de energia solar, no valor de R\$ 21,5 milhões, e da implantação da escada rolante na estação aeroporto, no valor de R\$ 700 mil. Ademais, a aquisição de escadas rolantes teve seu escopo reduzido de 8 para 7 escadas rolantes, o que resultou numa economia de R\$ 1,46 milhão (de R\$ 5.560.000 para R\$ 4.100.000). Desta forma, a proposta para as intervenções foram reduzidas de R\$ 81,423 milhões para R\$ 57,763 milhões, sendo R\$ 32,05 já autorizados.

4.6. Em relação à CBTU, não foram apresentadas revisões de escopo e a companhia apresentou justificativas adicionais para cada uma das ações.

4.7. Portanto, considerando a revisão da Trensurb, o montante reapresentado é de R\$ 192,70 milhões conforme quadro abaixo:

Empresa/Localidade	Autorizado (a)	Reapresentado (b)	Total (c=a+b)
Trensurb/Porto Alegre	32,050 milhões	25,713 milhões	57,763 milhões
CBTU / Belo Horizonte	20,643 milhões	49,357 milhões	70,000 milhões
CBTU / Recife	12,370 milhões	117,630 milhões	130,000 milhões
Total	65,063 milhões	192,700 milhões	257,763 milhões

4.8. Conforme já exposto na Nota Informativa nº 2/2017/DEPLAN/SEMOB, esta Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana vem adotando ações de otimização da carteira de empreendimentos, o que resultou no cancelamento de empreendimentos não iniciados que somam mais de R\$ 10 bilhões de recursos do OGU, contribuindo assim para a adequação da carteira à realidade orçamentária. Tais ações visam assegurar recursos para obras em andamento e para ações emergenciais como as propostas pela CBTU e Trensurb.

4.9. Cumpre informar que, em função do decurso de tempo desde a apresentação da proposta e da revisão do cronograma das ações, foi feita nova avaliação de desembolsos e a estimativa é de que sejam necessários R\$ 105 milhões para 2018 destinados à execução orçamentária das ações reapresentadas. Desta forma, os valores a serem compensados no período 2015 a 2018 serão inferiores aos apresentados no Aviso Ministerial nº 53/2017/GAB/MCIDADES, de 23 de Agosto de 2017. É importante mencionar que está em curso nova avaliação dos recursos previstos para o período 2015 a 2018, que será informada ao GEPAC no próximo balanço (dez/17). Esta previsão considerará a execução orçamentária dos empreendimentos até 2017 e previsão para 2018, já compatível com previsão

orçamentária para a Secretaria de Mobilidade Urbana no ano de 2018.

4.10. Conforme quadro abaixo, a proposta da SEMOB é de destinar R\$ 192,7 milhões para intervenções emergenciais detalhadas nas notas técnicas apresentadas pelas estatais CBTU e TRENSURB, sendo R\$ 105 milhões no período 2015 a 2018, resumidas no quadro abaixo:

REMANEJAMENTO ENTRE EMPREENDIMENTOS					
AMPLIAÇÕES					
ID	EMPREENDIMENTO	VALOR ATUAL		PROPOSTO	
		2015-18	TOTAL	2015-18	TOTAL
55946	CBTU BH	215,66	231,60	240,66	281,00
8967	CBTU RECIFE	121,94	798,46	171,94	916,09
47205	TRENSURB	158,10	354,10	188,10	379,82
TOTAL		495,70	1.384,16	600,70	1.576,91
COMPENSAÇÕES - PERÍODO 2015-18					
ID	EMPREENDIMENTO	VALOR ATUAL		PROPOSTO	
		2015-18	TOTAL	2015-18	TOTAL
76484	Linha 9 - Zona Sul	250,00	500,00	145,00	500,00
TOTAL		250,00	500,00	145,00	500,00
TOTAL GERAL		745,70	1.884,16	745,70	2.076,91
COMPENSAÇÕES - VALOR TOTAL					
77819	Expresso DF - Eixo Norte - Sobradinho, Planaltina e Varjão(*)	---	675,10	---	675,10

(*) Empreendimento cancelado, conforme Portaria M. Cidades nº 632

4.11. Quanto aos remanejamentos propostos, a readequação não prejudicará o andamento da obra da Linha 9, que terá o seu desembolso reduzido, e ressaltamos que a execução dos projetos de mobilidade urbana é dinâmica e é monitorada mensalmente por esta Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. Caso nestas avaliações seja identificada nova necessidade de remanejamento, submeteremos novo pedido de ajuste para dar continuidade às obras da carteira. Quanto ao cancelamento, reafirmamos que o Ministério das Cidades vem envidando esforços contínuos para adequação da carteira, o que resultou no cancelamento do empreendimento Expresso DF - Eixo Norte.

5. CONCLUSÃO

5.1. Pelos motivos expostos, sugere-se encaminhamento do pleito ao Ministério do Planejamento, órgão que coordena as atividades do GEPAC e do CGPAC.

Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Sanches de Andrade, Diretor do Departamento de Financiamentos à Mobilidade Urbana**, em 17/11/2017, às 10:27, conforme horário oficial de Brasília, com o emprego de certificado digital emitido no âmbito da ICP-Brasil, com fundamento no art. 60, § 1º, da Portaria nº 102/2016 do Ministério das Cidades.

Nº de Série do Certificado: 1613118





A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.cidades.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1091950** e o código CRC **E7868809**.

Referência: Processo nº 80140.000402/2017-03

SEI nº 1091950

ANEXO

da

NOTA TÉCNICA Nº 70/2017/DEFIN/SEMOB-MCIDADES
Ministério das Cidades



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S/A – TRENSURB

PORTO ALEGRE - RS

Para: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana
Diretor do Departamento de Planejamento e Informações
Sr. Cléver Ubiratan Teixeira de Almeida

Assunto

ACESSIBILIDADE NAS ESTAÇÕES TIPO

Unidades Intervenientes

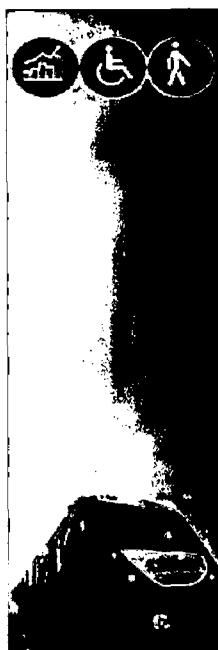
Ministério das Cidades

Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão

Informações

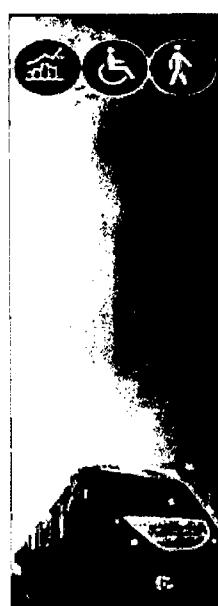
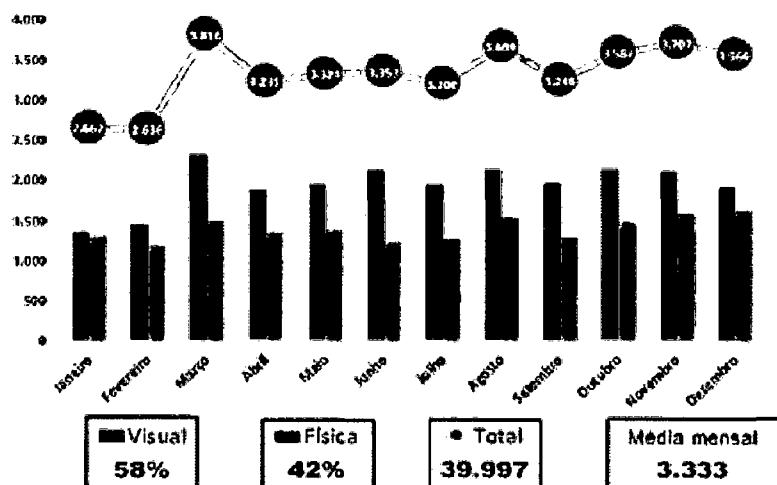
O Decreto nº 5296/2004 regulamenta as leis 10.048 de 08/11/2000 e 10.098 de 19/12/2000 e fixa o prazo de 10 anos ou 120 meses para adequação completa do sistema à Acessibilidade Universal. Este Decreto informa que todas as construções deveriam ser construídas ou reformadas para serem acessíveis, baseando-se na ABNT NBR 9050:2004.

Abaixo apresentamos a demanda de usuários com necessidades especiais no Sistema TRENSURB:



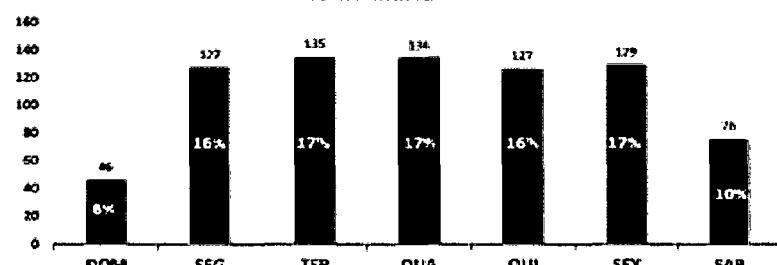
DEMANDA DE USUÁRIOS COM NECESSIDADES ESPECIAIS

TOTAL DE USUÁRIOS - 2015



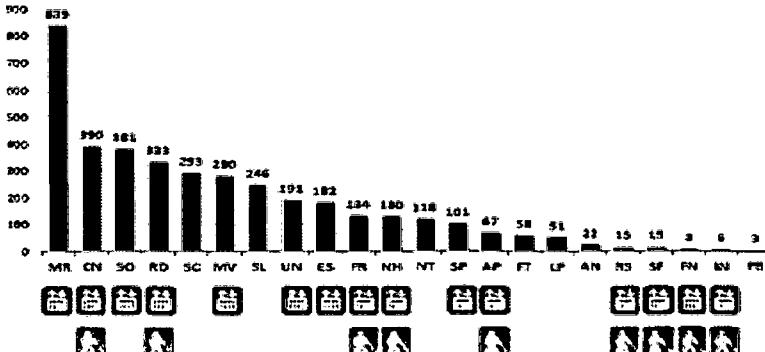
DEMANDA DE USUÁRIOS COM NECESSIDADES ESPECIAIS

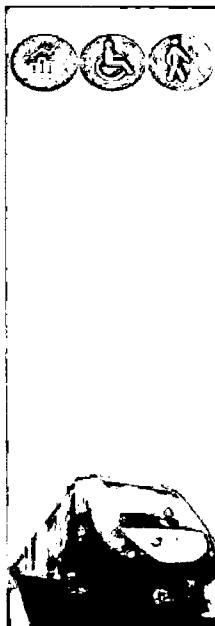
Média diária - 2015



DEMANDA DE USUÁRIOS COM NECESSIDADES ESPECIAIS

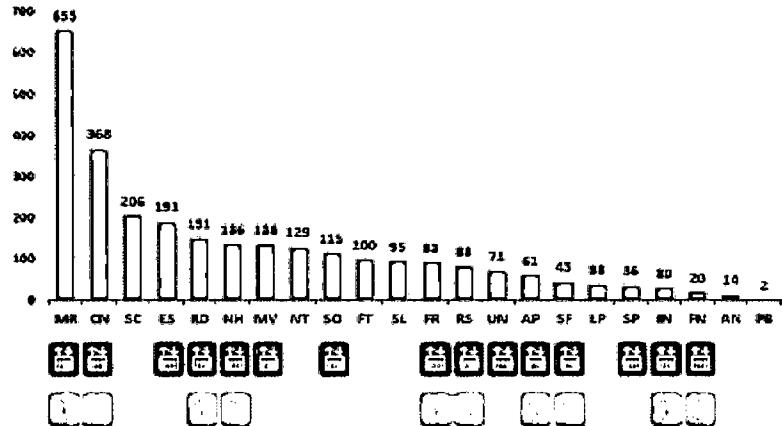
USUÁRIOS COM DEFICIÊNCIA VISUAL MÉDIA MENSAL - 2015





DEMANDA DE USUÁRIOS COM NECESSIDADES ESPECIAIS

USUÁRIOS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA MÉDIA MENSAL - 2015



Abaixo algumas imagens das dificuldades de utilização do sistema por Portadores de Necessidades Especiais:



Imagen de usuário deficiente visual aguardando atendimento na linha de bloqueios em estação da TRENSURB



Imagen de usuário deficiente visual aguardando atendimento na linha de bloqueios em estação da TRENSURB

Análise

Em 2016 foram elaborados levantamentos de verificação da acessibilidade universal em todas as estações do sistema, motivado pela alteração da norma ABNT NBR 9050. A metodologia foi desenvolvida como forma de monitoramento e aferição do grau de acessibilidade nas estações. Como prioridade na adaptação, ela dá preferência ao estabelecimento de uma rota acessível, de onde se analisam os elementos essenciais para garantir a autonomia e segurança dos usuários.

De acordo com levantamento, 7 as estações necessitam instalação de elevadores ou rampas, para o atendimento das normas de acessibilidade. As escadas rolantes não são indicadas para atendimento de pessoas em cadeiras de rodas ou de mobilidade reduzida, ou seja, o deslocamento de idosos, crianças e pessoas com limitações de deslocamento, entre outros. Para o atendimento desse público, na questão de transposição de obstáculos verticais, o mais indicado são elevadores, que possibilitam a utilização autônoma. Da



CÂMARA DOS DEPUTADOS
PRIMEIRA-SECRETARIA

Ofício 1^aSec/RI/I/nº 2378 /18

Brasília, 27 de julho de 2018.

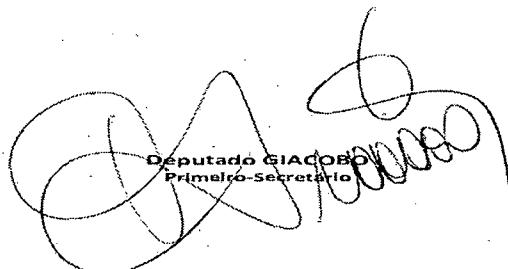
Exmo. Senhor Deputado
FÁBIO RAMALHO
Gabinete 452 – Anexo 4

Assunto: **resposta a Requerimento de Informação**

Senhor Deputado,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do Ofício nº 35/2018/MP, 13 de julho de 2018, do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, em resposta ao **Requerimento de Informação nº 3.554/2018**, de sua autoria.

Atenciosamente,


Deputado GIACOBO
Primeiro-Secretário

NECESSI NESTA DATA A PRESENTE DOCUMENTAÇÃO.
20/07/18
Nome por extenso e legível:
WALTER MOREIRA
Protocolo 153.224

