



JUNHO | 2019

Relatório sobre economia de custos das empresas de ônibus

Agentes de bordo

Foto: Wesley Rodrigues

Sobre os fatos

Esse breve relatório busca apresentar a economia potencial de custos em que estão incorrendo as empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo por ônibus do município de Belo Horizonte, no que diz respeito à prática de retirada de agentes de bordo no horário de operação obrigatória, estipulado pela Lei Municipal 10.526/2012.

O cálculo aqui apresentado se baseia em um cenário de **eficiência de custos**, isto é, uma vez que o atual contrato de regulação do serviço impede a obtenção clara de dados de custos com insumos e pessoal por parte das empresas de ônibus, parte-se do dimensionamento dos custos a partir do serviço programado. Para tanto, levantou-se o quadro de horários, itinerários e distância percorrida de cada linha de ônibus municipal de Belo Horizonte. Também foram considerados neste estudo os salários e benefícios do pessoal empregado pelas concessionárias de ônibus. Essas e outras informações foram obtidas via LAI (Lei de Acesso à Informação) e utilizadas para o cálculo tarifário realizado pelo Movimento Tarifa Zero BH em 2018 - para o ano base de 2017 - disponível no site **www.vocepodepagarmenos.com.br**. Adicionalmente, foram considerados os dados apresentados oficialmente pela empresa Maciel Consultores S/A Ltda, contratada pela Prefeitura de Belo Horizonte para a realização de “Estudos econômicos financeiros para a 2ª Revisão Tarifária e Contratual” do sistema de transporte coletivo por ônibus de Belo Horizonte, conforme estipulado na cláusula 1.1, item b, do contrato firmado entre as partes. Os dados utilizados dessa revisão foram obtidos no site **<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/auditoria/>**.

Cabe ressaltar que, apesar de ter a sua metodologia de obtenção questionada pelo Movimento Tarifa Zero BH, os dados da Maciel Consultores foram utilizados pelo fato de serem considerados oficiais e reconhecidos pela Prefeitura de Belo Horizonte e, portanto, podem embasar a tomada de decisões.

Para a questão apresentada, considerou-se apenas o impacto da (não) utilização de agentes de bordo nos custos das empresas de ônibus.

Salário, benefícios e encargos sociais

De acordo com o Acordo Coletivo da categoria, de 2016, o salário base para agente de bordo é de R\$ 1.090,37. A partir de informação fornecida pela BHTRANS, encargos sociais como taxas pagas a SEST, SENAT, SEBRAE e INCRA além de INSS, FGTS, 13º salário entre outros abonos e benefícios correspondem a 37,49% da folha de pagamentos. Os benefícios como seguro, planos de saúde e odontológico foram obtidos a partir de dados disponibilizados pela empresa Maciel Consultores, contratada para verificação independente do sistema de ônibus, e totalizam cerca de 22,38% da folha de pagamentos em geral, mas compõem 30,87% da folha de pagamento específica para os agentes de bordo.

Tipo de gasto	Valor por trabalhador	Fonte
Salário agente de bordo	R\$ 1.090,37	Convenção Coletiva de Trabalho 2017/2019
Encargos sociais	R\$ 408,78	BHTRANS, via Lei de Acesso à Informação
Benefícios	R\$ 669,59	Maciel Consultores
Total	R\$ 2.168,74	

Fator de Utilização (FU) e Custo Operacional Mensal dos Agentes de Bordo

O Fator de Utilização (FU) é o índice que representa a proporção de pessoal necessário para operar a frota de ônibus, dado o quadro de horários, itinerário e parâmetros mínimos estipulados. De acordo com o estipulado no art. 1º da lei municipal 10.526 de 3 de setembro de 2012, agentes de bordo “à exceção dos veículos das linhas troncais do sistema de *Bus Rapid Transit* (BRT), dos veículos em operação em horário noturno e nos domingos e feriados.”. Nesse sentido, além de calcular o percentual empenhado de frota, calcula-se a necessidade ou não de utilização de agentes de bordo em determinadas faixas de horário, além de sua não utilização em veículos das linhas MOVE-BRT. Para a realização desse cálculo utilizou-se dados fornecidos pela própria verificação independente realizada pela Maciel Consultores e validada, que chegou a um fator de utilização de 2,33 para os agentes de bordo.

Considerando-se o custo unitário mensal de R\$ 2.168,74 por cobrador e uma frota operacional de 2.579 veículos, tal qual identificada em 2017, tem-se que o **custo mensal** da utilização de agentes de bordo em todos os veículos e horários legalmente estipulados é de **R\$ 13.032.110,47**. Esse dado é o produto do fator de utilização pela frota operacional e pelo custo unitário de cada agente de bordo.

Frota operacional (2017) (A)	Valor unitário Agente de Bordo (B)	Fator de utilização de Agente de Bordo (C)	Custo fixo operacional mensal (AxBxC)
2.579 veículos	R\$2.168,74	2,33	R\$ 13.032.110,47

Custo da sobre-remuneração do motorista em dupla-função

Em teoria, conforme declarado pela BHTRANS e pelo SETRA-BH (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte), cada motorista que esteja operando um veículo sem agente de bordo, recebe um adicional de 20% sobre o salário-base, devido à realização de dupla-função. Utilizando-se as mesmas fontes de dados dos salários anteriores temos que a remuneração desses profissionais será:

Tipo de profissional	Salário	Encargos	Benefícios	Custo Total
Motorista comum	R\$ 2.180,74	R\$ 817,56	R\$ 669,59	R\$ 3.667,89
Motorista dupla-função	R\$ 2.616,89	R\$ 981,08	R\$ 669,59	R\$ 4.267,55

Como se pode ver pela tabela acima, há um gasto adicional de R\$ 599,66 por motorista em dupla função. Entretanto, para se avaliar o impacto desse gasto na frota operacional, é preciso ponderá-lo pela quantidade de veículos que terão agentes de bordo retirados de operação. Assim, o custo extra de remuneração dos motoristas é igual ao produto do gasto adicional (R\$ 599,66 por motorista) pelo Fator de Utilização adicional. Isto é, se 20% dos agentes de bordo são retirados, há um decréscimo de 0,466 no Fator de Utilização dos agentes de bordo, mas um acréscimo de mesma monta no FU dos motoristas, do ponto de vista da frota operacional. Uma vez obtida a proporcionalidade de acréscimo de gastos com motoristas e os gastos com agentes de bordo a cada nível de utilização, é possível chegar aos graus de economia de custos que as empresas concessionárias estão obtendo de maneira ilegal, conforme a tabela a seguir:

Percentual de utilização legal de agentes de bordo (A)	Fator de Utilização dos Agentes de Bordo (B)	Custo fixo operacional mensal com Agentes de Bordo (Frota operacional x custo unitário x B)) (C)	Custo fixo operacional anual com Agentes de Bordo (Cx12) (D)	Acréscimo de custo operacional com motorista (E)	Economia anual total do sistema (D a 100% - D + E)
100%	2,33	R\$ 13.032.110,47	R\$ 156.385.325,66	R\$ -	R\$ -
80%	1,864	R\$ 10.425.688,38	R\$ 125.108.260,53	- R\$ 8.648.155,74	R\$ 22.628.909,39
60%	1,398	R\$ 7.819.266,28	R\$ 93.831.195,40	- R\$ 17.296.311,49	R\$ 45.257.818,78
40%	0,932	R\$ 5.212.844,19	R\$ 62.554.130,26	- R\$ 25.944.467,23	R\$ 67.886.728,17
20%	0,466	R\$ 2.606.422,09	R\$ 31.277.065,13	- R\$ 34.592.622,97	R\$ 90.515.637,56
0%	0	R\$ -	R\$ -	- R\$ 43.240.778,72	R\$ 113.144.546,95

A tabela indica que, caso as empresas não utilizem os agentes de bordo em uma a cada cinco viagens na qual são obrigadas a utilizá-los, obteriam uma economia anual de aproximadamente 22,6 milhões de reais. Se deixam de utilizar em 40% das viagens obrigatórias, a economia é de cerca de 45 milhões de reais anuais. Por fim, se não utilizam em nenhuma viagem, economizam mais de 113 milhões de reais por ano.

Esses dados de custos devem ser comparados com as multas previstas pela BHTRANS aos concessionários por esse tipo de infração. Somente em 2018 foram aplicadas **8.715 multas** cujo valor unitário seria de R\$ 688,51 em 2019. A soma devida das multas totalizam, portanto, **R\$ 6.000.364,65**. Tal valor representa **menos de 30% de 22,6 milhões de reais que seriam economizados pela destituição de 20% dos agentes de bordo**, conforme indica a tabela. Ou seja, mesmo que as empresas fossem notificadas 30 mil vezes no ano por ausência de agente de bordo, ainda assim elas teriam incentivo para rodar sem agentes de bordo, uma vez que a economia de custo de pessoal seria maior que o custo total das multas. A título de comparação, a tabela abaixo apresenta a quantidade de multas necessárias para tornar a prática de retirada de agentes de bordo não lucrativa para as empresas concessionárias. Alternativamente, apresenta-se o valor necessário para cada multa, se apenas as 8.715 anuais fossem aplicadas, para que não haja incentivo à prática ilegal para as empresas.

Percentual de utilização legal dos agentes de bordo (A)	Economia anual sem agentes de bordo	Alternativa A: Quantidade de multas necessárias para tornar a prática não-lucrativa (valor da multa = R\$ 688,51)	Alternativa B: Valor de multa necessário para tornar a prática não-lucrativa (considerando a aplicação de pelo menos 8.715 multas)
80%	R\$ 22.628.909,39	32.866	R\$ 2.596,55
60%	R\$ 45.257.818,78	65.733	R\$ 5.193,09
40%	R\$ 67.886.728,17	98.599	R\$ 7.789,64
20%	R\$ 90.515.637,56	131.466	R\$ 10.386,19
0%	R\$ 113.144.546,95	164.332	R\$ 12.982,74

A partir desses dados e ao se observar a realidade cotidiana de ausência de agentes de bordo nos ônibus, percebe-se como os **instrumentos de gestão utilizados pela prefeitura são totalmente insuficientes e inadequados para fazer com que o estabelecido por lei seja cumprido**. Sendo assim, recomenda-se que, diante desse flagrante e contínuo desrespeito unilateral ao regulamento do transporte coletivo e ao contrato de concessão de 2008, a prefeitura encampe o serviço de responsabilidade pública, suspenda o contrato e proceda com uma nova licitação.

Sobre a importância dos agentes de bordo

Destaca-se nesta última seção a importância das funções exercida pelos agentes de bordo, não somente como trocadores, mas como auxiliares da função do motorista. Os agentes de bordo são responsáveis por auxiliar grávidas, idosos e deficientes - inclusive na operação dos elevadores para deficientes físicos - assim como ajudar o motorista em manobras.

Relatos apontam o aumento de problemas devido à dupla função a qual motoristas têm acumulado com a retirada ilegal dos agentes de bordo. Além de receberem salário desproporcional às funções exercidas, houve aumento de acidentes de trânsito e de diagnósticos de estresse e insegurança dos motoristas. A dupla função ainda gera atrasos nos embarques de passageiros uma vez que o motorista precisa dar o troco ou, por exemplo, operar o elevador, o que vem acarretando aumento nos tempos de viagens dos passageiros.

Ressalta-se ainda limitações do sistema de transporte municipal onde entre 20% e 25% dos passageiros ainda efetuam pagamento em dinheiro, de acordo com Relatórios Gerenciais da BHTrans de 2018 obtidos via Lei de Acesso à Informação (LAI). Além disso, a ausência de integração entre o transporte metropolitano e municipal contribui para esse percentual e há anos aguarda-se a integração dos sistemas prometida pelos órgãos públicos responsáveis.

Por fim, mas não menos grave, a demissão dos agentes de bordo sem efetiva realocação dos mesmos agrava ainda mais a situação de desemprego na população e crise no setor. Mais grave ainda apresenta-se a solução adotada pelas empresas para burlar o acordo feito com o poder executivo para aumento da tarifa na capital, tal como reportagem do jornal O Tempo [1]: a contratação de funcionários para função de agentes de bordo, mas que na verdade efetuam outras funções que não condizem com a lei e norma coletiva da categoria. Ou seja, contribuem para a precarização, exploração do trabalho e elevação da taxa de subemprego da economia.

[1] <https://www.otempo.com.br/cidades/empresas-de-%C3%B4nibus-burlam-contrata%C3%A7%C3%A3o-de-cobreadores-1.2142977>