

**AGERSA**

**AGÊNCIA MUNICIPAL DE REGULAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS  
DELEGADOS DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM-ES**

**NOTA TÉCNICA – TRANSPORTE N.º 01/2022**

**REAJUSTE TARIFÁRIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE  
PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS PARA O ANO DE  
2022**

**CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM-ES  
2022**

## APRESENTAÇÃO

A presente nota técnica analisa e discute a solicitação de reajuste tarifário do serviço de transporte público de passageiros por ônibus operado pelo Consórcio Novotrans no município Cachoeiro de Itapemirim-ES, para vigência no ano de 2022.

As seções 2 e 3 apresentam o objetivo geral e os objetivos específicos, enfatizando aspectos regulatórios do transporte coletivo urbano. A seção 4, Análise dos Fatos, apresenta aspectos jurídicos, econômicos, contábeis, financeiros e sociais relevantes no processo de reajuste tarifário. A seção 5, Análise do Pleito, enseja a aplicação do reajuste em face do dispositivo contratual e da evolução do indicador oficial aplicável no período. Também são discutidos alguns aspectos financeiros que ensejam o reajuste tarifário, especialmente as características do contrato de concessão e o modelo de regulação vigentes em Cachoeiro de Itapemirim-ES. A seção 6 tece Considerações Finais acerca do pleito.

*Carlos Felipe de Souza Pereira*

*AGERSA-Gerente de Contabilidade Regulatória*

*Yuri Gagárin Sabino*

*AGERSA-Economista-Analista Econômico*

Cachoeiro de Itapemirim, 18 de janeiro de 2022.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>04</b>
<b>2. OBJETIVO GERAL.....</b>	<b>04</b>
<b>3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....</b>	<b>05</b>
<b>4. ANÁLISE DOS FATOS.....</b>	<b>05</b>
4.1 O Contrato de Concessão do Serviço de Transporte.....	05
4.2 A Fórmula Paramétrica.....	05
4.3 A Taxa de Juros.....	07
4.4 Outras Despesas – Veículos/IPCA.....	09
4.5 Combustível.....	11
<b>5. ANÁLISE DO PLEITO.....</b>	<b>13</b>
<b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>14</b>
<b>7. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>16</b>

### 1-INTRODUÇÃO

A presente nota técnica discute os termos do reajuste tarifário do serviço de transporte público de passageiros por ônibus, operado Consórcio Novotrans, no município de Cachoeiro de Itapemirim, para vigência no ano de 2022.

A Constituição Federal de 1988 – art. 30, inciso V, define que “compete ao Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, **incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.**” (Brasil, 1988). **(a)**.

Assim, procede-se conforme determinam os seguintes dispositivos legais;

- ❖ Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e suas modificações posteriores, previstos no art. 175 da Constituição Federal;
- ❖ A Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

Como é de conhecimento público em 30 de janeiro de 2020, a OMS – Organização Mundial da Saúde, declarou Estado de Emergência de Saúde Pública de Âmbito Internacional em razão dos casos reportados de Covid-19. E a nova conjuntura “levou à paralisação de atividades produtivas em escala internacional, sobretudo de fevereiro a abril, e à posterior reabertura dessas atividades a partir do mês de maio, destacadamente no hemisfério norte” e de forma gradual no hemisfério sul. (CNT, 2020).

Como é de conhecimento público, a pandemia de Covid-19 se ampliou no ano de 2021, provocando sucessivos movimentos de abertura e fechamento das atividades econômicas, com grandes repercussões sobre a mobilidade urbana. Após o início da vacinação, priorizando grupos específicos, ainda assim, o movimento de imunização demorou a ganhar grande escala. Assim, as atividades econômicas também demoraram a ganhar tração.

## **2-OBJETIVO GERAL**

- ❖ Analisar a solicitação de reajuste tarifário do “Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros Cachoeiro de Itapemirim”, operado pelo Consórcio Novotrans no município Cachoeiro de Itapemirim-ES, para vigência no ano de 2022, conforme definem o Edital de

Concorrência Pública n.º 009/2014 e o Contrato de Concessão n.º 056, de 27 de abril de 2015. (Cachoeiro de Itapemirim, 2014) (a); e (Cachoeiro de Itapemirim, 2015) (b).

A solicitação de reajuste tarifário anual do sistema de transporte coletivo municipal foi formalizada pelo Consórcio Novotrans por meio de **Ofício Consórcio Novotrans n.º 1002/2022**, de 18 de janeiro 2022, que anexado ao **Processo n.º 2398/2022**.

### **3-OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- ❖ Subsidiar a discussão acerca do reajuste tarifário previsto na legislação federal de forma geral; e, de modo particular, no Contrato de Concessão n.º 056, de 27 de abril de 2015. (Cachoeiro de Itapemirim, 2015). (b)
- ❖ Oferecer transparência ao processo de reajuste tarifário, especialmente na discussão sobre preços públicos, critérios e procedimentos para reajuste das tarifas, direitos e obrigações da empresa concessionária, agência reguladora e Poder Concedente;
- ❖ Estabelecer mecanismos de participação e controle social nos processos decisórios da administração pública municipal, especialmente em relação à Política Municipal de Mobilidade;

### **4-ANÁLISE DOS FATOS**

#### **4.1 O Contrato de Concessão do Serviço de Transporte**

O serviço público de transporte coletivo municipal é regulado pelo Contrato de Concessão n.º 056, de 27 de abril de 2015 – Contrato de Concessão para Prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal. (Cachoeiro de Itapemirim, 2015) (b).

#### **4.2 A Fórmula Paramétrica**

AAGERSA desenvolveu a fórmula paramétrica como metodologia de reajuste da tarifa do serviço de transporte, entretanto para o ano de 2022 em virtude dos destoantes índices que pressionam os preços a serem aplicados causados pela pandemia, de maneira excepcional a aplicação de uma taxa de atualização tão elevada aumentaria o impacto negativo da pandemia para os consumidores mais pobres, protegendo-os de taxas de juros destoantes da realidade econômica

neste momento de calamidade pública. O economista Fábio Bentes, da Confederação Nacional do Comércio (CNC), explicou que, embora a alta nos preços de combustíveis, alimentos e energia elétrica sejam os mais impactantes, é possível observar a “contaminação” dos demais itens de bens e consumo. “Outros preços livres começam a ser contaminados. O índice de difusão — a quantidade de itens com alta — foi expressivo: 68,9% apresentaram variação positiva em setembro. É a maior difusão desde janeiro deste ano, e é um fator preocupante”, alertou Bentes.

#### **4.2.1**

A princípio, e antes de discorrer qualquer arrazoado acerca da questão posta em análise, sobleva proceder ao cotejo analítico entre o pedido de “reajuste/2022” referente aos serviços de transporte público de Cachoeiro de Itapemirim, e os diplomas legais aplicáveis à matéria.

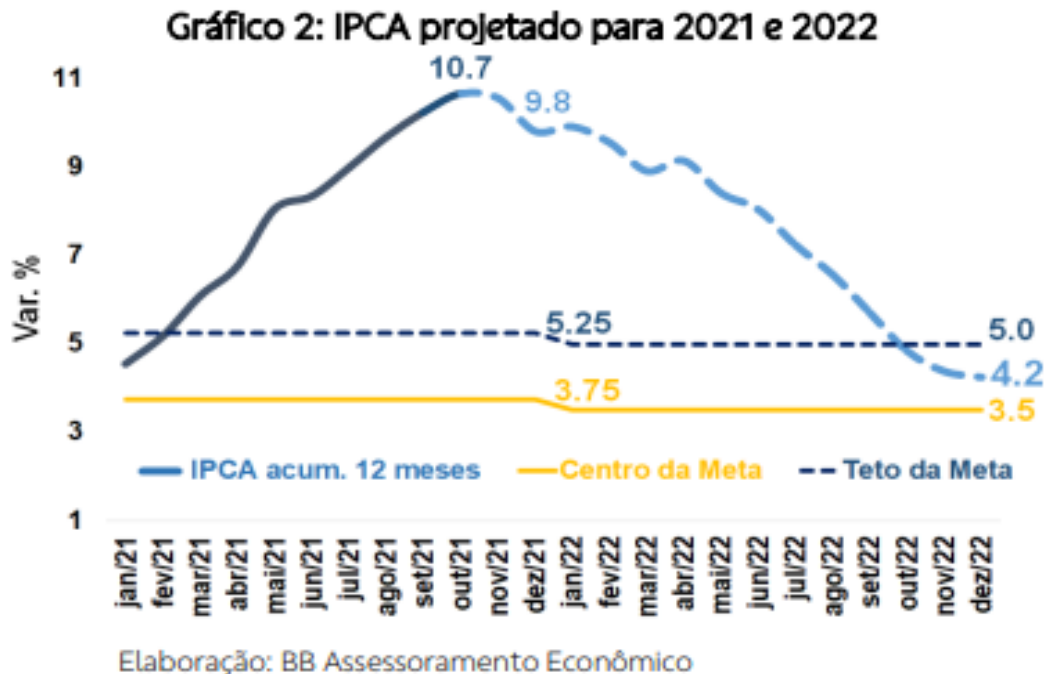
#### **4.2.2**

Neste diapasão, é de todo relevante destacar que os anos de 2020 e 2021 foram marcados pela Pandemia, voltando os nossos olhos para a economia brasileira, a taxa de câmbio mais uma vez foi o destaque nas manchetes financeiras ao longo do mês de outubro. De um lado, o cenário internacional se tornou mais desafiador e elevou o patamar da aversão ao risco global, que aumentou a pressão sobre as moedas dos países emergentes e impulsionou a desvalorização do real frente ao dólar. Por outro lado, as incertezas em relação à questão fiscal interna também pressionaram a cotação da moeda brasileira. Diante desses pontos, nossa projeção de taxa de câmbio foi alterada ao longo do mês de outubro, de R\$/US\$ 5,20 para R\$/US\$ 5,50 em 2021 e de R\$/US\$ 5,30 para R\$/US\$ 5,50 em 2022. Incluímos também um desvio para cima para as projeções do CDS (*Crédit Default Swap*) 3 de 180 para 220 pontos em 2021 e de 195 para 240 pontos em 2022.

Além de impactar no rendimento médio do trabalhador e gerar maiores gastos para os produtores e consumidores, a inflação tem deteriorado a economia doméstica ao longo deste ano. O resultado do IPCA de outubro (+1,25%) mostra que os preços ao consumidor seguem acelerando, movimento que vem surpreendendo a nós e boa parte dos agentes econômicos (as expectativas de mercado divulgadas pela Reuters apontavam alta de 1,05% do IPCA em outubro).

Com esse desempenho, o indicador reforça sua manutenção em dois dígitos no acumulado em 12 meses (10,67%), alcançando patamar que não era observado desde janeiro de 2016, quando registrou 10,71% nessa base de comparação.

Figura 1



### 4.3 Taxa de Juros

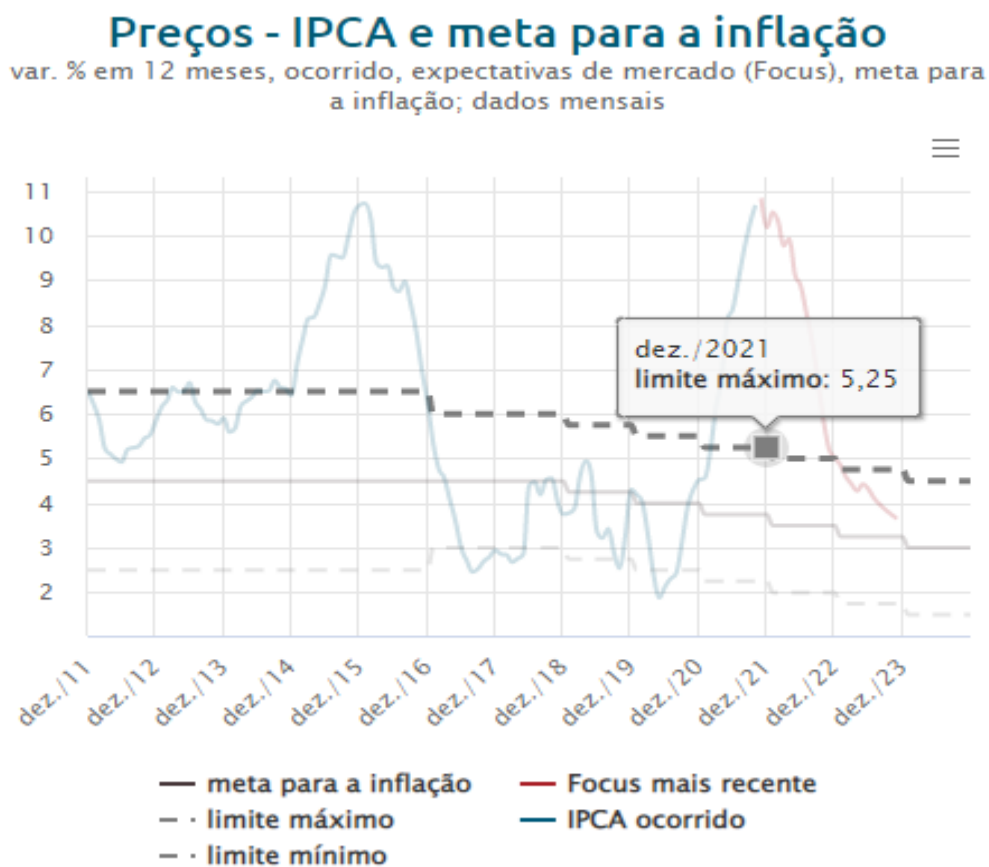
No Brasil, a meta para a inflação é definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) e cabe ao Banco Central (BC) adotar as medidas necessárias para alcançá-la. O índice de preços utilizado é o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A meta se refere à inflação acumulada no ano. Por exemplo, a meta para 2020 é de uma inflação de 4,00%.

O sistema de metas de inflação visa manter a credibilidade do Banco Central para prometer ao mercado que a inflação não será vítima de pressões políticas dos governantes. Desde 1994 a hiperinflação tenta ser controlada no Brasil através do Plano Real. Em 1999, após uma crise de desvalorização do Real, o governo do então presidente Fernando Henrique Cardoso mudou a política econômica criando novas estratégias para controlar os preços; adotando o Tripé Macroeconômico que incluía a política de câmbio flutuante, metas físicas e, por fim, metas de inflação.

O sistema prevê ainda um intervalo de tolerância, também definido pelo CMN. Nos últimos anos, o CMN tem definido um intervalo de 1,5 ponto percentual (p. p.) para cima e para baixo. Por exemplo, no caso de 2020, a meta é de 4,00% e o intervalo é de 2,50% a 5,50. Se a inflação ao final do ano se situar fora do intervalo de tolerância, o presidente do BC tem de divulgar publicamente as razões do descumprimento, por meio de carta aberta ao Ministro da Fazenda, presidente do CMN, contendo descrição detalhada das causas do descumprimento, as providências para assegurar o retorno da inflação aos limites estabelecidos e o prazo no qual se espera que as providências produzam efeito. (BCB,2021, novembro).

O diretor de Política Econômica do Banco Central, Fabio Kanczuk, afirma que a justificativa para o aumento, entre outros fatores, são a crise energética e o aumento dos preços das *commodities* como alimentos e petróleo. Segundo ele, esse cenário deve persistir no curto prazo. (Agencia Brasil, novembro,2021).

**Figura 2**





O centro da meta de inflação deste ano é 3,75%. Pelo sistema, entre 2,25 até 5,25 é considerado dentro da meta. (Agência Brasil, novembro, 2021).

#### **4.4 Outras Despesas - Veículos/Fórmula Paramétrica, IGP-M e IPCA**

Ao longo do tempo de existência do serviço de transporte público no município, o serviço de transporte urbano de passageiros por ônibus beneficiou-se, naturalmente, do forte processo de urbanização da cidade. E Cachoeiro de Itapemirim, como polo regional, não foi diferente. Se nos anos 1960 tínhamos a maior parcela da população residindo na área rural, e o restante na área urbana; nos anos 1970 as taxas de urbanização se inverteram para 63,06% na área urbana e 36,94% na área rural. Isso ocorreu também em razão de um saldo positivo de migração de cidades vizinhas que Cachoeiro de Itapemirim recebeu. (Cachoeiro de Itapemirim, Governo do Estado do Espírito Santo, Logit; PlanMOB, Produto 3.5 – Estudos Socioeconômicos, p.6).

#### **Motorização – crescimento da frota de veículos e taxa de motorização**

Assim, durante extenso período, o serviço de transporte público teve pequena concorrência em função do tamanho da frota e da baixa taxa de motorização, calculada pelo número da frota de automóveis por mil pessoas, da população entre os anos 1970/1980.

#### **Crescimento da frota de veículos**

Mas “com relação à evolução da frota veicular de Cachoeiro de Itapemirim, verifica-se um aumento significativo do número de veículos, especialmente no que diz respeito aos automóveis e motocicletas, seguindo uma tendência observada nacionalmente.” Entre 2001 e 2010 verificou-se uma taxa média de crescimento anual de 7,0% do número de automóveis. Por outro lado, a motocicleta apresentou uma taxa anual de 10,6% no mesmo período. (Cachoeiro de Itapemirim, Governo do Estado do Espírito Santo, Logit; PlanMOB, Produto 6.3 – Figura 63, p.181).

#### **Taxa de motorização**

A taxa de motorização (calculada pelo número da frota de automóveis por mil pessoas) é outra variável importante que interfere, sobremaneira, na demanda final pelo transporte público estabelecido. Quando da elaboração do Plano de Mobilidade de Cachoeiro de Itapemirim, apurou-se a evolução da taxa de

motorização da cidade entre os anos 2001, 2005 e 2010. Os números foram expressivos: em 2001 apurou-se uma taxa de 123,6; em 2005 136,9 e em 2010 209,3. (Cachoeiro de Itapemirim, Governo do Estado do Espírito Santo, Logit; PlanMOB, Produto 6.3 – Tabela 26, p.182).

A evolução do crescimento da frota de veículos e da taxa de motorização pode ser explicada, portanto, pelo crescimento da economia ao longo do tempo, pelo crescimento da taxa de urbanização, pelas grandes mudanças no mercado automotivo, pelas melhorias nas condições de crédito e financiamento e, para além disso, uma mudança comportamental da população em relação ao transporte público nos anos 1980/2010. Há de se considerar que, uma vez atualizados esses dados e informações, a situação deve ter se agravado em desfavor do transporte público.

No contexto do consórcio operador do serviço de transporte público, os veículos (ônibus) e demais instalações conexas à operação do serviço de transporte urbano e distrital de passageiros por ônibus, tais como garagens, oficinas de manutenção e reparos, borracharia, sistemas de controle de tráfego e produção, sistemas de abastecimento, controle de estoques de peças, acessórios e demais insumos etc., inerentes à operação, constituem a categoria de bens de capital.

Os bens de capital (ou bens de produção) são, portanto, exatamente equipamentos, instalações, bens ou serviços empregados para a produção do serviço de transporte de passageiros. Os veículos (ônibus) utilizados na operação do transporte são, portanto, um item de CAPEX (abreviação de *capital expenditure*), ou seja, uma despesa de capital implícita à operação do serviço de transporte.

Uma característica importante é o fato de os veículos utilizados no transporte público de passageiros por ônibus apresentarem alto valor unitário, cujo financiamento é, necessariamente, de médio e longo prazo. Assim, os custos de investimentos em veículos precisam ser planejados em consonância com as exigências técnicas e operacionais do contrato, o próprio horizonte do contrato de concessão e, sobretudo, o comportamento da demanda ao longo do tempo. Portanto, sem uma previsão de “receita garantida”, uma elasticidade-renda da demanda muito sensível a reajustes e, concorrendo com outros modais tais

como automóveis, motocicletas, bicicletas, viagens a pé e caronas, o transporte público pode incorrer em financiamento sem previsão adequada de receita.

### Fórmula Paramétrica, IGP-M e IPCA

Ao longo do ano de 2021 a AGERSA procedeu a simulações de utilização da fórmula paramétrica, analisando o comportamento do IPCA, salários, diesel, de forma geral, e de seus componentes mais importantes, de forma particular. Verificou-se que a aplicação da mesma, nas atuais condições de pandemia e dificuldades de recuperação da atividade econômica, elevaria sobremaneira a tarifa do serviço.

O comportamento do IPCA no ano de 2021 também seguiu a tendência conforme pode ser visto na série histórica descrita adiante. O índice sofreu forte pressão do petróleo, energia elétrica e alimentos.

### SÉRIE HISTÓRICA DO IPCA

(conclusão)

ANO	MÊS	NÚMERO ÍNDICE (DEZ 93 = 100)	VARIACÃO (%)				
			NO MÊS	3 MESES	6 MESES	NO ANO	12 MESES
2020	JAN	5331,42	0,21	1,88	2,05	0,21	4,19
	FEV	5344,75	0,25	1,62	2,20	0,46	4,01
	MAR	5348,49	0,07	0,53	2,31	0,53	3,30
	ABR	5331,91	-0,31	0,01	1,89	0,22	2,40
	MAI	5311,65	-0,38	-0,62	0,99	-0,16	1,88
	JUN	5325,46	0,26	-0,43	0,10	0,10	2,13
	JUL	5344,63	0,36	0,24	0,25	0,46	2,31
	AGO	5357,46	0,24	0,86	0,24	0,70	2,44
	SET	5391,75	0,64	1,24	0,81	1,34	3,14
	OUT	5438,12	0,86	1,75	1,99	2,22	3,92
	NOV	5486,52	0,89	2,41	3,29	3,13	4,31
	DEZ	5560,59	1,35	3,13	4,42	4,52	4,52
2021	JAN	5574,49	0,25	2,51	4,30	0,25	4,56
	FEV	5622,43	0,86	2,48	4,95	1,11	5,20
	MAR	5674,72	0,93	2,05	5,25	2,05	6,10
	ABR	5692,31	0,31	2,11	4,67	2,37	6,76
	MAI	5739,56	0,83	2,08	4,61	3,22	8,06
	JUN	5769,98	0,53	1,68	3,77	3,77	8,35
	JUL	5825,37	0,96	2,34	4,50	4,76	8,99
	AGO	5876,05	0,87	2,38	4,51	5,67	9,68
	SET	5944,21	1,16	3,02	4,75	6,90	10,25
	OUT	6018,51	1,25	3,32	5,73	8,24	10,67
	NOV	6075,69	0,95	3,40	5,86	9,26	10,74

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Índices de Preços, Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor.

Dos nove grupos de produtos e serviços pesquisados, sete tiveram alta no mês de novembro. De acordo com a divulgação do IBGE, a maior variação (3,35%) e

o maior impacto (0,72 pontos percentuais) foram registradas pelo setor de Transportes, influenciados pelos preços dos combustíveis, principalmente, da gasolina (7,38%), que teve, mais uma vez, o maior impacto individual no índice do mês (0,46 p.p.). O grupo de Transportes, sozinho, contribuiu com 76% do índice do mês (0,72 p.p. do total de 0,95 p.p.).

Os dados mais recentes revelam que o cenário inflacionário no país segue bastante pressionado, de modo que, nos últimos doze meses, terminados em outubro, a inflação medida pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumula alta de 10,7%. Nota-se, ainda, que essa aceleração da inflação vem sendo caracterizada por um aumento generalizado de preços, uma vez que os reajustes, inicialmente mais centrados nos bens e serviços administrados e nos alimentos no domicílio, estão se disseminando pelos demais segmentos da economia. Dentro desse contexto e levando-se em conta que a maior parte da alta inflacionária no ano já está contabilizada, as projeções de inflação do Grupo de Conjuntura do Ipea foram revistas para cima, de modo que as estimativas para o IPCA e para o INPC, em 2021, foram alteradas de 8,3% e 8,6% para 9,8% e 10,1%, respectivamente. (IPEA, 2021, dezembro).

O recuo esperado da inflação, em 2022, está balizado na estimativa de acomodação dos preços do petróleo, ainda que em patamar elevado, combinada à baixa probabilidade de efeitos climáticos intensos e à projeção de um aumento de 7,8% da safra brasileira, que devem gerar uma pressão menor sobre combustíveis, energia elétrica e alimentos. Cabe notar que, apesar dos efeitos positivos sobre a demanda doméstica da retomada mais forte do mercado de trabalho e da implementação do Auxílio Brasil, as variações dos preços de bens e serviços no próximo ano devem ser atenuadas pela sinalização de continuidade da trajetória de alta dos juros. (IPEA, 2021, dezembro)

#### **4.5 Combustível**

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - ANP  
SUPERINTENDÊNCIA DE DEFESA DA CONCORRÊNCIA - SDC

INTERVALO DE TEMPO: MENSAL

PERÍODO: SETEMBRO DE 2020 EM DIANTE

COMBUSTÍVEL: GASOLINA C, ETANOL HIDRATADO, ÓLEO DIESEL, ÓLEO DIESEL S10

TIPO RELATÓRIO: MUNICÍPIO

**Figura 3**

MÊS	PRODUTO	REGIÃO	ESTADO	MUNICÍPIO	UNIDADE DE MEDIDA	PREÇO MÉDIO DE DISTRIBUIÇÃO
set/20	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	2,911
out/20	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	2,928
nov/20	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	3,016
dez/20	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	3,142
jan/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	3,202
fev/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	3,412
mar/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	3,649
abr/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	3,593
mai/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	3,869
jun/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	3,949
jul/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	4,065
ago/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	4,070
set/21	ÓLEO DIESEL B S500 - COMUM	SUDESTE	ESPIRITO SANTO	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	R\$/l	4,178

Informações obtidas no site Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-de-distribuicao-de-combustiveis>

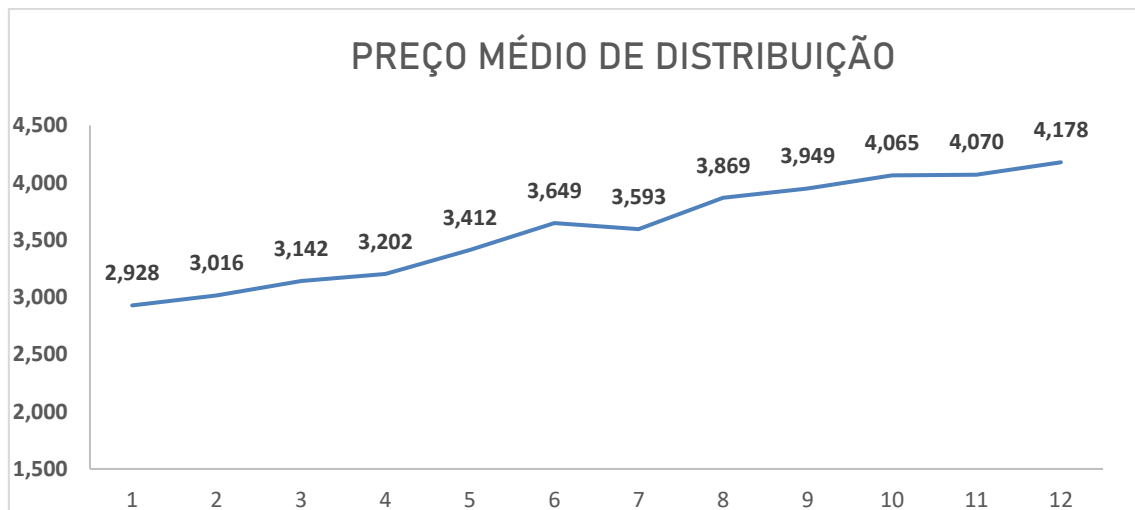
Conforme Boletim da CNT (CNT, 2014) “o fator mais representativo na formação do preço de revenda do diesel no mercado brasileiro é o chamado preço do produtor de diesel A, que é o preço do diesel fabricado nas refinarias e centrais petroquímicas, antes da adição de biodiesel, da incidência de impostos e dos custos e margens de distribuição e de revenda.” (CNT, 2014 *apud* ANP, 2013).

Há ainda um fator adicional de pressão. O valor do combustível também é influenciado pela recuperação da cotação do petróleo no mercado internacional. Depois do choque provocado pela pandemia de coronavírus, a economia global deve ter um crescimento robusto neste ano, o que aumenta a busca pela *commodity* e, conseqüentemente, ajuda a puxar os preços para cima.

As mudanças de comportamento também têm proporcionados alterações nos preços relativos entre diferentes fontes energéticas e, dessa forma, os distintos mercados apresentarão um novo dinâmica concorrencial.

Adicionalmente, ao mesmo tempo em que a demanda foi reduzida, a indústria do petróleo observou alterações na dinâmica da oferta mundial. O acordo para limitar a produção de petróleo entre os países-membros da Organização de Países Exportadores de Petróleo (Opec) e outros grandes produtores, em especial, a Rússia, não foi renovado no início de março de 2020. Na sequência, a Arábia Saudita anunciou o aumento da sua produção de petróleo em abril para mais de 12 milhões b/d (barris/dia), retomando a política de disputa de mercado. Dessa forma, a indústria mundial do petróleo enfrentou dois choques concomitantes, sendo um de oferta e outro de demanda. Nesse contexto, houve a intensificação da guerra de preços do petróleo, em que a cotação *spot* do petróleo Brent reduziu de US\$ 67/b no início de janeiro para US\$ 19/b ao final de março (EIA, 2020).

**Figura 4**



Fonte: ANP – Pesquisa de Preços. Preços divulgado pela ANP de set/2020 a set/2021 na região de Cachoeiro de Itapemirim.

De outubro/2020 a setembro/2021 percebe-se uma grande volatilidade nos preços de distribuição, isto está atrelado a vários fatores. De acordo Ilan Arbetman, analista de pesquisas da Ativa Investimentos, que acompanha o mercado de petróleo de perto, argumenta no mesmo sentido. “Existe um nível de volatilidade muito grande no preço do petróleo. Talvez os dois produtos mais difíceis de fazer algum tipo de previsão seja o petróleo e o dólar. Ele sofre influência de questões climáticas, geográficas; é muito difícil a gente definir com precisão o preço futuro da commodity”, diz ele. (Forbes,30 agosto, 2021).

## 5-ANÁLISE DO PLEITO

A solicitação do reajuste tarifário tem por base os seguintes dispositivos legais definidos a seguir:

- ❖ A Constituição Federal de 1988 – art. 30, inciso V, define que “compete ao Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, **incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.**” (Brasil, 1988). **(a)**. [grifo nosso].
- ❖ A Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, [**Lei de Concessões**] que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e suas modificações posteriores, previstos no art. 175 da Constituição Federal. (Brasil, 1995). **(b)**.
- ❖ A Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, [**Lei de Mobilidade**] que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Art. 9º, § 9º, “os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo”. (Brasil, 2012). **(c)**.
- ❖ Edital de Concorrência Pública n.º 009/2014. Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros Cachoeiro de Itapemirim. (Cachoeiro de Itapemirim, 2014). **(a)**.
- ❖ Contrato de Concessão n.º 056, de 27 de abril de 2015. Contrato de Concessão para Prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal. (Cachoeiro de Itapemirim, 2015). **(b)**.

## 6-CONSIDERAÇÕES FINAIS

Seguem, assim, algumas considerações relevantes na presente análise:

- Em virtude das disparidades dos índices inflacionários e os preços de combustíveis oscilantes no mercado brasileiro e internacional, pontuamos que no ano de 2022, de forma excepcional, tendo em vista a modicidade tarifária e razoabilidade (período pandêmico e de grande risco), que seja aplicado o índice do IPCA do ano novembro/2021, 10,74%. Isso resulta em um preço público projetado de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos), sendo que a tarifa distrital será reajustada no mesmo percentual.

- Considerando que a cidade de Cachoeiro de Itapemirim possui subsídio tarifário, a proposta de tarifa para os passageiros ficará da seguinte forma:

O valor da tarifa do transporte coletivo de Cachoeiro de Itapemirim se manterá em R\$ 3,20 no Cartão Cidadão, durante o ano de 2022. Quem utiliza o Cartão Escolar também continua pagando o mesmo valor dos anos anteriores – R\$1,60.

RESUMO PROPOSTA DO NOVO MODELO TARIFÁRIO 2022			
ITEM	Subsídio		Tarifa
TARIFA TÉCNICA	-		R\$ 4,10
CIDADÃO	R\$ 0,90		R\$ 3,20
ESCOLAR	R\$ 0,45		R\$ 1,60
DISTRITAL (Até)	R\$ 7,20		R\$ 4,10

O último aumento no valor da tarifa para os pagantes do Cartão Cidadão e Cartão Escolar foi o autorizado no início de 2018. Ou seja, o valor tem sido mantido nos mesmos R\$ 3,20 durante 5 anos, beneficiando o cidadão.



## 7-REFERÊNCIAS

ANP. Resolução n.º 50, de 23 dezembro de 2013.<sup>1</sup>

BRASIL. Constituição Federal, de 5 de outubro de 1988. (a)

BRASIL. Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal. (b)

BRASIL. Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. (c)

BRASIL. Lei n.º 13.979, de 6 de fevereiro de 2020. (d)

BRASIL. Decreto Legislativo n.º 6, de 20 de março de 2020. Reconhece para os fins do art. 65 da Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000, a ocorrência do estado de calamidade pública, nos termos da solicitação do Presidente da República encaminhada por meio da Mensagem n.º 93, de 18 de março de 2020. (e)

BRASIL. Lei n.º 14.020, de 6 de julho de 2020. **Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda**; dispõe sobre medidas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020; altera as Leis nos 8.213, de 24 de julho de 1991, 10.101, de 19 de dezembro de 2000, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, e 8.177, de 1º de março de 1991; e dá outras providências. (f)

CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. Edital de Concorrência Pública n.º 009/2014. Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros Cachoeiro de Itapemirim. (a).

CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. Contrato de Concessão n.º 056, de 27 de abril de 2015. Contrato de Concessão para Prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo Municipal. (b).

---

<sup>1</sup> Conforme a ANP Resolução n.º 50, de 23\_12\_2013, art. 2º, os óleos diesel de uso rodoviário classificam-se em: I - Óleo diesel A: combustível produzido nas refinarias, nas centrais de matérias-primas petroquímicas e nos formuladores, ou autorizado nos termos do § 1º do art. 1º, destinado a veículos dotados de motores do ciclo Diesel, de uso rodoviário, sem adição de biodiesel; II - Óleo diesel B: óleo diesel A adicionado de biodiesel no teor estabelecido pela legislação vigente.

CNT. **Economia em Foco – Preço do Diesel**. Brasília: CNT – Confederação Nacional do Transportes – Departamento de Economia, 2020. Disponível no endereço <<https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/a072b39a-611b-4e4a-919f-ae542b80a08a.pdf>> Acesso em: 01\_12\_2021.

FGV. Disponível no endereço <<https://portal.fgv.br/noticias/igp-m-novembro-2020>>. Acesso em: 19\_01\_2021

FORBES. Disponível no endereço <<https://forbes.com.br/forbes-money/2021/08/entenda-por-que-o-preco-dos-combustiveis-subiu-tanto-este-ano/>>. Acesso em 30\_11\_2021.

Agencia Brasil. Disponível no endereço <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/economia/audio/2021-09/banco-central-eleva-meta-de-inflacao-para-85-ao-final-de-2021>> Acesso em: 30\_11\_2021.

