

CONCORRÊNCIA 002/2016

Campo Verde é um município de pequeno porte que possui população de 36.800 habitantes (IBGE, 2014). A atividade agropecuária é a base da economia local, compondo cerca de 45% do PIB municipal (ano 2012). O município possui uma extensão territorial de 4.782km², porém a área urbanizada equivale a menos de 1% desse valor. Apesar de a área rural predominar sobre a área urbana em termos de extensão, cerca de 81% da população reside na zona urbana. Na região rural estão localizadas as principais usinas do setor agroindustrial.

Diante deste cenário, o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros de Campo Verde foi proposto seguindo uma estrutura fortemente baseada no atendimento às viagens residência-trabalho que acontecem entre a área urbana e a área rural. Complementarmente, foi criado um serviço urbano para atender a demanda interna à área urbana, composto de duas ligações. A tabela abaixo apresenta as principais características do sistema proposto resumida por tipo de serviço.

Característica	Serviço Rural	Serviço Urbano
Ligações	12	2
Frota	31	4
Quilometragem anual	3.374.353	160.228
Demanda pagante anual	1.804.033	311.186

O modelo proposto adota a organização da delegação por área geográfica, o que evita os inconvenientes dos mecanismos de delegação por linha verificados atualmente em diversos municípios. A delegação por linhas provoca em geral superposições de serviços de diferentes delegatárias, ensejando uma concorrência no mercado nem sempre benéfica. Para os delegatários, pode também resultar em atendimentos dispersos e distantes entre si, dificultando as otimizações operacionais e a localização das garagens e instalações, o que, por sua vez concorre para aumentar os custos e, conseqüentemente, reflete negativamente no valor das tarifas.

A delegação por área geográfica permite transferir aos operadores o planejamento operacional (especificação dos serviços), desde que definidas, pelo gestor público, as condições mínimas de qualidade e as condicionantes básicas. Em cada área, procura-se unificar a operação para facilitar a gestão do sistema e permitir níveis crescentes de integração no sistema, de racionalização e de eficiência dos serviços, de acordo com a concepção de um plano de transportes previamente elaborado de forma que sejam estabelecidas áreas econômica e financeiramente equilibradas. Uma das formas de se obter equilíbrio econômico-financeiro é compartilhando os custos de linhas deficitárias com linhas superavitárias.

Em Campo Verde foi estudada a delegação por áreas geográficas sob diversas formas de organização. A delegação por uma única área se mostrou mais adequada às características do município. O sistema de Campo Verde não tem escala para ser operado por dois ou mais operadores. Ao se aumentar a quantidade de operadores, aumenta-se também os custos de infraestrutura do sistema (garagem, escritório, pessoal administrativo, diretoria, etc) e reduzem-se as possibilidades de otimização de recursos na escala de trabalho da tripulação. Com um operador exclusivo, os custos totais de implantação e operação do sistema são reduzidos em 3,5%, pelo menos, o que impacta diretamente no valor tarifa. É importante avaliar também, além da viabilidade geral do sistema, a viabilidade individual dos serviços.

Como não há hoje no município um serviço equivalente ao serviço urbano de transporte, é fundamental que este novo modo seja atrativo. Nesse sentido, foi possível reduzir o valor da tarifa urbana equilibrando-se seus custos com as demais ligações do sistema. Em sistemas de pequeno porte, a racionalidade na organização dos serviços só pode ser alcançada quando se opera diversas ligações em conjunto. De fato, o valor da tarifa adotado para o serviço urbano é 50% menor do que se fosse operado isoladamente.