



**REVISÃO TARIFÁRIA
TRANSPORTE COLETIVO URBANO
DEZEMBRO / 2013**

Dezembro / 2013

METODOLOGIA APLICADA

Os critérios metodológicos adotados para o cálculo tarifário tiveram como parâmetro o Manual de Instruções Práticas Atualizadas – IPA, instituído pela Portaria Nº 644/MT, de 09 de julho de 1993, do Ministério dos Transportes – GEIPOT/1996 e a Planilha de Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Apresentamos a seguir o resumo dos preços dos insumos, salários, dados operacionais, coeficientes e tributos adotados no cálculo da Planilha Tarifária.

Considera-se Tarifa como o rateio do custo total do serviço entre os usuários pagantes. Sendo necessário, para o seu cálculo, o conhecimento dos seguintes elementos:

- A – Número de passageiros transportados;
- B – Quilometragem percorrida;
- C – Custo quilométrico.

O custo quilométrico corresponde à soma dos custos variáveis com os custos fixos.

Os custos variáveis mudam em função da quilometragem percorrida pela frota, e são subdivididos em:

- Combustível;
- Lubrificantes;
- Rodagem;
- Peças e Acessórios.

Os custos fixos são despesas que independem da quilometragem percorrida. Consideram-se os seguintes itens para o seu cálculo:

- Custo de capital
 - Depreciação
 - Remuneração
- Despesas com pessoal
- Despesas administrativas

O custo total do serviço corresponde ao custo quilométrico acrescido dos seguintes tributos: ISS (3,5%), TRIBUTO SOBRE A FOLHA DE PAGAMENTOS (2,00%).

MEMORIA DE CÁLCULO

A – PREÇOS E SALÁRIOS

A1 – COMBUSTÍVEL: Os combustíveis utilizados no transporte coletivo são o óleo diesel B, nos veículos de fabricação até 2011, e o óleo diesel S-10, nos veículos de fabricação posterior a 2011.

Na composição dos custos foi adotado como valor do combustível uma proporção de 70% de diesel B e 30% de diesel S-10, tomando como referência o valor médio das compras realizadas pelas empresas no mês de outubro/2013, acrescido de 8% correspondente ao reajuste ocorrido no preço das refinarias em 30/11/2013.

ÓLEO DIESEL B – R\$ 2,0312

ÓLEO DIESEL S10 – R\$ 2,1725

VALOR MÉDIO - R\$ 2,0736

VALOR ADOTADO – R\$ 2,2394

A2 – RODAGEM: Na composição da rodagem estão os seguintes insumos: Pneu, recapagem, câmara de ar e protetor. Os itens câmara de ar e protetor não foram cotados tendo em vista que os pneus usados atualmente são radiais, dispensando o uso destes insumos.

PNEU: Para determinação do custo dos pneus adotou-se como padrão a medida 295/80R22,5 e o valor médio de aquisição pelas empresas no mês de outubro/2013.

PNEU – R\$ 1.364,86

RECAPAGEM: A vida útil do pneu radial varia, de acordo com a superfície em que roda. De acordo com a metodologia adotada pode-se utilizar o limite inferior de 85.000 km (quando a superfície for irregular) ou o limite superior de 125.000 km (quando a superfície for bem regular), sendo possíveis de 2 (duas) a 3 (três) recapagens. Em Pelotas, por se tratar de uma superfície não muito regular e o clima extremamente quente, o que influencia bastante na vida útil deste insumo, adotamos pelo limite médio, que é de 105.000 km e 2,5 (duas e meia) recapagens.

Foi adotado o preço do serviço de recapagem foi considerado pela apresentação da Nota Fiscal Nº 9817 da Empresa GD PNEUS LTDAS, no valor de R\$ 363,00 (Trezentos e sessenta e três), em 03/10/2013.

A3 – VEÍCULOS: Considera-se neste item três categorias de veículos, tomando-se por base características de carroceria e de potência do motor. Assim, tem-se a seguinte classificação: leve, pesado e especial.

Para os veículos da categoria pesado, que é a maior quantidade, foi considerada a média dos valores de aquisição no ano de 2013. Para os demais modelos, que não tiveram aquisições nos últimos anos, foram realizadas consultas telefônicas aos fornecedores.

CHASSI:

Preço Praticado:

Leve (até 200 HP) – R\$ 135.000,00

Pesado (mais de 200 HP) – R\$ 145.333,00

Especial (Articulado) – R\$ 350.000,00

CARROCERIA:

Preço Praticado:

Leve - R\$ 117.666,00

Pesado - R\$ 117.666,00

Articulado - R\$ 300.000,00

A4 – REMUNERAÇÃO: Adota-se neste item o salário normativo previsto no Dissídio Coletivo de 2012 acrescido do INPC do período (5,58 %).

Motorista - Salário Normativo R\$ 1.981,95

Cobrador - Salário Normativo R\$ 1.324,94

Fiscal – Salário Normativo R\$ 1.653,74

A5 – BENEFÍCIOS: São custos indiretos de pessoal que devem ser agregados ao custo de pessoal, não são vinculados ao salário, pois sobre eles não incidem os encargos sociais.

Ticket Alimentação

Foi adotado o valor pago pelas empresas no mês de outubro/2013 acrescido da projeção do INPC (5,58 %).

Benefício Total Mensal de Auxílio Alimentação: R\$ 116.476,46

A6 – DIRETORIA: Foi adotado como remuneração para diretoria das empresas concessionárias o valor de R\$ 15.000,00 por empresa, independentemente do número de diretores que cada empresa possua.

Nº de Empresas: 08 X R\$ 15.000,00 = R\$ 120.000,00

A7 – DESPESAS:

Compõem este item valores que incidem anualmente sobre o veículo, como seguro obrigatório (DPVAT) e Licenciamento do DETRAN.

Seguro Obrigatório por ônibus: R\$ 396,49

Licenciamento da Frota: R\$ 40,95 x 221 = R\$ 9.049,95

B – DADOS OPERACIONAIS: O custo dos serviços é rateado entre os passageiros pagantes. Os dados correspondem ao período de 12 meses, são de Outubro/2012 à Setembro/2013. (média dos últimos 12 meses anteriores):

B1) Passageiros Sem Desconto 1.859.482

B2) Passageiros Escolar 310.300

B3) Quilometragem Percorrida

a) Produtiva: 1.175.226 Km/mês

b) Improdutiva: 44.626 Km/mês

c) Total: 1.219.852 Km/mês

Para o cálculo do IPKe – Índice de Passageiros por quilômetro equivalente, foram adicionados o número de passageiros com tarifa integral ao resultados dos produtos dos passageiros com desconto pelo seus fatores de equivalência, observando sempre a média aritmética dos últimos 12 (doze) meses anteriores.

Onde:

$$\text{IPKe} = \text{Pe} / \text{QM}$$

IPKe = Índice de passageiros equivalentes por km

Pe = Número mensal de passageiros equivalentes (média dos 12 meses anteriores)

QM = Quilometragem mensal (média dos 12 meses anteriores)

$$\text{IPKe} = 1.983.602 / 1.219.852 = 1,6261$$

OBS: Quanto aos demais coeficientes, tendo em vista que a Secretaria não dispõe de estudos que determinem com precisão os parâmetros locais, foram utilizados os valores mínimos propostos nas Instruções Práticas Atualizadas (Geipot).