

**Plano Diretor do Sistema de Transporte
Rodoviário Intermunicipal de Passageiros
do Estado da Bahia**

PDSTRIP



Política Tarifária

Definições Iniciais

Maio / 2013

Sumário

1	Introdução	4
2	Propostas para a Nova Planilha Tarifária	6
3	Revisão e Reajustes Tarifários	10

1. Introdução



1 INTRODUÇÃO

O presente estudo apresenta uma síntese das propostas referentes à política tarifária incluindo ajustes na atual planilha e diretrizes para revisões e reajustes tarifários futuros. Esse diagnóstico partiu da avaliação das metodologias e coeficientes utilizados na planilha de custo para ônibus intermunicipal do estado.

Por se tratar de uma síntese das propostas feitas pelo Consórcio Concremat/Tectran, procurou-se estruturar este documento de modo a facilitar o acompanhamento das etapas de desenvolvimento do trabalho desenvolvido. Neste sentido, o presente relatório foi organizado em três capítulos, iniciando por essa introdução. O segundo capítulo apresenta as sugestões de alteração na atual planilha tarifária e o terceiro mostra as diretrizes para revisão e reajustes tarifários.



2. Proposta para a Nova Planilha Tarifária

2 PROPOSTAS PARA A NOVA PLANILHA TARIFÁRIA

Neste capítulo serão apresentadas propostas para a nova planilha tarifária do STRIP elaboradas com base na avaliação da atual planilha. Nas propostas foram levados em conta aspectos metodológicos e a distribuição do custo entre os elementos que constituem a planilha, sendo que três itens merecem destaque:

- Item “Peças e acessórios”;
- Item “Custos de Capital”;
- Elaboração de uma planilha para cada tipo de serviço ofertado.

No que diz respeito ao item “Peças e Acessórios”, componente do custo variável, o coeficiente adotado na planilha da Bahia é de 7,69% sobre o valor do veículo novo. No entanto, propõe-se o escalonamento deste percentual em função da idade da frota. Assim, quanto mais nova for a frota menor será o coeficiente. Os valores propostos nesta alternativa estão apresentados na Tabela 2.1

Tabela 2.1 - Custo % de Peças e Acessórios por idade média da frota

Idade média da frota	Custo anual sobre o valor do veículo novo
Até 3 anos	5%
Entre 3 a 4 anos	6%
Entre 4 e 6 anos	7%
Entre 6 e 8 anos	8%
Acima de 8 anos	10%

Para o cálculo dos “Custos de Capital”, o Método Linear ainda é o mais utilizado. Contudo recomenda-se a adoção do Método de Cole (Soma dos Dígitos Decrescentes) por representar mais fielmente a desvalorização do veículo rodoviário, caracterizada por uma perda acentuada de valor no início de sua utilização e que se atenua com o passar dos anos. A Tabela 2.2 mostra o valor dos fatores de depreciação para os dois métodos.

Tabela 2.2 - Comparação entre os fatores de depreciação entre os métodos linear e de Cole

FAIXA DE IDADE (anos)	IDADE (anos)	FATORES DE DEPRECIAÇÃO	
		Linear	Cole
Até 1	1	0,09	0,16
De 1 a 2	2	0,09	0,15
De 2 a 3	3	0,09	0,13
De 3 a 4	4	0,09	0,11
De 4 a 5	5	0,09	0,10
De 5 a 6	6	0,09	0,08
De 6 a 7	7	0,09	0,07
De 7 a 8	8	0,09	0,05
De 8 a 9	9	0,09	0,03
De 9 a 10	10	0,09	0,02
Maior que 10	15	-	-

Outra questão que deve ser considerada é a diferenciação dos custos por tipos de serviços. Dessa forma, deve-se elaborar uma planilha que contemple categorias de acordo com o tipo de veículo utilizado, conforme apresentado a seguir:

- Ônibus convencional;
- Ônibus executivo;
- Ônibus leito;
- Micro-ônibus convencional;
- Micro-ônibus executivo.

A Tabela 2.3 apresenta os valores de cada item de acordo com as categorias propostas. Os valores apresentados são referentes ao período de outubro a novembro de 2010.

Tabela 2.3 - Parâmetros de cálculo tarifário sugeridos

ITEM	REFERENCIAL	Convencional	Executivo	Leito	Micro convencional	Micro executivo
VEÍCULO-PADRÃO						
Monobloco	R\$	510.800	543.150	595.335	303.525	394.582
Vida Útil	Anos	10	10	10	7	7
Valor Residual	Percentual	10	10	10	20	20
Depreciação do Veículo	Método	Cole	Cole	Cole	Cole	Cole
Assentos	Quantidade	44	42	38	24	22
Passageiros em Pé	Quantidade	-	-	-	-	-
Aproveitamento	Percentual	70	70	70	70	70
Ocupação Média	Passageiros/viagem	30,80	29,40	26,60	16,80	15,40
Seguro e Licenciamento	R\$/veículo.ano	670,47	670,47	670,47	670,47	670,47
IPVA	R\$/veículo.ano	5.108,00	5.431,50	5.953,35	3.035,25	3.945,83
MATERIAL RODANTE	Quantidade	6	10	10	4	4
Pneus	Vida útil (km)	101.032	101.032	101.032	70.000	70.000
Protetores	Vida útil (km)	101.032	101.032	101.032	70.000	70.000
Câmaras de ar	Vida útil (km)	50.516	50.516	50.516	35.000	35.000
Recapagens	Vida útil (km)	50.516	50.516	50.516	35.000	35.000
PETRODERIVADOS						
Combustível	Consumo (l/km)	0,319300	0,383160	0,383160	0,249970	0,307999
Óleo do Motor	Consumo (l/km)	0,002645	0,002645	0,002645	0,000373	0,000373
Óleo da Caixa de Mudanças	Consumo (l/km)	0,000128	0,000128	0,000128	0,000109	0,000109
Óleo da Transmissão	Consumo (l/km)	0,000182	0,000182	0,000182	0,000155	0,000155
Óleo de Freio	Consumo (l/km)	0,000033	0,000033	0,000033	0,000028	0,000028
Graxa	Consumo (l/km)	0,000216	0,000216	0,000216	0,000184	0,000184
PESSOAL DE PRODUÇÃO						
Motorista	Homem/Veículo	1,6770	1,6770	1,6770	1,6770	1,6770
Cobrador	Homem/Veículo	0,8840	0,8840	0,8840	0,8840	0,8840
Fiscal	Homem/Veículo	0,2835	0,2835	0,2835	0,2835	0,2835
Despachante	Homem/Veículo	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Vendedor	Homem/Veículo	0,4030	0,4030	0,4030	0,4030	0,4030
Mecânico	Homem/Veículo	0,6600	0,6600	0,6600	0,6600	0,6600
Serviços Gerais	Homem/Veículo	0,5610	0,5610	0,5610	0,5610	0,5610
CUSTOS IMPUTADOS (sobre custo do veículo-padrão)						
Peças e acessórios	Percentual	7,00	7,00	7,00	8,00	8,00
Instalações e equipam.	Percentual	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Almoxarifado	Percentual	2,78	2,78	2,78	2,78	2,78
Despesas administrativas	Percentual	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

3. REVISÃO E REAJUSTES TARIFÁRIOS

3 REVISÃO E REAJUSTES TARIFÁRIOS

Este capítulo apresenta as diretrizes sugeridas pelo consórcio para a realização de Revisões e Reajustes Tarifários para manutenção da operação e qualidade do serviço prestado pelo STRIP da Bahia. Propõem-se que a revisão da tarifa ocorra a cada 4 anos. Para efeito revisionais, sugere-se considerar os preços de mercado dos insumos no mês que antecede a revisão. Para efeitos de avaliação devem ser considerados ainda os seguintes fatos:

- modificação unilateral do Contrato ou dos requisitos mínimos de prestação dos serviços;
- alteração na ordem tributária, ressalvado imposto incidente sobre a renda ou lucro;
- variação extraordinária, imprevisível ou previsível à época da formulação da Proposta, dos custos dos serviços;
- ações ou omissões ilícitas do Poder Concedente ou de quem o represente;
- redução de custos da Concessionária, decorrente de incentivos de qualquer gênero, oferecidos por entes da Federação ou entidades integrantes de sua administração indireta, tais como, linhas de crédito especiais, benefícios oriundos da celebração de convênios, incentivos fiscais e outros;
- introdução de serviços acessórios;
- comprovado desequilíbrio econômico financeiro.

Quanto ao mecanismo de reajuste tarifário, sugere-se que seja adotada a fórmula paramétrica. Essa metodologia demonstra avanço no marco regulatório do setor, por diminuir as assimetrias de informação e agregar maior transparência ao mecanismo. A utilização da fórmula paramétrica para reajuste tarifário do setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros considera índices de preços divulgados por institutos de pesquisa (IBGE e FGV) e pela ANP – Agência Nacional de Petróleo. Essa metodologia visa substituir a coleta de preços unitários dos insumos da planilha tarifária junto aos fornecedores, realizada a cada processo de reajuste tarifário, no intuito de aferir a variação dos preços dos insumos do setor.

A estrutura da fórmula paramétrica contém pesos e índices de preços específicos para cada componente de custo, conforme mostrado na Tabela 3.1

Tabela 3.1 - Estrutura de Reajuste

Componentes	Índices	Pesos (%)
Combustível	ANP/BRASIL - DIESEL	15%
Rodagem	FGV - pneu	5%
Veículo	FGV / IPA - DI – Veículos	25%
Mão de Obra	IBGE - INPC	40%
Peças e Acessórios	FGV / IPA – DI - Componentes Veículos	10%
Despesas Gerais	IBGE / IPCA	5%
TOTAL		100%

O cálculo inicial da tarifa é realizado com base na planilha de custos definida pela AGERBA, composta pelos itens de custos, parâmetros operacionais e adicionais incidentes. O consórcio definiu os pesos exibidos na tabela acima para cada componente da planilha tarifária, esses pesos foram baseados na análise ilustrada no Gráfico 5.1 exposto no capítulo 5 deste relatório.

O valor da tarifa, portanto, é alvo de reajustes anuais que levarão em conta a variação dos preços dos insumos ocorrida no período anterior à data da apresentação da proposta de reajuste, com base na seguinte fórmula:

$$T = T_o \times \left\{ 1 + \left[0,15 \times \left(\frac{OD_i - OD_o}{OD_o} \right) \right] + \left[0,05 \times \left(\frac{RO_i - RO_o}{RO_o} \right) \right] + \left[0,25 \times \left(\frac{VE_i - VE_o}{VE_o} \right) \right] + \left[0,40 \times \left(\frac{MO_i - MO_o}{MO_o} \right) \right] + \left[0,10 \times \left(\frac{PA_i - PA_o}{PA_o} \right) \right] + \left[0,05 \times \left(\frac{DE_i - DE_o}{DE_o} \right) \right] \right\}$$

Onde:

T = Valor da Tarifa reajustada;

To = Valor da Tarifa vigente;

ODi = Preço de Combustível, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao mês anterior ao mês de referência;

ODo = Preço de Combustível, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao mês anterior e ano de referência;

ROi = Número índice de Rodagem FGV / Custo Nacional da Construção Civil e Obras Publicas / Obras Hidrelétricas – Pneu, código 159991, relativo ao mês anterior ao mês de referência;

ROo = Número índice de Rodagem FGV / Custo Nacional da Construção Civil e Obras Publicas / Obras Hidrelétricas – Pneu, código 159991, relativo ao mês anterior e ano de referência;

VEi = Número índice de veículo, FGV / IPA / DI Veículos Pesados para Transporte – Subitem ônibus, código 161716, relativo ao mês anterior da data de referência;

VEo = Número índice de veículo FGV / IPA / DI Veículos Pesados para Transporte – Subitem ônibus, código 161716, relativo ao mês anterior e ano de referência;

MOi = Número índice do INPC utilizado para reajuste de mão-de-obra, relativo ao mês anterior ao mês de referência;

MOo = Número índice do INPC utilizado para reajuste de mão-de-obra, relativo ao mês anterior e ano de referência;

PAi = Número Índice de Peças e Acessórios, FGV / IPA – DI - Componentes Veículos, relativo ao mês anterior ao mês de referência;

PAo = Número Índice de Peças e Acessórios, FGV / IPA – DI - Componentes Veículos, relativo ao mês anterior e ano de referência;

DEi = Número índice do INPC, utilizado para reajuste de outras despesas , relativo ao mês anterior ao mês de referência;

DEo = Número índice do INPC, utilizado para reajuste de outras despesas, relativo ao mês anterior e ano de referência.

No caso de o cálculo de reajuste da tarifa resultar em valor fracionado, deve-se adotar arredondamento estatístico, considerando-se intervalos de 5 (cinco) centavos