

CATEGORIA 1

SUBVENÇÃO ECONÔMICA EM ESTATAIS DE TRENS URBANOS: COMPARATIVO DE MÚLTIPLOS CASOS

AUTORES

1. INTRODUÇÃO

O metrô é um importante meio de transporte utilizado por milhões de brasileiros (ANP TRILHOS, 2020), representando um transporte sustentável (SILVA FILHO, 2011) e seguro, que promove desenvolvimento econômico e social (GARCIA; ROCHA; JORGE, 2017). Dentre as empresas de transporte de passageiros sob trilhos, destaca-se a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb e a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, únicas empresas públicas do ramo no país, visto que as demais foram concedidas à iniciativa privada (ANP TRILHOS, 2020).

As tarifas de transporte público sempre tiveram um caráter social, visto que o transporte é um direito que deve ser do alcance de todos (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016). Para Cidade e Leão Junior (2016, p. 200) “o direito ao transporte visa garantir o acesso a todos os espaços e equipamentos das cidades, por meio da infraestrutura e modalidades, para que o

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA
7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



cidadão usufrua das suas funções urbanas”. Além disso, em 2015 o transporte foi incluído na Constituição Federal como direito social, a fim de assegurar ao cidadão o direito de ir e vir, e, assim, garantir os demais direitos sociais já constantes na Carta Magna (BRASIL, 2013).

No entanto, essa condição deixou as operadoras de trens em situação financeira caótica, em total dependência com o governo (SOARES, 2019a). As operadoras de trens urbanos permaneceram com tarifa congelada por muitos anos, sendo subsidiadas na sua maior parte pelo Governo Federal, formato este que o governo utiliza para complementar a verba, por meio de transferência de recursos, para cobertura das despesas de custeio e de pessoal, principalmente (TOMAZELLI, 2019). De acordo com relatórios do Governo Federal, ao longo dos anos houve um aumento gradativo da necessidade de recursos governamentais pelas estatais (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2019), portanto, criou-se a ideia que reajustando a tarifa, esses problemas seriam sanados.

A temática central do artigo versa sobre a subvenção econômica às estatais dependentes. A conjuntura e o histórico de tarifas subsidiadas bem abaixo do seu custo levaram as empresas públicas a depender cada vez mais da ajuda do governo (SOARES, 2019a). Sendo assim, um dos primeiros passos que o governo tomou foi elevar as tarifas de transporte metroviário a partir de 2018, a fim de minimizar os impactos econômico-financeiros (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2019). No entanto, não necessariamente significa que o aumento de tarifa tenha resolvido essa situação. Portanto, o trabalho se propõe a responder ao seguinte problema de pesquisa: Houve redução das subvenções econômicas nos metrô a partir dos aumentos de tarifa? Como hipótese, supõe-se que sempre que ocorrer o aumento de tarifa a necessidade por subvenções econômicas diminuirá.

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA **7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



Para isso, o trabalho tem como objetivo geral realizar um estudo comparativo entre os metrô de Porto Alegre (Trensurb), Belo Horizonte e Recife (CBTU) no que tange ao nível de dependência econômica da União, sendo os objetivos específicos: i) descrever as principais características do sistema metroviário e sua importância para o contexto econômico, social e ambiental; ii) caracterizar o papel do governo frente às estatais dependentes e; iii) analisar historicamente o nível de dependência de cada uma das estatais em relação a União, por meio de indicadores gerenciais adotados pelas empresas metroviárias, usando como intervalo os últimos 5 anos (2015-2019).

Esta pesquisa justifica-se devido à crescente discussão em torno das desestatizações das estatais, principalmente as dependentes do Tesouro Nacional. O governo avalia que as empresas públicas não são sustentáveis financeiramente e que o governo federal não possui mais condições de mantê-las a longo prazo, visto situação financeira do país, com isso há necessidade de repassar os serviços para a iniciativa privada, por meio da privatização.

Ao longo deste trabalho serão apresentados o diagnóstico, a metodologia utilizada para realização desta pesquisa, a análise dos resultados, assim como as conclusões.

2. DIAGNÓSTICO

2.1 IMPORTÂNCIA DOS METRÔS

Os metrô representam um importante transporte de massa de grande capacidade, visto que proporciona nas cidades uma forma mais rápida e segura de mobilidade urbana, já que as estradas se tornaram cada vez mais um espaço conturbado, de difícil tráfego, devido ao congestionamento provocados pelo acúmulo de veículos. Cada trem representa menos 150 carros ou 10 ônibus em circulação, traz uma maior segurança aos usuários e costuma ser

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



pontual, exceto em casos de problemas na via. Possui uma relevância social mundialmente, pois oferece uma ótima alternativa de deslocamento, atendendo a grande número de pessoas em uma só viagem (CBTU, 2020a). Com isso, o transporte metroviário proporciona desenvolvimento das cidades, estímulo econômico e sustentabilidade. Com respeito a sustentabilidade, Garcia; Rocha; Jorge (2017), explicam que os metrô contribuem para a redução de emissão de gases prejudiciais ao meio ambiente e nocivos à saúde da população. A média diária de acordo com a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos é de 10,9 milhões de passageiros transportados por dia em todo Brasil (ANP TRILHOS, 2020).

De acordo com a Prefeitura de São Paulo (2009), os metrô são uma ótima saída para as cidades visto a necessidade de desafogar as rodovias, no entanto o custo de implantação e manutenção é alto, por isso que nos países em desenvolvimento existem poucas linhas de metrô em funcionamento.

Conforme Grange C (2010, p.130):

O Metrô permite contribuir efetivamente para a consecução de todos os objetivos de uma política de desenvolvimento urbano: melhora a eficiência da economia da cidade, reduzindo os custos de viagem, e também gera um nível mais alto de atividades no centro da cidade, aproveitando a economias de aglomeração. O impacto da pobreza pode ser reduzido diretamente, onde o metrô é o principal transporte dos mais pobres e indiretamente através do benefício que os mais pobres recebem da prosperidade econômica. Também pode melhorar a sustentabilidade, incentivando uma redução voluntária no uso de carros e, a médio prazo, apoiando uma estrutura de uso da terra mais favorável ao meio ambiente.

No Brasil, especificamente, o marco inicial dos metrô no Brasil se deu na década de 60 com a implantação do metrô de São Paulo, que iniciou a operação a partir de 1974, seguido do Rio de Janeiro, em 1979, quase 100 anos após a construção do primeiro trem do mundo, o de Londres. Na sequência, foram inaugurados os metrô do Rio Grande do Sul (Porto Alegre),

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



Pernambuco (Recife) e Minas Gerais (Belo Horizonte) que iniciaram sua operação comercial na década de 80. Após, ainda foram implantados os sistemas metroviários de Brasília, Ceará (Fortaleza) e Bahia (Salvador). O metrô de São Paulo é administrado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM e o do RJ, em 1997 foi privatizado, ficando a cargo do governo estadual a responsabilidade de expandir o sistema (CNTTL, 2020).

Atualmente o Brasil possui somente duas empresas públicas no ramo metroviário, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb, ambas estão na mira da privatização pelo governo federal (SOARES, 2019b).

A empresa pública Trensurb é responsável pelo sistema de metrô de Porto Alegre e a CBTU por Belo Horizonte, Recife, Maceió, João Pessoa e Natal. A Trensurb é oriunda da Rede Ferroviária Federal – REFER, foi fundada em 1980, devido a necessidade de reduzir o fluxo de veículos na rodovia BR 116 e a fim de oferecer à população uma melhor alternativa de transporte que representasse baixo custo, agilidade, segurança e menos poluição. Sua operação comercial iniciou em 1985 e atualmente a linha metroviária interliga seis cidades da região, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapucaia do Sul, Esteio, Canoas e Porto Alegre (TREN SURB, 2020).

A CBTU surgiu no ano de 1984, a partir da extinção da REFER, “com o objetivo de modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no país” e em 2003, tinha como meta “suprir a demanda de mobilidade da população, contribuir para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade e melhor a qualidade de vida dos grandes centros urbanos” (CBTU, 2020b). No início, todos os sistemas ferroviários que eram operados pela REFER foram absorvidos pela CBTU, exceto Porto Alegre. Com o tempo, em 1994, os metrôs de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza foram transferidos aos seus

respectivos governos estaduais, tendo ficado sob administração da CBTU somente os metrô de Belo Horizonte, Recife, João Pessoa e Natal e Maceió (CBTU, 2020b).

2.2 TRANSPORTE: DIREITO SOCIAL

No ano de 2015, a partir de iniciativas de parlamentares, foi incluído no Art. 6º da Constituição Federal brasileira o transporte como direito social, acrescentando-o aos demais direitos: educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados. A grande motivação para inclusão do transporte como direito social se deu em função de que era necessário garantir ao cidadão meios de acesso aos demais direitos sociais, então se percebeu que isso não seria possível sem o direito de ir/vir. Com a mudança constitucional a expectativa era de melhorar a vida das populações afastadas dos grandes centros, de dar mais dignidade à população que necessita do transporte, porém não tem acesso por ser de baixa renda. Isso faria com que as empresas e as prefeituras se sensibilizassem para pensar alternativas de incluir esse público na sua oferta de serviço (SENADO, 2015).

Pressupõe-se então que as tarifas de transporte público precisariam estar adequadas as condições financeiras da população. Isso fez com que alguns movimentos surgissem no sentido de reestudar a tarifa, como por exemplo a proposta da EPTC de Porto Alegre, que visa reduzir a tarifa dos ônibus no âmbito da cidade (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2020).

De acordo com o Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU, Otávio Cunha, “é necessário investir em qualidade, diminuir o preço das tarifas e aumentar o número de usuários”. Ele também defende “a criação de um fundo para

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



subvencionar o custo do serviço”, a fim de não repassar todo custo aos usuários (CÂMARA, 2016).

O metrô possui um forte caráter social, o grande público é de trabalhadores e estudantes, as tarifas precisam ser suportadas pelos usuários, talvez por isso, as tarifas ficaram por tanto tempo sem reajuste. Segundo Pesquisa de Satisfação de Usuários contratada pela Trensurb em 2019, na região metropolitana de Porto Alegre o maior número de passageiros utiliza o metrô para fins de deslocamento ao trabalho e estudo (TRENURB, 2019).

Na contramão disso, embora as tarifas de metrô no país em sua maioria sempre foram tarifas sociais, abaixo do valor necessário para cobrir seus custos de operação e manutenção, o Governo Federal mostra-se disposto a não arcar mais com esse custo, num primeiro momento alegando que não irá mais subvencionar o sistema (SOARES, 2019a). Essa iniciativa poderá comprometer a efetivação do direito de transporte, visto que nas mãos da iniciativa privada a tendência é por uma tarifa que gere lucro ao negócio (SOARES, 2019a). No entanto, é possível afirmar que nos modelos de metrôs privatizados até o momento no Brasil o subsídio é permanente, como por exemplo o Metrô de São Paulo (METRÔ DE SÃO PAULO, 2016).

2.3 ESTATAIS DEPENDENTES DO TESOURO NACIONAL

De acordo com o art. 2º da Lei de Responsabilidade Fiscal, nº 101/2000, as estatais são consideradas dependentes quando são controladas e recebem recursos financeiros do seu controlador para cobertura de despesas de pessoal, despesas para custeio da operação e manutenção dos sistemas e de capital, exceto os de aumento de participação acionária (BRASIL, 2000).

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



Para Tomazelli (2019), “uma empresa é dependente quando ela não gera receitas suficientes para bancar suas despesas correntes com custeio e salários”, neste mesmo sentido Vieira (2014, p. 16) caracteriza a estatal dependente como a “financiada permanentemente com transferências de recursos advindas do **orçamento fiscal** em sua essência por meio de subvenções econômicas” (**grifo nosso**). As estatais dependentes são prestadoras de serviços públicos (VIEIRA, 2014).

Existem atualmente 18 sociedades dependentes do Tesouro Nacional, dentre elas estão a TRENURB e a CBTU (TESOURO, 2018). Assim como a maioria das empresas dependentes, “mesmo com as subvenções, essas empresas têm registrado prejuízos recorrentes” (TOMAZELLI, 2019).

O governo federal como acionista majoritário das empresas públicas do ramo metroviário é quem socorre no que tange a concessão de recursos financeiros para manutenção do sistema. A União desembolsou em dez anos 11,5 bilhões a título de subvenção econômica, no entanto, apenas 5 km foram implantados nesse meio tempo e o número de usuários não tem crescido (SOARES, 2019a).

Considerando, de forma mais ampla, o papel econômico, ambiental e social do sistema de transportes, incluindo um conjunto de externalidades positivas e benefícios sociais, os governos em geral ajudam os operadores a fecharem o seu déficit financeiro, e usualmente o fazem provendo capital ou subsídios operacionais para as companhias de transporte, especialmente quando tem que compensar perdas fiscais atribuíveis a exigências regulatórias, como servir a áreas remotas, garantir os serviços em horários de pouco movimento e ainda cobrar tarifas acessíveis (GARCIA; ROCHA; JORGE, 2017, p. 22).

Conforme Estatuto Social da Trensurb e CBTU, em ambas, a União detém o maior número de ações, portanto, as empresas públicas são controladas pela União, isso quer dizer que as principais decisões passam por aval do acionista majoritário (CBTU, 2020c; TRENURB, 2013).

2.4 SUBVENÇÃO ECONÔMICA

As empresas públicas do ramo metroviário possuem despesas de funcionamento, que são necessárias para a operação e manutenção do sistema, são elas: despesas com pessoal, serviços de terceiros, energia de tração, despesas com viagens, consumo de materiais, serviços de utilidade pública, tributos e contribuições e demais despesas. Para suportar essas despesas, a empresa gera receitas de transportes, comerciais, financeiras. As receitas de transportes estão diretamente ligadas a atividade fim e são providas pelas tarifas. As receitas comerciais são compostas por aluguel de espaços comerciais nas estações, publicidade nos trens e a financeira refere-se a resultado de aplicações financeiras (TRENSURB, 2018a).

No artigo 9º, §1º da Lei 12.587/12, que institui as diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana, pressupõe-se que as empresas, tanto do setor público, quanto do privado, deveriam operar com suas próprias receitas, com o menor subsídio possível, buscando seu equilíbrio econômico-financeiro:

§ 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 (BRASIL, 2012).

Quando a empresa não atinge o equilíbrio nas finanças, o governo federal por ser o principal acionista realiza subvenção da parte que falta, a fim de não comprometer a prestação de serviço público. Conforme Brasil (1964), a Lei 4.320 define “normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal”. A legislação abriu a possibilidade do Governo conceder subvenções às empresas públicas, visto art.12 da Lei, conforme:

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



§ 3º Consideram-se subvenções, para os efeitos desta lei, as transferências destinadas a cobrir despesas de custeio das entidades beneficiadas, distinguindo-se como:

I - subvenções sociais, as que se destinem a instituições públicas ou privadas de caráter assistencial ou cultural, sem finalidade lucrativa;

II - subvenções econômicas, as que se destinem a empresas públicas ou privadas de caráter industrial, comercial, agrícola ou pastoril (BRASIL, 1964).

O grande problema é que as subvenções só crescem, deixando o governo numa situação de dificuldade, gerando aumento do déficit público. “As Empresas Estatais tem sido consideradas muitas vezes como umas das principais fontes de desequilíbrio das finanças públicas” (PINHEIRO; GIAMBIAGI, 1992). Conforme Metrô de São Paulo (2016), “a utilização de mais recursos públicos para o subsídio de tarifas também se mostra de difícil viabilização uma vez que os governos estaduais, assim como o governo federal, passam por uma crise fiscal sem precedentes”.

Os subsídios acabam sendo uma constante, sem fim, não somente no Brasil, mas no mundo todo. Exemplo disso, “nos países europeus e norte-americanos, o sistema de transporte recebe recursos diretamente dos governos, em seus diversos níveis, provenientes ou não de impostos específicos, destinados a reduzir a tarifa ao usuário” (SENADO, 2016, p.36).

As operadoras de metrô brasileiras utilizam formas de medir a eficiência a fim de acompanhar o seu desempenho financeiro/operacional. Dentre os indicadores utilizados pelas estatais destacam-se taxa de cobertura operacional e plena/efetiva. Isso será tratado com mais profundidade no capítulo de análise. A tarifa é um ponto importante pela busca da eficiência, porém esta permaneceu muitos anos sem reajuste, o que comprometeu as finanças ainda mais, além disso, houve uma gradativa redução do número de usuários dos metrô (TRENSURB, 2018b). Não por acaso, as empresas, as mesmas que sempre dependeram do

governo entraram de fato para o rol de empresas estatais que foram encaminhadas para desestatização (SEU DINHEIRO, 2019).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

A pesquisa classifica-se como exploratória, pois é a que mais se aproxima dos objetivos propostos. A coleta de dados, que também considera-se a principal fonte de informação, é a **pesquisa bibliográfica** - com revisão bibliográfica dos temas Importância dos Metrô, Transporte: Direito Social, Estatais Dependentes do Tesouro Nacional e Subvenção Econômica - em artigos, revistas, publicações, monografias, dissertações, sites oficiais e de notícias, e, **documental**, por meio de dados secundários, extraídos de relatórios oficiais das empresas públicas e do Governo Federal e de informações repassadas por meio de solicitações aos órgãos no Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão – e-Sic.

3.2 POPULAÇÃO E AMOSTRA DO ESTUDO

Pela relevância que tem o sistema metroviário nas cidades, pela oportunidade de realizar o trabalho de conclusão na Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, empresa a qual atuo e pelas semelhanças percebidas com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU (ambas estatais dependentes/empresas públicas no ramo metroviário vinculadas ao Ministério do Desenvolvimento Regional), é que se optou por realizar esse estudo de múltiplos casos.

Para realização da pesquisa, fez-se necessário a caracterização das unidades estudadas, das quais apresentam-se os dados gerais, como localização, abrangência (cidades

atendidas, km percorridos, nº estações), número de passageiros transportados, entre outros, com base nos dados consultados em websites das empresas públicas TRENURB e CBTU, assim como por pesquisa documental em relatórios anuais, de gestão, administração, entre outros, disponíveis na internet, intranet ou fornecidos via e-Sic.

3.3 TÉCNICA DE TRATAMENTO E ANÁLISE DOS DADOS

Quanto a natureza dos dados, a pesquisa foi quantitativa, visto utilizar técnicas como análise de dados numéricos, apresentação de gráficos e tabelas. Pretendeu-se adotar métodos estatísticos e comparativos. Foi realizada a análise comparativa de vários indicadores da TRENURB e CBTU (Belo Horizonte e Recife), assim como verificada a necessidade de dependência das Estatais objeto deste estudo com relação a tarifa executada ao longo de 5 anos, por meio de planilhas/fórmulas calculadas em planilha eletrônica.

A elaboração de gráficos/tabelas tiveram por base os dados coletados nos relatórios oficiais das empresas públicas e do Governo Federal e informações encaminhadas pela TRENURB/CBTU no Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão.

A análise consistiu em avaliar a necessidade de subvenção pelas estatais do ramo metroviário no período de 5 (cinco) anos, dando ênfase aos períodos de reajuste tarifário. A análise foi anual, porém com base em dados mensais, visto que a tarifa não é reajustada sempre na mesma data e nos sistemas da CBTU o reajuste se deu de forma diferente da TRENURB.

Avaliaram-se os resultados e os possíveis reflexos dos mesmos na política governamental atual. A partir da coleta, análise dos dados e comparações, buscou-se por meio dos resultados % redução/crescimento de subvenção ao longo dos últimos 5 anos (2015-

2019), identificar os reflexos que as subvenções tem tido sobre as estatais dependentes no cenário político governamental atual.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

4.1 IDENTIFICAÇÃO DAS OPERADORAS DE METRÔS: TRENSURB E CBTU

A Trensurb foi criada em 1980, iniciou sua operação comercial em 1985. O metrô de Porto Alegre é o 5º maior em extensão no Brasil, são 43 km de linha, atende atualmente a seis cidades (Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo), ao longo de 23 estações (22 estações de trem, mais o aeromóvel), possui em média 160 mil passageiros/dia. Já a CBTU, oriunda da Rede Ferroviária Federal S.A. incorporou em 1984 os sistemas ferroviários operados pela RFFSA: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Maceió, Recife, João Pessoa, Natal e Fortaleza. Com o passar dos anos, São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza foram transferidos aos governos locais. Cabe ressaltar, que embora a CBTU atenda ainda a cinco regiões metropolitanas (Belo Horizonte, Recife, Maceió, João Pessoa e Natal), por definição da autora, em razão de estudos preliminares, decidiu-se trabalhar apenas com as regiões de Belo Horizonte e Recife, a fim de compará-las com a região metropolitana de Porto Alegre. Isso porque analisando as tarifas do ano 2020, verificou-se que os metrôs que ficavam na mesma faixa de tarifa eram os metrôs de Porto Alegre (R\$ 4,20), Belo Horizonte (R\$ 4,25) e Recife (R\$ 4,00). Os demais metrôs administrados pela CBTU operam com tarifa muito inferior (R\$ 2,00), por esse motivo, foram desconsiderados nesta pesquisa.

O metrô de Belo Horizonte é o 10º em extensão no país, são 28,1 km de linha, atende atualmente a duas cidades (Belo Horizonte e Contagem), ao longo de 19 estações, possui em

média 210 mil passageiros/dia e 35 Trens Unidade Elétrica - TUE. Enquanto o metrô de Recife é o 3º em extensão no país, são 71,4 km de linha, atende a quatro cidades (Recife, Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe e Cabo de Santo Agostinho), ao longo de 36 estações, possui em média 400 mil passageiros/dia e 37 TUE's.

4.2 ANÁLISE COMPARATIVA DOS METRÔS

Entre os muitos indicadores utilizados para análise gerencial da eficiência das empresas do sistema metroviário, a Taxa de Cobertura Operacional – TCO é acompanhada para identificar o quanto a receita operacional/própria cobre os custos/despesas de funcionamento da empresa. Na Trensurb o indicador é disponibilizado nos relatórios contábeis da empresa, assim como no relatório de gestão anual divulgado no site, este mede a cobertura econômica com receitas próprias (receita de transportes, financeiras, comerciais, ...) frente as despesas de funcionamento, sendo o cálculo $TCO \text{ Trensurb} = \text{Receita Própria} / \text{Despesas de Funcionamento}$. Das receitas próprias, a principal e mais significativa é a receita de transportes. A receita de transportes é alcançada pela equação entre tarifa e número de passageiros pagantes transportados. Já na CBTU, o indicador é calculado considerando a receita operacional versus o custo total, ou seja, $TCO \text{ CBTU} = \text{Receita Operacional} / \text{Custo Total}$. A empresa não faz a divulgação deste indicador, porém os dados base são divulgados nos relatórios de gestão, permitindo assim realizar o cálculo.

A Taxa de Cobertura Operacional da Trensurb era praticamente constante entre 2015 e 2017, havendo pouca variação, porém com os aumentos de tarifa, possibilitou a subida do indicador. Embora a Trensurb passasse por restrições no orçamento, houve um crescimento da taxa de cobertura operacional de 2017 para 2018, o que pode ter ocorrido em função do

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

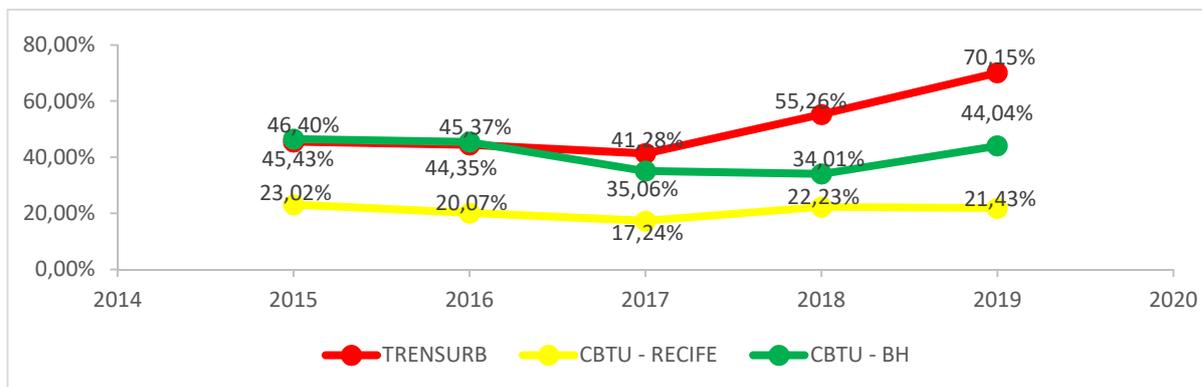


reajuste de tarifa ocorrido no mês de fevereiro de 2018, um aumento de 94% no valor da tarifa base, tendo sido este o principal fator para melhoria do indicador, conforme dados presentes no relatório de Administração do ano 2018 da Trensurb.

Em fevereiro/2018, a TRENURB obteve autorização para atualização da tarifa, que estava defasada e congelada há 10 anos, além disto o ano de 2018 encerrou-se com realizações importantes para a empresa, como a inauguração de obras essenciais para a melhoria dos serviços e dos processos internos da empresa. Mesmo frente aos desafios impostos pelas restrições orçamentárias do governo federal, ações de redução de custos foram intensificadas e ações de ampliação das receitas foram realizadas (TRENURB, 2018b, p.1).

Este mesmo comportamento de melhoria da taxa de cobertura operacional é observada de 2018 para 2019, onde a Trensurb realizou novo reajuste tarifário. Enquanto isso, o metrô de Recife, obteve uma TCO na média de 20%, tendo melhorado seu indicador em 2018, devido ao desempenho da receita operacional, que cresceu aproximadamente 37% em relação ao ano anterior, tendo uma sensível queda em 2019, conforme dados estimados da empresa. Já o metrô de Belo Horizonte, no mesmo período, ficou na média de 40%. Entre 2015 e 2016 possuía índices muito próximos da Trensurb, mas que sofreram queda nos anos seguintes, devido aumento considerável nos seus custos e sensível queda na receita operacional. No entanto, conforme estimativa da empresa, esse indicador se recupera em 2019.

Figura 1: Taxa de Cobertura Operacional nos metrôs



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



Os metrô de Belo Horizonte e Recife da CBTU fazem uso de outro indicador, a Taxa de Cobertura Plena - TCP, este é disponibilizado no relatório de gestão anual da empresa no site, e consiste na divisão da receita total pelo custo total, cálculo ($TCP = \text{RECEITA TOTAL} / \text{CUSTO TOTAL}$). Esse indicador permite analisar o que de fato é necessário de subvenção governamental, pois o indicador representa o % do que se conseguiu cobrir de custos com a receita própria, sendo o restante o % de subvenção.

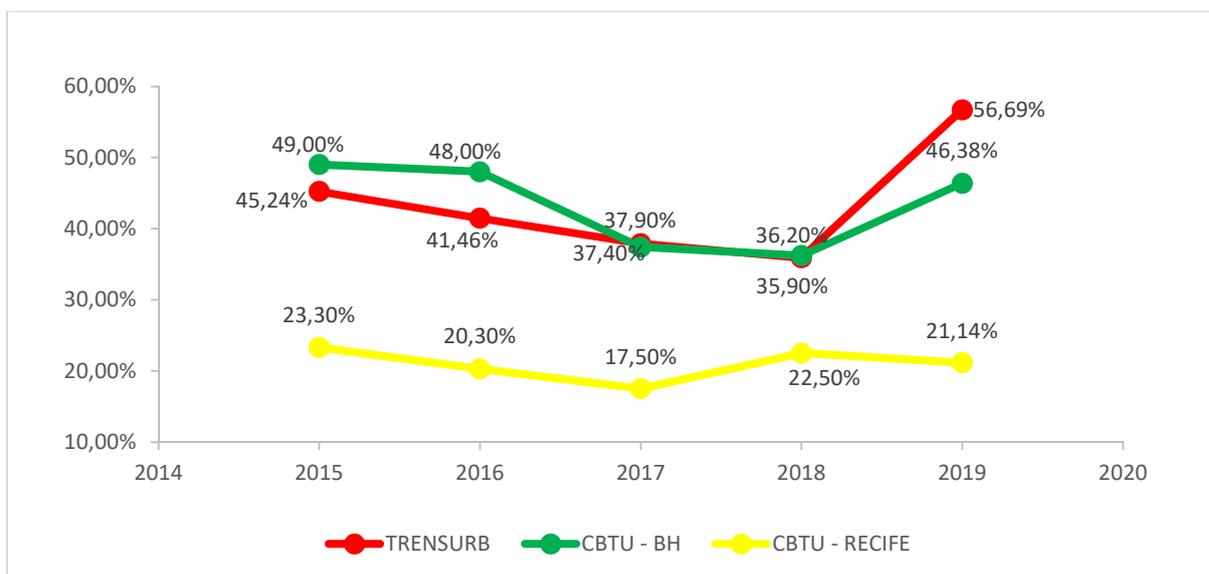
No caso de Belo Horizonte, a Taxa de Cobertura Plena apresentou queda progressiva nos anos 2017 e 2018, visto que os custos totais cresceram mais proporcionalmente ao que houve de crescimento em termos de receita, o que gerou necessidade de maior subvenção, no entanto, de acordo com dados preliminares, há previsão de uma melhor taxa de cobertura plena em 2019, conforme mostra a figura 2, devido ao aumento tarifário. Já o metrô Recife possui uma taxa mais equilibrada ao longo de todo período, porém ela é ainda inferior ao do metrô de Belo Horizonte, ou seja, ela demanda uma necessidade superior de subvenção, para subsídio do sistema metroviário. Porém, a taxa tende a sofrer uma pequena queda em 2019, mesmo com o aumento tarifário.

Para fins de comparação, a taxa de cobertura efetiva na Trensurb é o indicador que mais se aproxima da taxa de cobertura plena da CBTU e está disponível nos relatórios contábeis da empresa. A Taxa de Cobertura Efetiva – TCE (com Passivo Pago) é obtida pelo cálculo $TCE = \text{RECEITA PRÓPRIA} / \text{DESPEAS DE FUNCIONAMENTO COM PASSIVO TRABALHISTA}$.

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



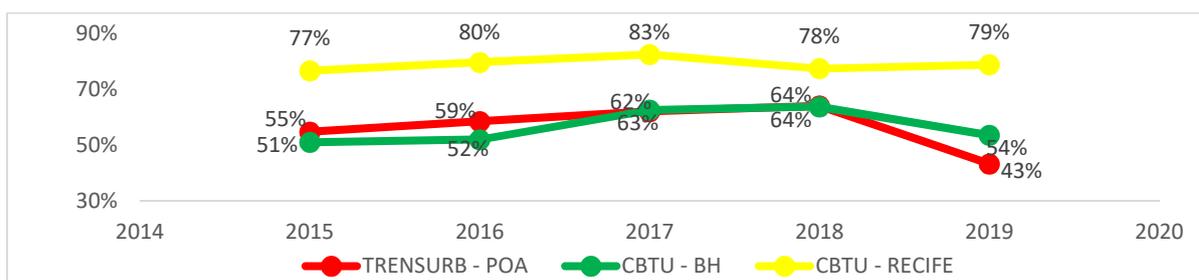
Figura 2: Taxa de Cobertura Plena (CBTU)/Efetiva (TRENSURB)



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

A Trensurb possuía no ano 2019 uma taxa de cobertura operacional de 70% e efetiva de aproximadamente 57%, ou seja, a subvenção é de em torno de 43%, enquanto nos metrô da CBTU, a necessidade de subvenção gira em torno de 54% em Belo Horizonte e 79% em Recife. Os resultados de Taxa de Cobertura no metrô de Porto Alegre e Belo Horizonte se mostraram bem próximos, tendo se distanciado um pouco mais em 2019, acredita-se pelo fato da Trensurb ter reajustado a tarifa antes dos demais. Já Recife manteve-se sempre na faixa de 20%, tendo necessidade de grande subvenção anual. Para estimativa deste indicador, calculou-se a diferença para atingir 100% em relação aos indicadores TCP e TCE anuais.

Figura 3: Estimativa de Necessidade de Subvenção nos Metrô

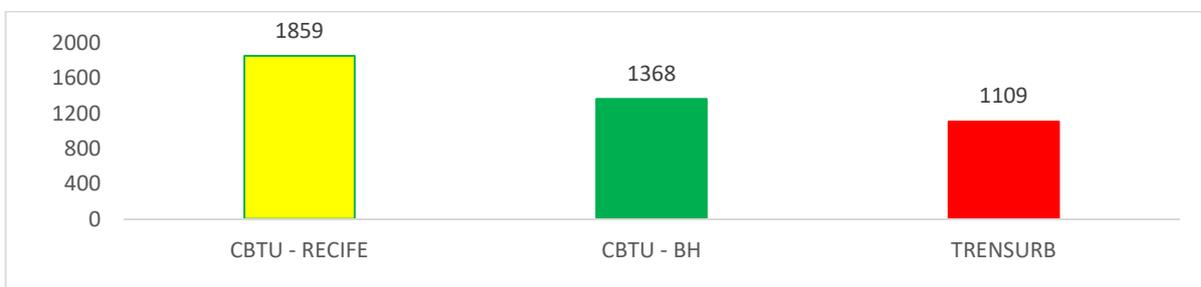


Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

Cabe esclarecer que os dados de 2019 ainda não são oficiais, visto que as empresas estatais necessitam de aval do Tribunal de Contas da União para divulgação do Relatório Anual de Gestão, que traz as informações gerenciais, resultados, indicadores. Sendo assim, para fins de análise deste trabalho, foi utilizado dados preliminares fornecidos pelas empresas Trensurb e CBTU.

A partir da análise dos resultados desses indicadores, depreende-se que o metrô de Porto Alegre possui uma situação financeira mais favorável em relação aos demais metrôs. No entanto, a empresa é menor estruturalmente em relação as outras, possui o menor contingente de empregados, é o que pode ser constatado pela figura 4, que reúne dados de 31/12/2018 em relação a estrutura de pessoal efetivo dos sistemas metroviários.

Figura 4: Empregados Efetivos nos metrôs

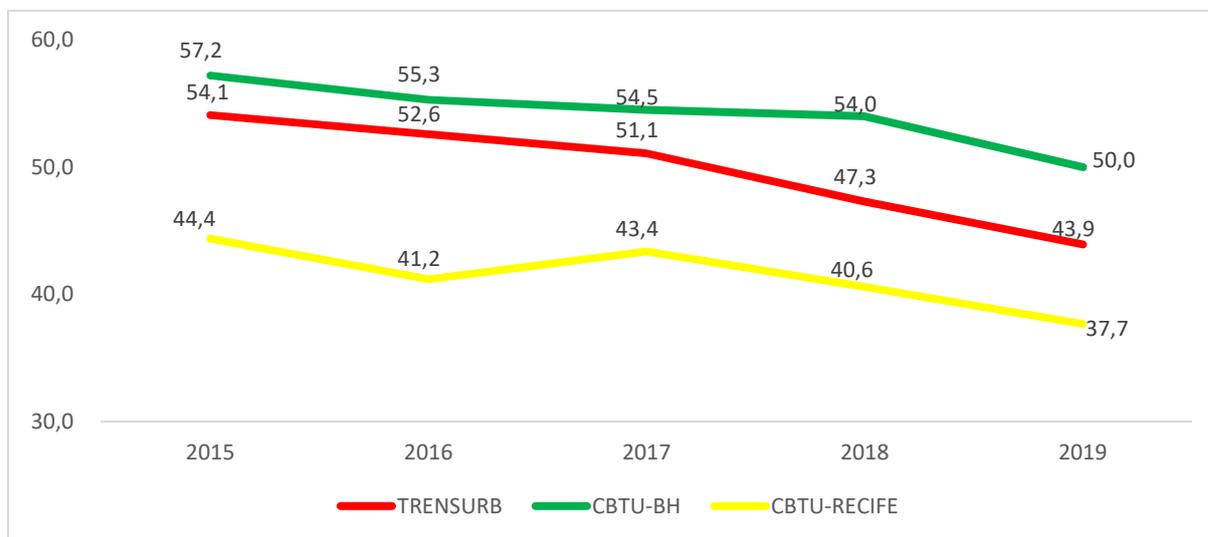


Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

No período de 2015-2019 verifica-se um decréscimo do número de passageiros pagantes nos metrôs, sendo que nos períodos de reajuste 2018 e 2019 esta redução foi agravada. Na Trensurb, o gráfico na figura 5 demonstra um decréscimo superior aos demais metrôs, isso porque o reajuste da tarifa ocorreu por meio de dois aumentos consecutivos, um deles ocorreu em 2018, após dez anos de tarifa congelada, representando um acréscimo de 94% no valor da tarifa, e outro em 2019, com um aumento de 27%, ambos imediatos e sem

parcelamentos. Foram aumentos bastante significativos que representaram 147% do valor da tarifa de 2017 para 2019, gerando grande impacto aos usuários.

Figura 5: Quantitativo de Passageiros Pagantes nos Metrôs (em milhões)



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

Pode-se verificar que a diminuição do quantitativo de usuários não ocorreu somente na Trensurb, e sim nos três metrôs. Como os reajustes tarifários ocorreram somente a partir de 2018 em diante, infere-se que a redução do número de passageiros tenha ocorrido também por consequência da crise econômica, do desemprego e da substituição dos meios de locomoção pelos usuários do metrô, pois acredita-se que os passageiros de pequenas distâncias possam ter migrado para outras alternativas de transportes, como os de aplicativo, em função da pouca diferença de valor e da comodidade.

Em relação aos metrôs da CBTU, nas localidades de Belo Horizonte e Recife, houve queda do número de passageiros, porém o impacto foi inferior, já que os reajustes - o último reajuste em Belo Horizonte ocorreu após treze anos e em Recife sete anos - foram realizados de forma gradativa, entre os anos 2019 e 2020, isso devido à decisão judicial. A CBTU ficou proibida de aumentar a tarifa em 2018, houve inicialmente uma liminar que impediu o

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

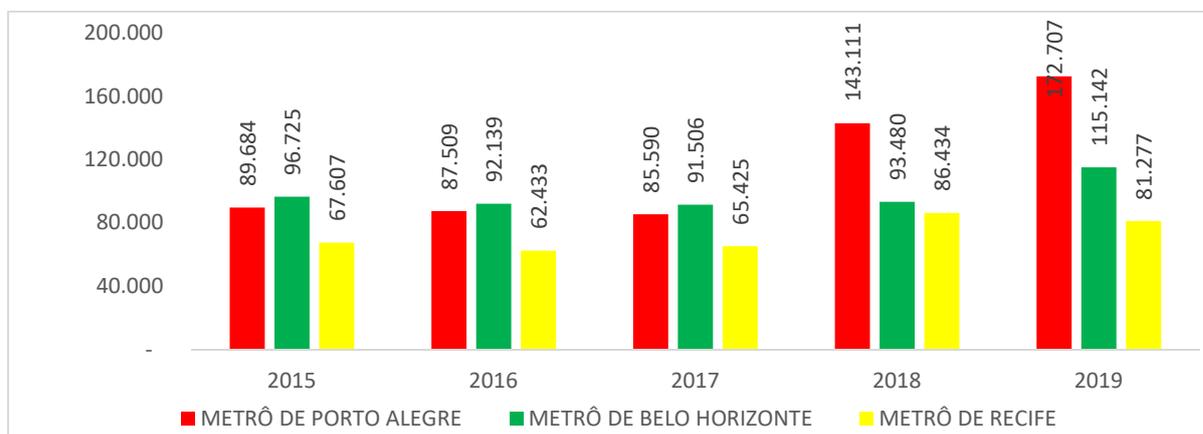


aumento, tendo a CBTU em seguida ingressado com recurso, sendo autorizado em abril/2019 pela TRF 1ª Região a reajustar a tarifa de forma gradativa, até atingir o patamar necessário. Decorrente disto, a população foi beneficiada, porém retardou a empresa de ter um melhor desempenho financeiro.

Verifica-se que a Trensurb perdeu ao longo dos últimos dois anos 7 milhões de passageiros pagantes. Essa queda no quantitativo de usuários já vem sendo constatada a algum tempo. O mesmo ocorre nos metrô da CBTU, com números um pouco menores. Conseqüentemente, a receita de transportes é afetada, o que pode ser visto analisando os anos de 2015 a 2017.

Os quantitativos de passageiros, assim como os demais dados a seguir foram fornecidos pelas empresas Trensurb e CBTU por meio do e-Sic.

Figura 6: Evolução da Receita de Transportes nos metrô (em Mi R\$)



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

Outro ponto importante a analisar são as isenções, pois representa menos receita. Na Trensurb as isenções de tarifas giram em torno de 6% a 8% do total de passageiros anualmente. O mesmo ocorre no metrô de Belo Horizonte, tendo a mesma média de isenções. Num contraponto vem o metrô de Recife, que possui média bastante expressiva de isenções,

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA
7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



em torno de 60%, ou seja, mais da metade dos passageiros não paga a tarifa. Esse grande número de isenções gera uma receita insuficiente, sendo um dos potenciais motivos pelo qual a taxa de cobertura plena é tão baixa. Sendo assim, o governo federal necessita cobrir mais despesas, por meio dos subsídios (subvenção).

Tabela: Passageiros no Sistema Metroviário – 2015/2019

DADOS TRENSURB	2015	2016	2017	2018	2019
Passageiros Pagantes	54.107.003	52.570.101	51.189.968	47.353.376	43.987.774
Isentos	3.434.907	3.605.504	3.867.499	4.398.527	4.067.590
Passageiros Transportados	57.541.910	56.175.605	55.057.467	51.751.903	48.055.364
% Isenções	6%	6%	7%	8%	8%

DADOS CBTU BELO HORIZONTE	2015	2016	2017	2018	2019
Passageiros Pagantes	57.167.958	55.360.570	54.570.084	54.051.294	50.077.451
Isentos	3.969.577	3.984.392	4.342.790	4.351.576	4.366.679
Passageiros Transportados	61.137.535	59.344.962	58.912.874	58.402.870	54.444.130
% Isenções	6%	7%	7%	7%	8%

DADOS CBTU RECIFE	2015	2016	2017	2018	2019
Passageiros Pagantes	44.392.895	41.236.884	43.410.740	40.628.828	37.700.568
Isentos	68.387.196	65.773.682	60.828.887	61.459.698	56.751.322
Passageiros Transportados	112.780.091	107.010.566	104.239.627	102.088.526	94.451.890
% Isenções	61%	61%	58%	60%	60%

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

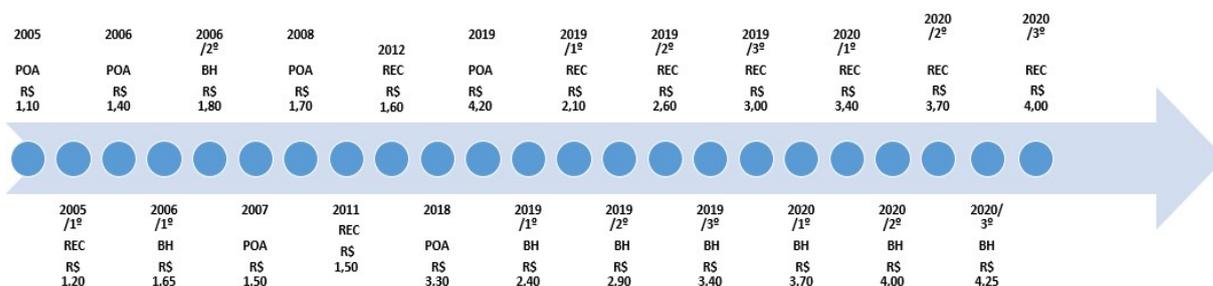
Como parte fundamental da receita de transportes do serviço metroviário, apresenta-se os dados das tarifas. Tarifa é a forma de cobrança ao usuário pela utilização do serviço público (viagem de trem), ela é parte fundamental da Receita de Transportes, junto ao quantitativo de passageiros. Para fins desse estudo, diferenciam-se as tarifas: **base**: nada mais é que a tarifa cobrada do usuário, e, **equivalente**: a tarifa real cobrada, descontando as isenções, esta considerada para fins de cálculo do valor da tarifa que de fato entra para o faturamento da empresa e, respectivamente, para o cálculo da receita operacional. Como

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



forma de ilustrar o histórico de tarifas “base” dos metrô de Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife, elaborou-se uma linha do tempo da evolução tarifária ao longo dos últimos quinze anos, com a demonstração apenas dos anos de efetivo reajuste. Considerando que no ano 2019/2020 os metrô de Belo Horizonte e Recife sofreram múltiplos reajustes, visto decisão judicial de reajuste escalonado, nestes casos, após o ano consta o número de ordem do reajuste, exemplo 2019/1º, refere-se ao primeiro reajuste daquele ano.

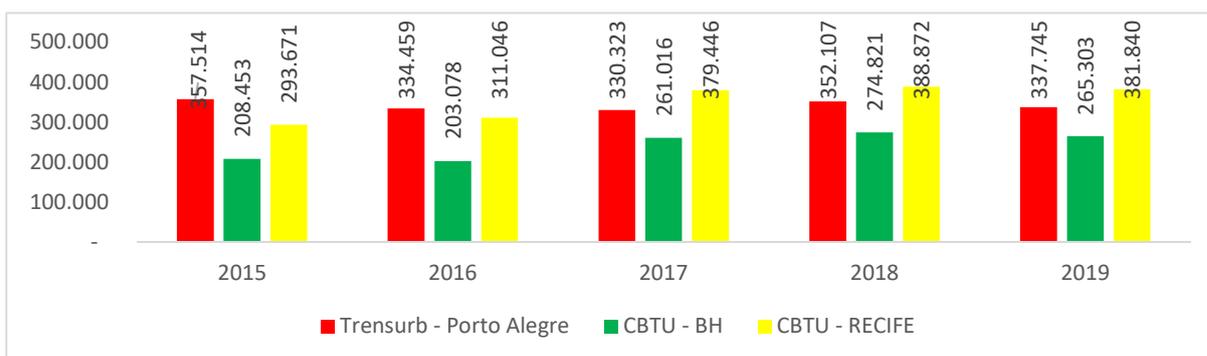
Figura 7: Linha do Tempo



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

Para haver um equilíbrio nas finanças e conseqüentemente uma menor necessidade de recursos governamentais, é necessário também um controle rigoroso sobre os custos da empresa. Nos metrô os custos de manutenção do serviço são bem expressivos. Na figura 8 são apresentados o valor dos custos de cada um dos metrô, por ano, em milhões de reais.

Figura 8: Custos no Setor Metroviário – 2015-2019 (Mi R\$)



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Relatórios Gerenciais das Empresas Trensurb e CBTU

4.3 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Os resultados demonstram que ao longo dos anos os metrôes vem reduzindo o número de usuários, sendo que ao ocorrerem os aumentos de tarifa, essa diferença cresceu ainda mais. No entanto, como essa redução tem sido uma constante, depreende-se que existam outros fatores de influência, como: crise econômica, desemprego e o surgimento de novas modalidades de transporte atrativas aos usuários. Embora as empresas de trens urbanos estivessem com queda no número de usuários, os custos não acompanhavam necessariamente essa tendência. Esses fatores somados a falta de reajuste geraram grande déficit a essas empresas ao longo dos anos, sendo este um dos principais motivos pelos quais a necessidade de subvenção econômica se tornou tão expressiva. Cabe ressaltar, que em relação aos reajustes, a Trensurb possui um melhor resultado de receita operacional em decorrência dos reajustes terem ocorrido de uma única vez e em dois anos consecutivos. Já para CBTU o impacto do aumento da tarifa foi menor, devido aos reajustes terem sido escalonados e efetivos somente a partir de 2019. De forma geral, os indicadores demonstraram que a Trensurb possui melhores resultados em relação aos metrôes da CBTU.

Com tudo o que foi apresentado até aqui, chega-se a análise principal deste trabalho. Acreditava-se que havendo aumento da tarifa e respectivo aumento da receita de transportes que a necessidade de subvenção econômica do governo federal diminuiria. Para fins de análise dessa hipótese, comparou-se o comportamento da receita de transportes, que é decorrente das tarifas, com a taxa de cobertura plena/efetiva. A partir dos dados coletados, verifica-se que no Metrô de Porto Alegre – Trensurb, a taxa de cobertura efetiva aumentou a partir dos aumentos tarifários, assim como no metrô de Belo Horizonte da CBTU. No entanto, no metrô de Recife, mantém-se baixa e constante nos últimos anos. Sendo assim, a hipótese

inicial do trabalho de que a partir dos reajustes da tarifa haveria redução da necessidade de subvenções pelos metrô, se confirmou em dois casos, metrô de Porto Alegre e Belo Horizonte, sendo que para Recife o reajuste não se mostrou suficiente para uma recuperação das finanças. Um dos principais motivos é que o índice de isenções de tarifa é muito alto, estando fora do padrão normalmente adotado, atualmente mais da metade dos usuários não pagam a tarifa. Destaca-se que o metrô de Recife é o 3º maior em extensão no país, o que faz com que tenha um custo total anual maior em relação aos outros estudados.

5. CONCLUSÕES

Este trabalho teve o objetivo de comparar os metrô de Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife no que tange ao nível de dependência econômica da União. Embora se perceba uma reação dos metrô com os reajustes, a necessidade de recursos do Governo Federal permanece, sendo por este motivo, que o governo pretende privatizar os metrô hoje públicos, porque representam um gasto público infinito, no entanto, cabe lembrar que os metrô internacionais tem essa características de serem subsidiados, então o que se entende é que a privatização não seja a melhor saída, pois acredita-se que o governo terá que manter subsídios para garantir que o valor da tarifa permaneça sendo social.

Conclui-se que os reajustes são importantes e necessários para o equilíbrio das finanças, mas que além disso, é essencial que haja uma gestão eficiente, tendo um melhor aproveitamento do quadro funcional, medidas de redução de custos e estruturando o sistema para que novas possibilidades de cobrança possam ser criadas, como já existe em outros metrô uma cobrança somente pelo trecho que o usuário vai se utilizar, variando o preço da tarifa, a fim de rebuscar os usuários que migraram. Com essas medidas, o metrô poderia

continuar sendo público e menos dependente de aportes do Governo Federal, tornando-se sustentável.

A principal limitação do estudo está na falta de algumas informações, que por conta de prazos de divulgação de relatórios, não foram fornecidos pela CBTU e para que a pesquisa pudesse manter o período de 2015-2019, foi preciso estimar alguns dados, com base em informações mensais disponibilizadas pelo órgão.

Como sugestão de pesquisas futuras, poderia se realizar uma análise sobre a política de isenções nos metrô, um estudo detalhado dos custos de cada metrô, mapeamento de processos das empresas, a fim de identificar a real necessidade de recursos e os gargalos de gestão, assim como, a elaboração de uma proposta de inclusão de novas tecnologias que permitam melhorias na gestão tarifária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANP TRILHOS. **Dados do setor metroviário**. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/o-setor>.

Acesso em: 26 jan. 2020.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Comissão Especial destinada à proferir parecer à Emenda à Constituição n. 90-A, da Sra. Luiza Erundina, que "dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social**. Parecer, 19 nov.

2013. Relator: Nilmário Miranda. Disponível em:

www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1192490&filename=PR+1+PEC09011+%3D%3E+PEC+90/2011. Acesso em: 26 jan. 2020.

BRASIL. **Lei Complementar 101/2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal**. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm. Acesso em: 08 fev. 2020.

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA
7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



BRASIL. **Lei 4.320, de 27 de março de 1964.** Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L4320.htm. Acesso em: 02 fev. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.587, DE 3 de janeiro de 2012.** Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l.htm. Acesso em: 02 fev. 2020.

CÂMARA. **Transporte completa um ano como direito social garantido pela constituição**

federal. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/497763-transporte-completa-um-ano-como-direito-social-garantido-pela-constituicao-federal/>. Acesso em: 01 fev. 2020.

CBTU. Disponível em: www.cbtu.gov.br. Acesso em: 18 jan. 2020b.

CBTU. **A Companhia - Histórico.** Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/a-cbtu/a-comanhia/historico>. Acesso em: 01 fev. 2020a.

CBTU. **Estatuto Social.** Disponível em:

<https://www.cbtu.gov.br/images/gagov/estatutosocial2018consolidado.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2020c.

CIDADE, Roberto Berttoni; LEÃO JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. O direito ao transporte como direito fundamental social. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade.** | e-ISSN: 2525-989X | Brasília | v. 2 | n. 1 | p. 196-216 | Jan/Jun. 2016.

CNTTL. **Modal Metroviário.** Disponível em: <https://cnttl.org.br/modal-metroviario>. Acesso em: 01 fev. 2020.

GARCIA, Geraldo; ROCHA, Carlos; JORGE, Jéssica. Financiando projetos de metrô com a valorização da terra. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 39 - 2017 - 2º** quadrimestre.

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA
7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



GRANGE C, Louis de. **O grande impacto do metrô**. VOL 36 | NO 107 | abril 2010 | pp. 125-131 | TRIBUNA | ©EURE (traduzido).

METRO DE SÃO PAULO. **Relatório de Administração 2016**. Disponível em:

<http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/rel-administracao.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Boletim das Estatais de 2019**. Disponível em:

<http://www.economia.gov.br/central-de-conteudos/publicacoes/boletins/boletim-das-empresas-estatais-federais-dependentes/pagina-boletim-das-empresas-estatais-federais-dependentes>. Acesso em: 26 jan. 2020.

PINHEIRO, Armando Castelar; GIAMBIAGI, Fabio. **As empresas estatais e o programa de privatização do governo Collor**. Texto para discussão nº 261. Maio/1992 IPEA/DIPES; FEZ/UFRJ.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Projeto Transporte Cidadão - EPTC**. 2020 Disponível em:

<https://drive.google.com/file/d/1owj0x8201849iLoI3nYtcmUSqArQcUdH/view>. Acesso em: 28 jan. 2020.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Um panorama do metrô no Brasil**. Disponível em:

<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/na-imprensa/um-panorama-do-metro-no-brasil/>. Acesso em: 01 fev. 2020.

SENADO. Europa vê subsídio como investimento no transporte. **Revista Em Discussão**. Nº

28. Jul. 2016. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/emdiscussao/edicoes/codigo-aeronautico/tarifas-de-transportes/europa-ve-subsidio-como-investimento-no-transporte>.

Acesso em: 08 fev. 2020.

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA
7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



SENADO. Transporte passa a ser direito social na constituição. **Senado Notícias**. Set.2015.

Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>. Acesso em: 01 fev. 2020.

SEU DINHEIRO. **Governo inclui empresas de trens no programa nacional de desestatização**.

Disponível em: <https://www.seudinheiro.com/2019/estatais/governo-inclui-empresas-de-trens-no-programa-nacional-de-desestatizacao/>. Acesso em: 08 fev. 2020.

SILVA FILHO, Nivaldo Geroncio da. **Mobilidade sobre trilhos: um estudo comparativo entre o sistema metroviário do Recife e o sistema metroviário de Belo Horizonte**. 2011. 96 f.

Dissertação (Mestrado Universidade Federal de Pernambuco).

SOARES, Roberta. **A difícil reação dos metrô públicos**. Disponível em:

<https://ic.ne10.uol.com.br/blogs/movecidade/2019/10/22/a-dificil-reacao-dos-metros-publicos/>. Acesso em: 01 fev. 2020a.

SOARES, Roberta. **A privatização dos metrô públicos e suas polêmicas**. Disponível em:

<https://ic.ne10.uol.com.br/blogs/movecidade/2019/07/01/a-privatizacao-dos-metros-publicos-e-suas-polemicas/>. Acesso em: 08 fev. 2020b.

TESOURO. **Tesouro divulga boletim das estatais leia a integra do relatório e o sumário**

executivo. Disponível em: <http://www.tesouro.fazenda.gov.br/-/tesouro-divulga-boletim-das-estatais-leia-a-integra-do-relatorio-e-o-sumario-executivo>. Acesso em: 01 fev. 2020.

TOMAZELLI, Idiana. **Tesouro gastou 16148 bilhões para manter estatais dependentes em 2018**. Disponível em: <https://www.bemparana.com.br/noticia/tesouro-gastou-16148-bi-para-manter-estatais-dependentes-em-2018-803#.Xi47rWhKjcc>.

Acesso em: 01 fev. 2020.

26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA
7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



TRENSURB Disponível em: www.trensurb.gov.br. Acesso em 18. jan 2020.

TRENSURB. **Estatuto Social**. Out.2013. Disponível em:

<http://www.trensurb.gov.br/paginas/arquivos/201509081650340.Estatuto%20Social.pdf>.

Acesso em 18. jan 2020.

TRENSURB. **Pesquisa de Satisfação dos Usuários da Trensurb**. Abril/2019.

TRENSURB. **Relatório de Administração 2018**. Disponível em:

http://www.trensurb.gov.br/paginas/upload/files/Demonstracoes_Financeiras_2018.pdf.

Acesso em: 08.fev 2020a.

TRENSURB. **Relatório do Grupo de Trabalho para Estudo e Proposta de Política Tarifária para Trensurb**. Setembro/2018b.

VIEIRA, Laércio Mendes. **Empresas Estatais e Transparência Orçamentária: casos de informação Parafiscal e Extraorçamentária**. Repositório ENAP - VII PRÊMIO SOF DE MONOGRAFIAS – 2014. Disponível em:

<https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/4709/1/tema-2-2o-lugar-laercio-m-vieira.pdf>.

Acesso em: 08 fev. 2020.