



UFBA

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
ESCOLA POLITÉCNICA
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES



EPUFBA

**ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA, SOCIAL,
AMBIENTAL E JURÍDICO-LEGAL**

APÊNDICE III

VOLUME III

A QUESTÃO DAS TARIFAS

Agosto de 2013

O modelo de negócio do fornecedor da produção baseia-se na compra da capacidade de uso das vias e, passa necessariamente pela definição das tarifas que geram o fluxo de caixa que funciona como garantia para os investidores e como a como fonte primária da remuneração do promotor.

O fluxo de caixa é composto de duas tarifas: i) Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional que é assumida pela EPL e, portanto garantida pelo governo federal e ii) Tarifa pela Fruição e que deverá ser paga Usuários da Capacidade Operacional (operadoras do Trem Regional) e, portanto não são garantidas contratualmente pela EPL, o que implica a necessidade de uma securitização, deste segmento do fluxo de caixa, de forma a tornar o projeto atrativo para a iniciativa privada.

a) Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional

A TDCO é estabelecida pelo Concessionária a partir da Tarifa básica declarada pela concessionária no ato da licitação.

b) Tarifa pela Fruição da Capacidade Operacional

Os recursos das operadoras dos trens para pagar as tarifas de fruções concessionárias dependem do seu fluxo de caixa, que em principio não estão garantidos pelo governo, já que tem sua origem na venda dos bilhetes, donde a necessidade de criar um mecanismo de garantia que veja vigência no médio, no curto e no longo prazo.

Neste sentido, sugere-se que se considere as operadoras dos trens como tendo direito a dois tipos de remuneração, que corresponde a dois tipos distintos de serviços que produz: i) um tipo de serviço é um **bem econômico** (o operador pode se apropriar dos benefícios decorrentes da sua operação) e, é associado ao deslocamento dos passageiros de uma origem para um destino, e cuja remuneração via a tarifa pagar pelo passageiro é, no contexto institucional atual, a única fonte de remuneração da operadora dos comboio (a usuária da infra-estrutura); o pagamento deste serviço é feito pelo passageiro por meio da Tarifa que se paga para se ter acesso ao trem e, ii) o outro tipo de “serviço” produzido pela operação do Trem é um **bem público/coletivo** (ou seja, um bem publico circunscrito a determinada área) e corresponde a melhora na mobilidade e acessibilidade na sua área de influência o que resulta numa maior

valorização da área de influência e da qualidade de vida da população. A natureza distinta dos bens implica estratégias de remuneração também distintas. De um lado, o financiamento da atividade é privado e, do outro, é público.

Tendo como pano de fundo, uma dualidade na natureza dos bens/serviços produzidos pelo Trem Regional, recomenda-se a priorização dos procedimentos que promovam a ampliação do número de pessoas que fazem seus deslocamentos pelo Trem, de forma a aumentar ao longo do tempo o fluxo de caixa decorrente da remuneração pela produção desse bem econômico; e, do outro, lado criar mecanismos institucionais que assegurem a operadora a remuneração pela produção dos bem coletivo (mobilidade), já que na situação atual, ela não é remunerada pelos benefícios gerados com a melhora da mobilidade.

No primeiro caso, sugere-se a indução da demanda por meio da adoção de um nova forma de contrato que integre os pagamentos pelos serviços habitacional e o de transporte numa mesma fatura [CHATRA]. Este contrato assegura aos moradores dos projetos de habitação social implementados em decorrência da incorporação imobiliária proposta no bloco II (edificações e incorporações) passam a ter acesso “grátis” ao Trem. Mas, como não existe almoço grátis o pagamento pelos deslocamentos das famílias residentes nos conjuntos instalados pelos programas de habitação social, estaria incluso no pagamento da prestação do imóvel feita a CEF, a qual fica responsável pela transferência desse recurso as operadoras dos trens. Este mecanismo tem uma dupla função: induz a demanda e garante o fluxo de caixa decorrente da sua efetividade, reduzindo os riscos e aumentando a atratividade do projeto.

A outra fonte é a remuneração pela produção do BEM COLETIVO associado a melhora não só ao da MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE sistema de transporte, mas principalmente relativa a DISPONIBILIDADE DE LOTES EDIFICÁVEIS COM ACESSIBILIDADE, enfim as externalidades positivas do projeto. O financiamento deste bem público pode ser feito a partir de uma tributação para-fiscal usada tendo em mente induzir uma mudança no parâmetros utilizados i) pelos viajante na escolha do modal, ou seja, desse ser considerado no âmbito de uma estratégia de gestão de demanda (TDM), ii) como pelos residentes na escolha da sua localização de residência, e assim considerada no âmbito de uma política de uso do solo.