



Nota Técnica CET nº 008/2011

REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO CEARÁ (SERVIÇO REGULAR METROPOLITANO)

Fortaleza, Agosto/2011

NOTA TÉCNICA CET nº 008/2011

REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO CEARÁ (SERVIÇO REGULAR METROPOLITANO).

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 – REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA..... | 1 |
| 1.1 – Introdução | 1 |
| 1.2 – Perfil do sistema e a revisão em curso | 1 |
| 1.3 – Proposta do Sindiônibus | 3 |
| 2 – ANÁLISE..... | 3 |
| 2.1 – Veículo padrão | 3 |
| 2.2 – Combustível | 4 |
| 2.3 – Rodagem | 5 |
| 2.4 – Peças e acessórios | 5 |
| 2.5 – Mão-de-obra | 5 |
| 2.6 – Idade média da frota | 6 |
| 2.7 - Seguro obrigatório, licenciamento, repasse Lei Estadual nº 14.024/2007 | 6 |
| 2.8 – Receitas Complementares | 6 |
| 3 – CONSOLIDAÇÃO DAS ANÁLISES..... | 7 |
| 4 – CONCLUSÃO..... | 10 |

NOTA TÉCNICA CET nº 008/2011

REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO CEARÁ (SERVIÇO REGULAR METROPOLITANO).

1. REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA.

1.1. Introdução.

Mediante Ofício nº 087/2011, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus) formalizou pedido de revisão extraordinária de tarifas do sistema de transporte metropolitano de passageiros do Estado do Ceará ao Departamento Estadual de Trânsito do Ceará (Detran-CE).

Com base no disposto no artigo 43, parágrafo 2º, da Lei Estadual nº 13.094, de 12/01/2001 (com redação dada pelo art. 1º da Lei Estadual nº 14.288/09) e no Convênio nº 003/SEINFRA/DETRAN/ARCE2011, em seus artigos 4.1.1.8 e 5.1.1.0, que preveem a realização de trabalho conjunto entre Arce e Detran-CE no que concerne a reajustes e revisões tarifárias, o Superintendente daquele departamento encaminhou cópia da solicitação ao Presidente do Conselho Diretor desta agência.

Isso posto e face ao escopo legal acima apresentado, a presente nota técnica trata do pleito ora apresentado, analisando-se pormenorizadamente os itens que foram elencados pelo sindicato como fatores de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de permissão, além de outros que sofreram modificações normativas.

Para tanto, além dos 2 (dois) seguintes sub-tópicos, que visam a dar uma dimensão geral do processo (traçando o perfil operacional do sistema, da revisão tarifária objeto deste estudo e detalhando a proposta apresentada pelo sindicato), há mais 3 (três) seções: na segunda, é traçada uma análise acerca de cada fator abordado pelo Sindiônibus; em seguida, apresenta-se uma consolidação de tais digressões técnicas, havendo, por fim, a conclusão dos trabalhos.

1.2. Perfil do sistema e a revisão em curso.

O sistema de transporte de passageiros metropolitano atende aos seguintes municípios integrantes da Região Metropolitana de Fortaleza: São Gonçalo do Amarante; Caucaia; Pacatuba; Pacajus; Horizonte; Eusébio; Aquiraz; Itaitinga; Guaiuba; Chorozinho; Maracanaú; Maranguape; Pindoretama; Cascavel; e Fortaleza. As linhas que servem tais cidades são enquadradas pelo Detran-CE em 6 (seis) “anéis tarifários”, cujas distâncias médias são apresentadas na tabela a seguir:

| | Distância Média (Km) |
|---------------|-----------------------------|
| Anel 1 | 18,13 |
| Anel 2 | 24,53 |
| Anel 3 | 31,99 |
| Anel 4 | 42,95 |
| Anel 5 | 48,87 |
| Anel 6 | 68,00 |

Fonte: Arce

Ademais, o segmento metropolitano dos serviços de transporte rodoviário de passageiros compreende a realização de operações específicas, tais como, aquelas

relativas aos seccionamentos em um mesmo “anel tarifário” e às viagens noturnas (“*corujão*”) realizadas a partir de horário determinado pelo Órgão Gestor .

Conforme informações obtidas no portal do Detran-CE¹, o sistema é explorado por 10 (dez) empresas, que operam 79 (setenta e nove) linhas.

Ante o exposto, a revisão em curso implica a definição de novo coeficiente tarifário médio, a partir do qual resultará a alteração das tarifas dos seis anéis referidos. Para tanto, uma planilha será elaborada, tendo por base o levantamento e a análise dos custos e despesas incorridos na prestação dos serviços, de acordo com os itens evidenciados pelo Sindiônibus.

O presente documento foi estruturado observando o disposto na Lei Estadual nº 13.094/01 (alterada pela Lei Estadual nº 14.288/09), nos termos de permissão e nos respectivos aditivos no âmbito do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará (Serviço Regular Metropolitano). Subsidiariamente, utilizou-se como referência metodológica um conjunto de práticas consolidadas por outras agências reguladoras do setor, principalmente as plasmadas nos trabalhos revisionais da AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRES (ANTT), sobretudo na Nota Técnica nº 34/SUREF/ANTT/2006 e as advindas da experiência da AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DO MATO GROSSO DO SUL (AGEPAN) por ocasião da sua primeira revisão tarifária (ocasião em que a Arce participou ativamente da respectiva audiência pública).

O cálculo tarifário realizado segue, portanto, os seguintes princípios:

- eficiência de gestão - desconsiderar despesas além daquelas estritamente relacionadas ao cumprimento do serviço;
- minimização dos custos derivados da condição de monopólio (legal) inerente ao setor, com o propósito de aumentar o bem-estar econômico da sociedade;
- qualidade do serviço prestado - o valor da tarifa deve considerar padrões mínimos de qualidade (aspectos como pontualidade, conforto, confiabilidade, regularidade e higiene); e
- ampla publicidade e participação da sociedade.

Sendo assim, delineou-se o modelo tarifário. A base conceitual aqui utilizada é aquela historicamente adotada e ainda utilizada pela maioria das agências reguladoras no Brasil que trata de transporte rodoviário de passageiros (ANTT , AGERGS² , AGEPAN, AGR³, entre outras), a saber, o custo do serviço (*cost plus*). Tal referência apresentou-se como a mais adequada para atender aos ditames legais e expressar, com consistência e economicidade, a realidade do setor.

Dessa forma, são as seguintes fontes dos dados utilizados neste processo revisional:

- dados econômico-financeiros periódicos enviados pelos permissionários, nos termos das resoluções Arce nºs 55/2005, 66/2006, 132/2010 e 140/2010, observando-se o nível de confiabilidade das informações;
- dados requisitados de entidades diversas, a exemplo de fornecedores de insumos para o setor;
- normas aplicáveis ao segmento metropolitano.

¹ <http://www.detran.ce.gov.br> Acesso em 30.jul.11.

² Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul.

³ Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos.

1.3. Proposta do Sindiônibus.

Mediante o Ofício nº 087/2011, o Sindiônibus solicita a revisão extraordinária de tarifas em função do desbalanceamento econômico-financeiro em decorrência de alterações no perfil técnico-operacional e/ou de preços, referentes a alguns itens de custo. Abaixo segue uma tabela resumo dos pontos abordados pelo sindicato.

Tabela 02 – Pleito do Sindiônibus

| Item | Alterações | Descrição |
|----------------------|--|---|
| Veículo padrão | Valor do veículo novo. | Novo valor total seria de R\$ 277.860,00. |
| Combustível | Parâmetro de consumo e preço unitário. | O coeficiente de consumo seria de 0,3636 l/km e o preço por cada litro da ordem de R\$ 1,785. |
| Rodagem | Vida útil dos pneus e seus preços. | A vida útil do pneu seria de 120.436,64 km, sendo seu preço unitário de R\$ 1.455,00. |
| Peças e acessórios | Gasto com peças e acessórios. | Gasto com esse item seria de R\$ 0,2115 por quilômetro rodado. |
| Mão-de-obra | Número de motoristas e cobradores por ônibus, bem como os salários das categorias. | O número de motoristas e cobradores por veículo seria de 2,36, tendo havido modificações também em seus salários. |
| Idade média da frota | - | Com ano de fabricação de 2007, a frota teria 4,5 anos de idade. |

Fonte: Sindiônibus

Essas modificações gerariam um coeficiente tarifário de **R\$ 0,117172** por quilômetro e por passageiro, o que acarreta um aumento de **12,05%** frente aos atuais **R\$ 0,104673**.

Tabela 03 – Comparação do coeficiente tarifário atual com o proposto pelo Sindiônibus

| Coeficientes Tarifários | | |
|-------------------------|---------------------------|---------------|
| Atual | Proposto pelo Sindiônibus | Δ % |
| R\$ 0,1046 | R\$ 0,1172 | 12,05% |

Fontes: Arce e Sindiônibus

Abaixo segue a comparação entre as tarifas propostas pelo Sindiônibus frente ao que está hoje em vigor:

Tabela 04 – Tarifas em vigor e propostas pelo Sindiônibus.

| Anel | Tarifa Atual (R\$) | Tarifas propostas pelo Sindiônibus (R\$) |
|------|--------------------|--|
| 1 | R\$ 2,00 | R\$ 2,20 |
| 2 | R\$ 2,50 | R\$ 2,75 |
| 3 | R\$ 3,40 | R\$ 3,75 |
| 4 | R\$ 4,40 | R\$ 4,95 |
| 5 | R\$ 5,10 | R\$ 5,70 |
| 6 | R\$ 7,10 | R\$ 7,90 |

Fontes: Arce e Sindiônibus

Isso posto, cabe a esta agência a análise dos fatores dispostos na tabela 02, tudo com o intuito de concluir pela razoabilidade da proposta apresentada frente à realidade de operação enfrentada pelas empresas atuantes no setor.

2. ANÁLISE.

2.1. Veículo padrão.

O veículo padrão é definido como aquele mais representativo no sistema, sendo formado por dois fatores principais: o chassi (estrutura basilar) e carroceria.

Foi verificado que o chassi OF – 1722, da Mercedes Benz, juntamente com a carroceria Marcopolo Torino formam o conjunto mais comum no sistema de transporte de passageiros metropolitano do Ceará.

Seus valores, de acordo com a proposta do Sindiônibus são de, respectivamente, R\$ 157.000,00 e 120.860,00, totalizando R\$ 277.860,00.

Com o intuito de conferir se tais valores estariam de acordo com que é efetivamente praticado no mercado, esta coordenadoria econômico-tarifária solicitou aos regulados que apresentassem notas fiscais de compra de veículos, cujos valores são registrados às respectivas demonstrações contábeis.

Foram analisados cerca de 77 (setenta e sete) documentos fiscais, havendo total aderência dos valores registrados com a proposta apresentada.

Porém, no que diz respeito à carroceria é importante salientar que alguns equipamentos, fundamentais para o funcionamento do sistema, são adicionados em período posterior ao da aquisição. Tratam-se de câmeras de segurança, validadores (a fim de registro de carteira estudantil e vale-transporte), dentre outros itens. Portanto, devem ser adicionados ao montante pago pela carroceria, demais componentes, de acordo com o demonstrado abaixo:

Tabela 05 – Composição de preços de Carroceria Marcopolo Torino

| Item | Valor |
|-------------------------|-------------------|
| Carroceria | 105.978,48 |
| Diferença de ICMS (5%) | 5.298,92 |
| Câmeras de Vídeo | 1.985,00 |
| Validadores | 2.639,66 |
| Rastreador GPRS | 550,00 |
| Frete do ônibus RDJ/FOR | 4.000,00 |
| TOTAL* | 120.452,06 |

Fonte: Sindiônibus

* Os valores de todos os itens acima foram devidamente demonstrados pelo Sindiônibus, mediante apresentação de documentos fiscais.

Salienta-se que houve um erro de cálculo à proposta apresentada, existindo uma diferença a maior de R\$ 407,94. Portanto, o custo da carroceria é de R\$ 120.452,06, em vez de R\$ 120.860,00, inicialmente proposto.

Portanto, tem-se como preço do veículo novo a ser incorporado no cálculo tarifário à planilha anexa a este estudo **R\$ 277.452,06** (sendo R\$ 157.000,00 de chassi e R\$ 120.452,06 de carroceria).

2.2. Combustível.

O cálculo dos custos com combustível se processa da seguinte forma: multiplica-se o preço unitário pelo seu parâmetro de consumo, expresso em litros por quilômetro, gerando-se um valor do gasto por quilômetro.

O coeficiente de consumo fora calculado pela Coordenadoria de Transportes da agência (CTR), mediante análise estatística dos dados de desempenho das empresas atuantes no setor, tendo por resultado 2,7595 km/l ou **0,3624 l/km**, o qual é menor que os 0,3636 l/km proposto inicialmente.

Com relação ao preço do combustível, o Sindiônibus o demonstrou, mediante apresentação de um único documento fiscal emitido pela Empresa Ipiranga Produtos de Petróleo S/A à Auto Viação Metropolitana Ltda., valor unitário próximo a R\$ 1,7850/l.

Assim, esta coordenadoria efetuou uma pesquisa de preços junto ao principal fornecedor atuante no estado do Ceará, Petrobras Distribuidora S/A. Como resultado, o valor do diesel apresenta-se abaixo do proposto no Ofício Sindiônibus nº 087/2011. Portanto, tendo como princípio a modicidade tarifária, o valor adotado deve ser aquele obtido no levantamento junto ao distribuidor (**R\$ 1,6263/l**).

Destaca-se que, na planilha anexa, o valor do combustível para venda às empresas de transporte rodoviário metropolitano de passageiros, de acordo com informações do distribuidor pesquisado, inclui os benefícios fiscais concedidos atualmente.

2.3. Rodagem.

O item rodagem refere-se tanto à vida útil do pneu como ao seu valor. Seu cálculo por quilômetro é feito pela multiplicação do preço de um pneu novo por seis (na medida em que esse é o número de rodas que compõe o veículo), dividido pela vida útil.

O valor unitário fora obtido por esta coordenadoria, mediante pesquisa no mercado distribuidor do produto, chegando-se a **R\$ 1.430,00**, em contraste com os R\$ 1.455,00, originalmente proposto pelo Sindicato.

2.4. Peças e acessórios.

Esse item representa relevantes componentes que contribuem para a eficiência, segurança e durabilidade do veículo. Incluem partes do sistema hidráulico e peças do motor. Para obtenção do coeficiente adequado de consumo, a CTR utilizou técnicas de amostragem mediante exame de informações prestadas pelas delegatárias, recomendando a utilização de: **R\$ 0,172/km**, em contraste com R\$ 0,2115/km pleiteado.

2.5. Mão-de-obra.

Subdivide-se em quatro categorias: motorista, cobrador, fiscal e manutenção. Cada classe trabalhadora foi considerada segundo o fator de utilização (quantidade de empregados dividido pelo número de veículos da frota, disponibilizado pela Coordenadoria de Transportes da Arce), salários e encargos sociais.

Pela multiplicação dos fatores de utilização pelo coeficiente de encargos sociais e valor salarial de cada categoria de empregados (salários mais produtividade, de acordo com o estabelecido nas convenções de trabalho), tem-se o montante total gasto por ônibus com mão-de-obra.

Apontados pelo Sindiônibus como pontos de desequilíbrio tarifário, os salários e os fatores de utilização representam variáveis de alta relevância no cálculo dos custos dessa rubrica.

O número de trabalhadores necessários à operacionalização do sistema foi levantado pela CTR, tendo por base as informações operacionais remetidas pelas empresas atuantes no segmento. Como resultado obteve-se o fator de utilização de motoristas e cobradores no valor de **2,28**, ao contrário de 2,36, que embasou a proposta inicial.

No que diz respeito aos valores salariais, levou-se em consideração os montantes atuais estabelecidos na **Convenção Coletiva de Trabalho** (remetidos pelo sindicato).

Abaixo, seguem os resultados obtidos⁴:

Tabela 06 – Fatores de utilização e salários

| Categorias profissionais | Fatores de utilização (homem/veículo) | Salários | Produtividade (4%) |
|---------------------------------|--|-----------------|---------------------------|
| Motoristas | 2,280 | 1.224,68 | 48,99 |
| Cobreadores | 2,280 | 734,81 | 29,39 |
| Fiscais | 0,310 | 857,28 | 34,29 |
| Manutenção | 0,970 | 800,19 | 32,01 |

Fonte: Arce e Sindiônibus.

Ainda com fulcro na convenção mencionada, foram considerados os benefícios percebidos pelo trabalhador no exercício de sua função, a saber: cestas básicas e vale-refeição. Os valores de cesta básica e vale-refeição são estabelecidos à Convenção Coletiva de Trabalho, sendo de **R\$ 60,00** e **R\$ 7,00**, respectivamente.

2.6. Idade média da frota.

Constituindo-se item de extrema relevância para o cálculo da remuneração dos recursos aplicados e para a depreciação dos veículos, o Sindiônibus apresentou uma proposta de 4,5 anos. Ou seja, o ano médio de fabricação seria 2007.

Esses dados foram ratificados por esta coordenadoria, a partir da análise dos dados de registro de frota do Detran-CE, devendo-se, porém, fazer uma atualização de valores, haja vista esta nota técnica referir-se ao mês de agosto de 2011.

Assim a idade média da frota a ser considerada é de **4,583 anos**.

2.7. Seguro obrigatório, Licenciamento e Repasse referente à Lei estadual nº 14.024/2007.

Os valores de seguro obrigatório e licenciamento são estabelecidos anualmente, tendo em 2011 os montantes de, respectivamente, **R\$ 396,49** e **R\$ 42,99**. Tais montas, que foram obtidas a partir de <http://www.dpvatseguro.com.br> e <http://www.detran.ce.gov.br>, divergem dos inicialmente propostos (que somam R\$ 384,46), devendo ser modificados na planilha tarifária anexa a esta nota técnica.

Já o repasse referente à Lei Estadual nº 14.024/2007 é vinculado à Ufir-CE, a qual foi atualizada no início do corrente exercício, tendo seu valor total passado a **R\$ 535,90**.

2.8. Receitas complementares.

As receitas acessórias das empresas atuantes no sistema foram utilizadas em prol da modicidade tarifária. Tal procedimento objetiva retirar das tarifas pagas pelos usuários custos não relacionados à prestação do serviço objeto da delegação. Dessa forma, os viajantes das linhas não devem pagar por todo o gasto com instalações, por exemplo, na medida em que esses dispêndios referem-se também à realização de atividades alheias à prestação dos serviços concedidos, como o transporte de volumes. Assim, apenas a fatia efetivamente utilizada pelos usuários do sistema foi considerada, devendo a restante ser sustentada por quem faz o respectivo uso.

Isso posto, considera-se receita principal das operadoras o ganho correspondente à

⁴ Com exceção do salário de pessoal de manutenção, que fora obtido mediante consolidação dos dados contábeis mais recentes remetidos pelas empresas (levando-se em conta o número de funcionários de manutenção apresentados, bem como o reajuste salarial de 8% das categorias envolvidas no setor), as remunerações de motoristas, fiscais e cobreadores foram obtidas mediante análise das negociações trabalhistas entre Sindiônibus e Sintro (Sindicado dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários no Estado do Ceará).

exploração da atividade objeto de delegação; acessória, as receitas operacionais auferidas não decorrentes delas (no caso em tela, apenas o transporte de volumes, conforme consta do plano de contas estabelecido nas resoluções Arce nºs 55/2005 e 140/2010).

Tais rubricas foram extraídas das demonstrações contábeis relativas ao período abril/2010 – março/2011 (selecionado com vistas a eliminar o viés sazonal), referentes às empresas que enviam suas informações continuamente e de acordo com as normas citadas⁵.

Com base na relação existente entre a RECEITA ACESSÓRIA e RECEITA OPERACIONAL TOTAL, obteve-se um percentual consolidado do setor de aproximadamente 0,03%, o qual foi considerado após o levantamento de todos os custos envolvidos na operação.

3. CONSOLIDAÇÃO DAS ANÁLISES.

Após as digressões técnicas apresentadas à seção anterior, resta proceder a consolidação das conclusões, comparando-as com a proposta inicialmente apresentada pelo Sindiônibus, o que é realizado a partir da tabela a seguir:

⁵ Salienta-se que os dados amostrais tratados por esta coordenadoria e aqueles trabalhados pelo setor de transportes desta agência apresentam diferentes características: dados contábeis subordinam-se a princípios e regras específicos que venham a garantir sua confiabilidade e consistência; cite-se a necessidade de obediência ao método das partidas dobradas, ao princípio da entidade, ao regime de competência e, até mesmo, ao plano de contas padrão do setor (estabelecido pelas resoluções Arce nºs 55/2005 e 140/2010). Portanto, por se tratar de diferentes tipos informacionais, com rigores e metodologias próprios, cada amostra merece ser tratada de acordo com suas especificidades. Isso justifica as variadas metodologias utilizadas nesse processo de revisão de tarifas.

Tabela 07 – Tabela-resumo: proposta Sindiônibus versus análises Arce.

| | Proposta Sindiônibus | Análises Arce | Motivo |
|---|--|--|--|
| Veículo padrão | R\$ 277.860,00 | R\$ 277.452,06 | Erro de cálculo à proposta inicial do Sindiônibus. |
| Combustível: coeficiente de consumo | 0,3636 l/km | 0,3624 l/km | Análise das informações de desempenho enviadas pelas empresas à Coordenadoria de Transportes aponta para uma maior eficiência na prestação do serviço. |
| Combustível : preço | R\$ 1,7850 | R\$ 1,6263 | Pesquisa realizada junto à Petrobras Distribuidora S/A forneceu valor mais módico. |
| Rodagem | R\$ 1.455,00 | R\$ 1.430,00 | Pesquisa realizada junto a distribuidores do produto forneceu valor mais módico. |
| Peças e acessórios | R\$ 0,2115 | R\$ 0,1720 | Análise estatística dos dados apresentados pelas delegatárias apontou uma redução no valor. |
| Mão-de-obra: fatores de utilização (motoristas e cobradores) | 2,36 trab/veíc. | 2,28 trab/veíc. | Análise das informações de desempenho enviadas pelas empresas à Coordenadoria de Transportes aponta para uma maior eficiência na prestação do serviço. |
| Mão-de-obra: salários | R\$ 1.223,09 (motoristas), R\$ 745,61 (cobradores), R\$ 857,28 (fiscal) e R\$ 879,02 (manutenção). | R\$ 1.224,68 (motoristas), R\$ 734,81 (cobradores), R\$ 857,28 (fiscal) e R\$ 800,19 (manutenção). | Valores plasmados à Convenção Coletiva de Trabalho e demonstrações contábeis. |
| Mão-de-obra: vale-refeição | R\$ 6,50/dia | R\$ 7,00/dia | Valores plasmados à Convenção Coletiva de Trabalho. |
| Mão-de-obra: vale transporte | R\$ 55,00/mês | R\$ 60,00/mês | Valores plasmados à Convenção Coletiva de Trabalho. |
| Idade média da frota | 4,5 anos | 4,583 anos | Valores atualizados para agosto de 2011. |
| Seguro Obrigatório e Licenciamento | R\$ 384,46 | R\$ 439,48 | Atualização de valores, de acordo com informações do seguro Dpvt e Detran-CE. |
| Repasse Lei Estadual nº 14.024/2007 | R\$ 483,87 | R\$ 535,90 | Atualização de valores. |
| Receitas complementares. | 0,00% | 0,025435% | De acordo com as demonstrações contábeis apresentadas em decorrência das Resoluções Arce nº 55/2005, nº 66/2006 e nº 140/2010. |

Fontes: Arce e Sindiônibus

Os dados acima foram lançados à planilha tarifária (anexa a este documento) a fim de proceder os cálculos referentes ao custo total por quilômetro (**R\$ 3,342479**).

Deste valor fora abatido **0,025435%**, referente ao montante auferido a título de receitas complementares. Dividindo-se este subtotal pela *lotação pagante média* de **29,69**, tem-se **R\$ 0,112553** de coeficiente tarifário, por passageiro e quilômetro.

Em termos matemáticos, tem-se:

| |
|--|
| Coeficiente Tarifário = $\frac{\text{custo quilométrico total (A)}}{\text{LPM (B)}} = \text{R\\$ } 0,112553 / \text{ km x pass}$ |
|--|

(A) *Custo quilométrico total*. Relaciona-se à oferta do serviço;

(B) *Lotação Pagante Média*. Corresponde ao índice de passageiros equivalentes por quilômetro⁶. Representa o total de passageiros transportados, já considerados os benefícios concedidos a grupos específicos de usuários, tais como gratuidade e meia passagem, estando associado à quantidade consumida do serviço.

Esse valor representa um acréscimo de 7,63% frente ao coeficiente em vigor e uma redução de 3,94% em relação ao pleiteado pelo Sindiônibus, conforme segue:

Tabela 08 – Coeficientes tarifários: comparações.

| Recomendado pela Arce | Em vigor | Δ % |
|-----------------------|---------------------------|---------------|
| R\$ 0,112553 | R\$ 0,104573 | 7,63% |
| Recomendado pela Arce | Proposto pelo Sindiônibus | Δ % |
| R\$ 0,112553 | R\$ 0,117172 | -3,94% |

Fontes: Arce e Sindiônibus

A relação percentual entre os coeficientes recomendados pela Arce e atuais (7,63%) foi aplicada sobre as TARIFAS TÉCNICAS em vigor em cada um dos anéis, resultando na TARIFA TÉCNICA RECOMENDADA. Conclui-se o processo de cálculo, com a realização dos **arredondamentos necessários** à otimização da operacionalização de sua cobrança. A tabela, a seguir, sintetiza os valores tarifários encontrados.

Tabela 09 - Cálculo da Tarifa.

| <u>Anel</u> | <u>Tarifa técnica atual (R\$)</u> | <u>Tarifa técnica recomendada (R\$)</u> | <u>Tarifa final recomendada (R\$)</u> |
|-------------|-----------------------------------|---|---------------------------------------|
| 1 | R\$ 1,98 | R\$ 2,1311 | R\$ 2,10 |
| 2 | R\$ 2,46 | R\$ 2,6477 | R\$ 2,60 |
| 3 | R\$ 3,36 | R\$ 3,6164 | R\$ 3,60 |
| 4 | R\$ 4,44 | R\$ 4,7788 | R\$ 4,80 |
| 5 | R\$ 5,13 | R\$ 5,5215 | R\$ 5,50 |
| 6 | R\$ 7,11 | R\$ 7,6526 | R\$ 7,70 |

Fonte: Arce

A fim de maior entendimento referenciado das variações propostas e aplicáveis, tudo com vistas a cumprir o princípio constitucional da publicidade (caput do art 37), segue uma tabela comparativa entre as tarifas em vigor, a proposta pelo Sindiônibus e as recomendadas pela agência.

Tabela 10 – Tarifas atuais, propostas pelo Sindiônibus e recomendadas pela Arce.

| <u>Anel</u> | <u>Tarifa atual (R\$)</u> | <u>Tarifas propostas pelo Sindiônibus (R\$)</u> | <u>Tarifas recomendadas pela Arce (R\$)</u> |
|-------------|---------------------------|---|---|
| 1 | R\$ 2,00 | R\$ 2,20 | R\$ 2,10 |
| 2 | R\$ 2,50 | R\$ 2,75 | R\$ 2,60 |
| 3 | R\$ 3,40 | R\$ 3,75 | R\$ 3,60 |
| 4 | R\$ 4,40 | R\$ 4,95 | R\$ 4,80 |
| 5 | R\$ 5,10 | R\$ 5,70 | R\$ 5,50 |
| 6 | R\$ 7,10 | R\$ 7,90 | R\$ 7,70 |

Fontes: Arce e Sindiônibus

⁶ Observa-se, assim, que o percurso médio é responsável pela diluição dos gastos fixos da operadora.

4. CONCLUSÃO.

De acordo com a metodologia explicitada e os cálculos elencados na planilha em anexo, a Coordenadoria Econômico-Tarifária, nas condições fixadas pela Lei Estadual nº 13.094/01 (alterada pela Lei nº 14.288/09) e pelos aditivos dos termos de permissões, recomenda a revisão tarifária extraordinária dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará (Sistema Regular Metropolitano), com o estabelecimento das seguintes tarifas por anéis:

Tabela 11 - Tarifas

| Anel | Tarifas (R\$) |
|-------------|----------------------|
| 1 | R\$ 2,10 |
| 2 | R\$ 2,60 |
| 3 | R\$ 3,60 |
| 4 | R\$ 4,80 |
| 5 | R\$ 5,50 |
| 6 | R\$ 7,70 |

Fonte: Arce

No tocante às tarifas aplicadas às operações específicas anteriormente mencionadas (seccionamento em um mesmo “anel” e “*corujão*”), esta Coordenadoria recomenda que as mesmas sejam estabelecidas pelo Órgão Gestor do Sistema (Detran-CE) a partir dos valores constantes na tabela acima.

Fortaleza, 23 de agosto de 2011.

José Roberto Sales de Aguiar
ANALISTA DE REGULAÇÃO