



## 22/05/2018 14:58 - A Semtran estaria apresentando um projeto básico já 'falido' para licitar o transporte coletivo de Porto Velho?



Uma análise um pouco mais acurada do projeto básico para licitação do transporte coletivo da Capital conduz, salvo melhor juízo, a uma conclusão impressionante: o sistema proposto para ser licitado já nasceria falido, pois está com déficit comprovado nas próprias planilhas da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes (Semtran).

Basta observar que no item 5.5.2, "demanda total de passageiros", a tabela das páginas 42 e 43 está previsto que o número de "passageiros equivalentes (número de passagens integrais pagas)", ou seja, aquelas que efetivamente contribuiriam para a arrecadação, é de 1.109.317 passageiros mês. Uma conta simples de multiplicar esses 1.109.317 pelo valor da tarifa de R\$ 3,80 temos como resultado uma

arrecadação mensal total estimada de R\$ 4.215.404,60.

Já na página 60 do projeto básico, na tabela 11, "composição do cenário estimado", temos que o custo total do sistema seria de R\$ 4.284.853,61. Se este raciocínio, que parece ser o lógico, estiver correto, teríamos então um sistema de transporte coletivo deficitário em R\$ 69.449,01 mensais. Só um esclarecimento da Semtran para entendermos qual é a lógica do projeto.

Entretanto, a expressão "falido" na manchete do artigo não leva em consideração apenas o possível déficit acima, já que algum erro deve haver nesse cálculo: ou do columnista que não captou a lógica de cálculo do projeto ou do próprio projeto, que então passaria a ser algo surreal. O déficit do projeto será causado, também, porque há receitas superestimadas e despesas subestimadas, o que, por si só, já tornaria o projeto deficitário.

Em relação as receitas, na mencionada tabela da página 42, consta uma previsão mensal de "Passageiros Efetivos (passageiros transportados) de 1.808.474. Ocorre que os dados atuais do transporte coletivo de Porto Velho, de janeiro a abril de 2018, registraram aproximadamente 1.400.000 passageiro mês; ou seja, 22,59% a menos, o que corresponderia a uma enorme diferença na previsão de receita do projeto básico.

Já na tabela da página 58 está previsto que o estudante pagará 50% da passagem, o que corresponde a R\$ 1,90. Das duas uma: ou vai haver uma aumento de 90%, quase dobrar, o passagem de R\$ 1,00 do estudante ou isso representa mais um grande rombo nas previsões de receitas. O projeto considera idoso quem tem acima de 65 anos, sendo que em Porto Velho há uma lei municipal em pleno vigor que estabelece o direito a partir dos 60 anos.

No campo das despesas subestimadas temos no item 6.10, "Cálculo da tarifa e taxa interna de retorno" na tabela 10, que o litro do óleo Diesel custará R\$ 3,09, todavia o Consórcio já paga atualmente, considerando a compra direta do distribuidor, o valor de R\$ 3,42., uma grande diferença.

Outro dado incorreto da mesma tabela é no chamado "Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores, com uma taxa de "2,2", conforme "Padrão de Referência da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)". Ocorre que esse padrão considera ônibus apenas com motorista. Isso não corresponde a realidade de Porto Velho, onde a função de cobrador é obrigatória por lei em todos ônibus, o que resulta numa taxa de 4,4, ou seja, o dobro. Uma conta simples: 160 ônibus rodando, vezes a taxa 2,2, totaliza 352 trabalhadores, metade do sistema atual.

Ainda sobre os trabalhadores, o salário do motorista está no projeto com o valor de R\$ 1.875,78, entretanto, o salário já praticado em Porto Velho é de R\$ 1.934,00 de remuneração, R\$ 190,00 de cesta básica e mais R\$ 336,00 de cartão visa vale, totalizando R\$ 2.460,00, ou R\$ 526,00 a mais.

Ao que parece, este projeto básico não tem a mínima viabilidade, pois não asseguraria qualquer condição de se realizar uma licitação que garanta o equilíbrio econômico-financeiro do sistema, a qualidade dos serviços e um valor razoável na passagem. Por isso, não é possível dar crédito a afirmação na primeira página do projeto de que "A ideia do sistema proposto é que ele seja autossustentável, ou seja, que não precise receber nenhum subsídio do poder executivo para a sua manutenção".

**Fonte:** Itamar Ferreira

Notícias RO