

Nota Técnica CET nº 011/2009

REACTUAÇÃO (REVISÃO ORDINÁRIA) TARIFÁRIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO CEARÁ (SERVIÇO REGULAR INTERURBANO)

Fortaleza, setembro/2009

NOTA TÉCNICA CET Nº 011/2009

REACTUAÇÃO (REVISÃO ORDINÁRIA) TARIFÁRIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO CEARÁ (SERVIÇO REGULAR INTERURBANO).

SUMÁRIO

Introdução	1
1 – Reactuação (revisão ordinária) tarifária	1
2 – Aspectos metodológicos	2
3 – Análise	4
3.1 Pressupostos da reactuação	4
3.2 Reactuação Tarifária e Mercado	4
3.3 Gastos, custos e despesas	4
3.4 Modelo tarifário proposto	5
4 – Resultados	12
Anexo I – Planilha Tarifária Anel 1	
Anexo II – Planilha Tarifária Anel 2	

NOTA TÉCNICA CET Nº 011/2009

REPACTUAÇÃO (REVISÃO ORDINÁRIA) TARIFÁRIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO CEARÁ (SERVIÇO REGULAR INTERURBANO).

Introdução.

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Ceará (ARCE) é uma autarquia especial, dotada de autonomia orçamentária, financeira, funcional e administrativa. Foi criada em 30 de dezembro de 1997, por intermédio da Lei Estadual nº 12.786, para promover e zelar pela eficiência econômica e técnica dos serviços públicos, além de propiciar aos usuários as condições de regularidade, continuidade, segurança, atualidade e universalidade.

Atuando na regulação, normatização e fiscalização dos serviços públicos prestados pela COELCE (Companhia Energética do Ceará), CAGECE (Companhia de Água e Esgoto do Ceará), CEGÁS (Companhia de Gás do Ceará) e delegatárias de transporte rodoviário interurbano/metropolitano de passageiros do estado, sua missão é servir à sociedade com transparência, mediando os interesses dos usuários, do poder concedente e dos prestadores de serviços públicos delegados, a fim de garantir a excelência desses serviços.

Especificamente com relação ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, as obrigações que serviram de referência para elaboração do presente estudo estão contidas nas normas e legislação vigentes, em especial:

- a) Lei Federal nº 8.884/1994 (lei de defesa da concorrência);
- b) Lei Federal nº 8.987/1995 (lei das concessões e permissões);
- c) Lei Estadual nº 12.786/1997 (institui a ARCE);
- d) Decreto Estadual nº 25.059/1998 (regulamenta a Lei nº 12.786/1997);
- e) Lei Estadual nº 13.094/2001 e suas alterações (dispõe sobre o sistema estadual de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros);
- f) Aditivo ao termo de permissão para execução do serviço regular de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Ceará.

No tocante aos aspectos tarifários, a ARCE tem a atribuição de homologar reajustes, bem como de realizar repactuações – revisões - tarifárias, com vistas à modicidade das tarifas e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

1. Repactuação (revisão ordinária) tarifária.

Consiste em ampla análise de todos os componentes que formam a equação econômico-financeira dos contratos de permissão, cujo equilíbrio pode ser afetado por fatores relacionados aos custos e outras variáveis da mencionada equação, além daqueles decorrentes de impactos inflacionários. Tal instabilidade gera tarifas insuficientes ou mais que suficientes para remunerar o serviço prestado, situações de, respectivamente, prejuízo empresarial (o que compromete a oferta) ou de lucro excessivo (em detrimento dos interesses dos usuários e do Poder Concedente).

O estudo deve considerar a compensação de custos e a obtenção de um retorno necessário aos delegatários, além de procurar garantir:

- Qualidade e universalização da prestação dos serviços;
- Modicidade tarifária;
- Racionalidade e melhoria na prestação do serviço.

Existem duas formas principais em que a repactuação tarifária pode ocorrer:

extraordinária e ordinária. A primeira acontece por evento não previsto e que causa desequilíbrio no contrato. A outra deve ser realizada um ano após o terceiro reajuste. Como tal modificação tarifária (reajuste) efetivou-se em 15/09/08, mediante Resolução nº 007/2009 do Conselho de Coordenação Administrativa do Detran-CE, um amplo estudo dos parâmetros que impactam as tarifas deve ser realizado por esta agência, o que justifica o presente trabalho, conforme os aditivos anteriormente mencionados:

“11.9.1 A ARCE procederá de ofício a repactuação da tarifa alterando-a para mais ou para menos, considerando as modificações na estrutura tarifária.

11.9.2 A repactuação tarifária levará em consideração:

- a) a média dos parâmetros dos índices de consumo de cada serviço;*
- b) a remuneração do capital empregado para a prestação do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;*
- c) a manutenção do nível do serviço das linhas e a possibilidade de sua melhoria;*
- d) o recolhimento mensal à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Estado do Ceará – ARCE (art. 64 da Lei 13.094/01);*
- e) o nível do serviço prestado;*
- f) a coleta de dados e a prestação de informação pelas transportadoras através de procedimentos uniformes;*
- g) os mecanismos de controle que garantam a confiabilidade das informações.*

11.9.3 A primeira repactuação tarifária será procedida um ano após o terceiro reajuste anual concedido após a assinatura deste TERMO ADITIVO.

11.9.4 Por ocasião da repactuação tarifária não haverá reajuste anual.”

2. Aspectos metodológicos.

Antes de explicitar os aspectos metodológicos adotados, faz-se necessário apresentar a estrutura do modelo atual e as diretrizes fundamentais que irão balizar o estudo.

Conforme informações do Departamento Estadual de Trânsito do Ceará¹(Detran-CE), o sistema é explorado por trinta e nove (39) empresas, que operam duzentos e dezessete (217) linhas, com quatrocentos e vinte e dois (422) veículos.

Há dois anéis tarifários nesse sistema. O primeiro refere-se às linhas com extensão menor que 75 km, constituindo exemplo concreto as linhas que atendem a região de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha (CRAJUBAR). O segundo corresponde às linhas com extensão superior a 75 km. Tal diferenciação fundamenta-se nas especificidades operacionais das linhas respectivas, já que nas do primeiro anel pode ser observado um perfil típico de um sistema metropolitano, contrastando com as características da operação das demais linhas integrantes do sistema (anel 2). Ante o exposto, a repactuação tarifária ora em curso implica a alteração das tarifas dos dois anéis, com a elaboração de duas planilhas tarifárias específicas, de forma que as peculiaridades existentes em cada agrupamento de linhas sejam levadas em consideração.

A elaboração das referidas planilhas impõe o levantamento de informações e dados próprios dos dois conjuntos de linhas avaliados. Especificamente, cabe ser destacada a necessidade da correta valoração dos itens operacionais pertinentes aos mencionados conjuntos. Dados relativos a veículo-padrão, índices de consumo, quilometragem percorrida, índice de ocupação, entre outros, foram especificados pela Coordenadoria de Transportes da ARCE (Nota Técnica CTR – 001 - 2009).

¹ <http://www.detran.ce.gov.br> Acesso em 28.ago.09.

No tocante às linhas pertinentes ao anel 1, deve ser feito o seguinte destaque, de acordo com o citado documento:

Salienta-se que para as linhas do CRAJUBAR e outras linhas com extensão máxima de 75 km (1º. Anel viário interurbano) que ainda operem com veículos comuns semelhantes aos utilizados na operação do Metropolitano deve-se aplicar o coeficiente tarifário calculado para o 1º. Anel, para as demais linhas, mesmo que pertençam ao 1º. anel mas que foram autorizadas a operar com as mesmas regras e veículos do tipo rodoviário deve-se aplicar a tarifa do 2º. anel.

O presente documento foi elaborado observando o disposto na Lei Estadual nº 13.094/01 (e alterações), nos termos de permissão e nos respectivos aditivos no âmbito do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará (Serviço Regular Interurbano). 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 desnecessárias ao devido cumprimento do serviço;
- Minimização dos custos sociais 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.

Tendo isso por base, delineou-se o modelo tarifário. A base conceitual do modelo aqui utilizado é aquela historicamente adotada e ainda utilizada pela maioria das agências reguladoras no Brasil que tratam 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 as fontes dos dados utilizados neste processo revisional:

- Dados econômico-financeiros periódicos enviados pelos permissionários, nos termos das resoluções ARCE nºs 55/2005 e 66/2006, 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 setor, além da legislação fiscal.

Naquilo que couber, complementarmente, adotam-se parâmetros e metodologias de cálculo utilizadas pelas mais diversas agências reguladoras do Brasil.

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.

3. Análise.

3.1 Pressupostos da repactuação.

Tendo como pano de fundo a modicidade tarifária, são considerados nos cálculos apenas os gastos necessários a uma oferta eficiente do serviço, caso contrário haveria um desbalanceamento da equação econômico-financeira do contrato, gerando potenciais ganhos excedentes em detrimento dos usuários. Idêntico raciocínio foi aplicado aos itens de remuneração e depreciação: equânimes quanto possível para possibilitar acesso ao sistema.

Ademais, os preços dos diversos itens (valor do veículo, insumos) foram obtidos mediante pesquisas em seus respectivos fornecedores. Já os salários foram extraídos da convenção coletiva enviada pelo respectivo sindicato (SINTERÔNIBUS).

3.2 Repactuação tarifária e mercado.

O setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Ceará constitui um monopólio legal, entendido como aquele que, apesar de ter características econômicas de um modelo de concorrência perfeita, teve suas condições de oferta legalmente restritas, dentro de uma típica decisão de política infraestrutural.

Esse modelo de organização industrial reduz a eficiência do mercado, na medida em que tende a aumentar os preços e diminuir a quantidade ofertada, além de ser danosa à qualidade na prestação dos serviços.

Assim, o objetivo da nota técnica é o cálculo tarifário que minimize as danosas consequências econômicas do monopólio imposto. Logo, aplica-se o modelo regulatório mais adequado aos ditames legais e à realidade da atividade, sem perder de vista a eficiência e a economicidade⁴, necessárias aos serviços prestados.

É importante ressaltar que as conclusões e proposições constantes do documento não excluem a realização de estudos futuros com vista à definição de metodologias tarifárias que impliquem maiores estímulos à eficiência operacional por parte das delegatárias do serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

Destaque-se que, no tocante ao sistema interurbano, tem-se uma fase de transição entre o sistema anterior (baseado em delegações de linhas isoladas) e o em processo de licitação (pautado em delegações de lotes de linhas organizadas em "bacias"), o qual tende a tornar o sistema mais eficiente e mais acessível à população.

3.3 Gastos, Custos e Despesas.

A fim de evitar entraves conceituais, faz-se necessário compreender a noção de custos e despesas. A base para esse entendimento passa pela definição de gasto.

Gasto é a contrapartida necessária à obtenção de um bem ou serviço. Pode ser dividido nos seguintes tipos:

a) Gastos controláveis: pessoal, material, serviços de terceiros, remuneração, depreciação e outros;

⁴ Como exposto no item 3, o *cost plus*.

b) Gastos não controláveis: tributos e recolhimentos impositivos, determinados pela legislação.

Isso posto, cabe agora definir e categorizar custo. De acordo com a Ciência Contábil, **custo** é o *gasto* relacionado à produção de bens ou serviços. São segregados em:

a) Custos fixos (CF): não variam com o nível da produção (no caso, a quilometragem percorrida). Devem ser pagos mesmo que não haja atividade operacional;

b) Custos variáveis (CV): oscilam conforme a atividade produtiva, relacionando-se, no caso em tela, à quilometragem percorrida pelo veículo.

Sendo assim, tem-se a seguinte relação:

$$\text{Custo total (CT)} = \text{CF} + \text{CV}$$

Por fim, **despesas** são *gastos* posteriores à produção, inerentes à administração e à operacionalização da atividade empresarial. Trata-se de redução patrimonial intencional com o propósito de realização da receita. Decorre, assim, da redução do ativo ou do aumento do passivo. No setor de transportes rodoviário de passageiros, exemplos são os gastos administrativos, que devem ter por escopo a eficiência e eficácia das ações de planejamento, organização e controle.

Definidos esses elementos, é necessário ressaltar que os gastos (sejam de qual espécie forem) compõem toda a estrutura da planilha tarifária⁵ a ser apresentada na seção seguinte e serão, por simplificação e tradicional denominação adotada no setor, designados por custos (fixos e variáveis), visando a facilitar o acesso às informações, principalmente por operadores há muito atuantes no sistema.

3.4 Modelo tarifário proposto.

De acordo com o apresentado no item 3, o modelo tarifário adotado foi o *cost plus*, operacionalizado mediante levantamento dos “custos”⁶ diversos. Tal metodologia objetivou evitar que a tarifa ficasse acima ou abaixo dos custos, o que afetaria o equilíbrio econômico financeiro dos contratos.

Há de ser observado que as informações requeridas pelo modelo tarifário proposto apresentam duas naturezas básicas: operacional e contábil-financeira. Tais naturezas distintas impõem que a produção de tais informações seja de responsabilidade de duas áreas diferentes da ARCE, a Coordenadoria de Transportes, responsável pela informações e dados técnico-operacionais, e esta Coordenadoria Econômico-Tarifária, responsável pelo levantamento dos preços e valores correspondentes aos custos integrantes do modelo proposto. Em última análise, portanto, a crítica à razoabilidade dos parâmetros técnico-operacionais adotados na planilha tarifária reside âmbito do setor responsável por seu levantamento.

Dessa forma, segue a estrutura básica do modelo tarifário proposto, a partir do qual fundamenta-se o cálculo dos coeficientes tarifários presentes nas planilhas tarifárias anexas a esta Nota Técnica:

⁵ Composição de planilha tarifária é uma forma tradicional e clara de expressão do modelo *cost plus*, mencionado na seção metodológica.

⁶ Ver item 4.3.

QUADRO I

1. CUSTOS VARIÁVEIS
<u>1.1 Combustível (diesel – l/km)</u>
<u>1.2 Lubrificantes (l/km)</u>
1.2.1 óleo carter
1.2.2 câmbio
1.2.3 transmissão
1.2.4 hidráulico
1.2.5 graxa
<u>1.3 Rodagem</u>
1.3.1 quantidade de recapagens
1.3.2 vida útil do pneu (km)
<u>1.4 Peças e acessórios (ind. cons./km)</u>

FONTE: CET

QUADRO II

2. CUSTOS FIXOS
<u>2.1 Depreciação.</u>
<u>2.2 Remuneração (%)</u>
2.2.1 do veículo
2.2.2 do almoxarifado
2.2.3 de instalações e equipamentos
<u>2.3 Mão de obra</u>
2.3.1 motorista
2.3.2 cobrador
2.3.3 fiscal
2.3.4 manutenção
2.3.5 fardamento
2.3.6 cesta básica
2.3.7 vale refeição
<u>2.4 Despesas gerais</u>
2.4.1 administração
2.4.2 pessoal de administrativo
2.4.3 seguro obrigatório/licenciamento
2.4.4 seguro responsabilidade civil
2.4.5 repasse Lei estadual nº 14.024/07
3. TRIBUTAÇÃO

FONTE: CET

3.4.1 Custos variáveis.

Os custos variáveis, os quais abrangem os itens “combustível”, “lubrificantes”, “rodagem” e “peças e acessórios”, são itens fundamentais à operacionalização do sistema e têm relação direta com o veículo padrão, entendido como aquele que representa os demais do sistema.

No caso em pauta, conforme informação prestada pela Coordenadoria de Transportes, utilizou-se como veículo-padrão o seguinte:

Tabela 01 – Veículo-padrão Anel 1

Chassi:	Mercedes-Benz OF 1722
Carroceria:	Marcopolo Torino
Ano-fabricação:	2004
Pneu:	275/80 R22,5 radial sem câmara
	120.436,64 km de rendimento com duas recapagens

FONTE: CTR

Tabela 02 – Veículo-padrão Anel 2

Chassi:	Mercedes-Benz O 500 R
Carroceria:	Marcopolo Paradiso 1050
Ano-fabricação:	2005
Pneu:	295/80 R22,5 radial sem câmara
	150.000 km de rendimento com duas recapagens

FONTE: CTR

O elemento “combustíveis” mensura o desempenho (em litros por quilômetro) dos veículos atuantes no sistema interurbano de transporte rodoviário de passageiros do Ceará. De

acordo com posicionamento da Coordenadoria de Transportes da ARCE, considera-se o coeficiente de 3,087 km/l para o anel 1 e de 3 km/l para o anel 2. Há de ser destacado que tal item apresenta elevada repercussão no valor final das tarifas.

O item “lubrificantes” abrange os fluidos empregados no *carter*, no câmbio, na transmissão, no sistemas hidráulico e de freios, bem como graxa. De acordo com recomendação do setor técnico, deve-se adotar como parâmetro os dados a seguir:

Tabela 03 – Coeficientes de consumo Lubrificantes.

Lubrificantes	Anel 1	Anel 2	Unidade
Carter	0,0010000	0,0005814	l/km
Câmbio	0,0001800	0,0001560	l/km
Transmissão	0,0001700	0,0001667	l/km
Fluido de Freio	0,0002500	0,0000869	l/km
Hidráulico	0,0000900	0,0000438	l/km
Graxa	0,0000200	0,0002857	kg/km

FONTE: CTR

Objetivando encontrar o valor por quilômetro (tanto de diesel como de lubrificantes), esta coordenadoria efetuou, em agosto de 2009, uma pesquisa de preços junto a diversos distribuidores atuantes no Ceará. Os valores mais módicos, que estão dispostos nas planilhas tarifárias em anexo, multiplicados pelos coeficientes acima geram a importância despendida com esses insumos.

Destaca-se que, nas planilhas anexas, o valor do combustível para venda às empresas de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, de acordo com informações do fornecedor, inclui os benefícios fiscais concedidos ao setor atualmente.

Quanto à rodagem, refere-se à “vida útil” dos pneus mais recapagem, levando em consideração o veículo padrão citado. Mediante pesquisa de preços, foram encontrados valores unitários de recapagem e pneus. Sendo assim, o produto do número de recapagens necessárias pelo seu valor unitário gera o valor total com recapagens. Com relação aos gastos com pneus, a simples divisão de seu valor pela rodagem gera o custo quilométrico respectivo. Acresça-se que os veículos em comento comportam seis pneus, motivo pelo qual se deve multiplicar os resultados anteriores por seis.

O item “peças e acessórios” 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 Coordenadoria de Transportes desta Agência utilizou técnicas de amostragem mediante exame de informações prestadas pelas delegatárias, recomendando a utilização dos seguintes valores: 0,17274 R\$/km (para o anel 1) e 0,105675 R\$/km (para o anel 2).

3.4.2 Custos fixos.

Antes de qualquer comentário acerca dos custos fixos, é importante salientar que 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 são também utilizados para as outras atividades, como dar suporte a um fretamento. 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 exploração da atividade objeto de delegação; acessória, as receitas operacionais auferidas não decorrentes delas (fretamento, turismo, transporte de encomendas e cargas, além de veiculação de publicidade, conforme consta do plano de contas estabelecido na Resolução ARCE nº 55/2005).

Tais rubricas foram extraídas das demonstrações contábeis periódicas relativas ao período janeiro/2008 – junho/2009, referentes a empresas escolhidas mediante seleção casual. Essa forma de seleção tem como propósito minimizar desvios amostrais, com vistas a eliminar os valores extremos que eventualmente distorcessem as conclusões.

Com base na relação existente entre a RECEITA PRINCIPAL e RECEITA OPERACIONAL TOTAL, aqueles custos comuns às atividades finalísticas e acessórias constantes da planilha anexa (tais como remuneração de “almoxarifado” e “instalações e equipamentos”) foram objeto de rateio. Tal prática, utilizada inclusive por outras agências reguladoras, visa a atender o princípio da modicidade tarifária.

3.4.2.1 Depreciação.

Pode ser definida como a perda do valor de eficiência produtiva dos bens investidos no negócio em decorrência do passar do tempo, pelo uso, pela ação da natureza e/ou obsolescência. Para o cálculo da depreciação do veículo, tomou-se como referência o preço do veículo sem rodagem em relação à sua VIDA ECONÔMICA ÚTIL (VEU), levando-se em consideração o VALOR RESIDUAL DO VEÍCULO (VRV). Foi aplicado um total de 7 anos de vida útil (recomendado pelo Geipot) e 40% de valor residual (parâmetro presente nas planilhas de custos apresentadas pelo Detran-CE por ocasião da licitação em andamento), tendo o método linear como padrão de aferição.

Tendo por base o critério acima, foi encontrado o valor anual de depreciação do veículo, que, dividido pelo percurso médio anual, resulta no valor de depreciação por quilômetro de R\$ 0,2169874 para linhas do anel 1 (que corresponde a cerca de 7,86% da tarifa) e R\$ 0,2861373 para o anel 2 (12,72% da tarifa).

3.4.2.2 Remuneração.

É considerado o ganho resultante da implementação do empreendimento, abrangendo três espectros: veículos, almoxarifado, instalações e equipamentos. É a taxa exigida pelo investidor para fazer face aos seus empreendimentos, devendo incidir tanto sobre o capital próprio como o de terceiros, nas respectivas proporções. Sua utilização no modelo regulatório em tela liga-se intimamente à noção de custo de oportunidade: a remuneração deve ser igual à melhor alternativa disponível, a qual, em favor do investimento no setor, não fora escolhida. Deve garantir atratividade de investidores potenciais, além de proporcionar modicidade tarifária.

Na literatura de finanças, a metodologia mais comumente empregada para estimação do custo do capital é o **WACC** (*Weighted Average Cost of Capital*, custo médio ponderado do capital), obtido a partir de uma ponderação entre o custo do capital próprio e de terceiros. É importante observar, porém, que devem ser utilizados, como fonte de informação, os dados do mercado de capitais, que, no Brasil, tem baixa liquidez e não oferece grandes séries históricas, comprometendo sobremaneira a operacionalização dessa sistemática.

Adota-se, no presente processo de repactuação tarifária, uma taxa igual a 12% a.a. para remuneração do capital, o que evita uma tarifação excessiva ou aquém do ideal. Esse percentual é o que vem sendo utilizado historicamente no setor, tal qual o estabelecido pelo GEIPOT, DETRAN-CE (processo licitatório) e AGERGS (processo de revisão de 2007).

A título de comparação, citam-se os estudos da ANTT e Plano Diretor e Operacional do Transporte Intermunicipal de Passageiros do Ceará (PDOTIP).

A ANTT chegou a um valor de 13,2% a.a, utilizando-se, dentre outros dados, os seguintes:

- Para a estimativa do risco sistemático (aqueles que afetam a economia de forma generalizada e que não podem ser eliminados pela diversificação), **parâmetros internacionais** do setor de infra-estrutura devidamente alavancados com o intuito de adaptá-los à realidade nacional (questão tributária, principalmente);
- Para o prêmio pelo risco, valor estimado por Bragança (2006), considerando o **S&P 500** (índice das 500 maiores ações negociadas na bolsa de valores de Nova York);
- Para o retorno livre risco, a remuneração dos títulos do tesouro americano (**T-Bonds** de 10 anos, especificamente).

Observe-se que as limitações impostas pelo mercado de capitais brasileiro forçaram a ANTT a utilizar essas fontes. Sendo assim, apesar dessa metodologia ser reconhecidamente a mais consistente, os parâmetros utilizados estão muito distantes da realidade regional do setor e das possibilidades de investimentos disponíveis no Estado do Ceará, o que torna problemática a utilização desse método (e respectivo valor) no âmbito do estudo.

No outro pólo, o PLANO DIRETOR E OPERACIONAL DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO CEARÁ (PDOTIP), levando em consideração apenas o custo do capital de terceiros, chega ao valor de 10,5% a.a.

Verifica-se, dessa forma, a razoabilidade do percentual remuneratório adotado, na medida em que evita uma precificação distante das condições operacionais do setor no Estado.

A base de cálculo para remuneração dos ônibus é o valor do veículo representativo dos demais do sistema. Sendo assim, expurgando do preço de um veículo novo a depreciação respectiva (de cinco anos e oito meses para as linhas do anel 1 e de quatro anos e oito meses para as do anel 2) e aplicando o percentual remuneratório, obtém-se o valor da remuneração do item em comento.

Em relação às bases de cálculo a serem consideradas na remuneração dos elementos “almoxarifado” e “instalações e equipamentos”, adota-se, a partir das características locais do setor, a manutenção das percentagens remuneratórias estabelecidas pelo GEIPOT, de 3% e 5%, respectivamente, frente aos 3,665% e 7,854% estabelecidos pela ANTT com base no perfil nacional da atividade. É importante ressaltar que a depreciação acumulada dos referidos ativos é considerada nos cálculos.

3.4.2.3 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 e sustentados pelos valores extraídos dos relatórios contábeis), salários e encargos sociais (que, em sentido amplo, abrangem INSS, FGTS, horas-extras, adicional noturno, férias, décimo terceiro salário, entre outros).

Pela multiplicação dos fatores de utilização pelo coeficiente de encargos sociais e pelo 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.

Ressalta-se que o coeficiente de encargos sociais foi obtido da relação matemática existente entre totais remuneratório e salarial de cada período e por empresa. Tais valores foram levantados a partir das informações contábeis referentes ao período de janeiro de 2008 a junho de 2009, nos termos das Resoluções ARCE nº 55/2005 e 66/2006. Para tanto, a fim de definir a amostra, utilizou-se o método de seleção casual. Esse critério objetiva eliminar os valores extremos que, eventualmente, podem distorcer conclusões⁷.

É importante salientar que os resultados obtidos já levam em consideração os acréscimos salariais estabelecidos nas convenções coletivas de trabalho (remetidos pelo sindicato respectivo). Ainda com fulcro nas convenções mencionadas, foram considerados os benefícios percebidos pelo trabalhador no exercício de sua função, a saber: cestas básicas, vale-refeição e uniformes.

As fontes de dados utilizadas foram:

- a) Para obtenção do valor da cesta básica, pesquisas de preços realizadas no mês de agosto de 2009 em mercados atacadistas e varejistas da cidade de Fortaleza para os itens constantes da convenção trabalhista;
- b) Para o valor de vale refeição/transporte, os montantes discriminados na convenção trabalhista;
- c) Para uniformes, informações contábeis das empresas, comparativamente a estimativas realizadas por outras agências do país.

Destaquem-se os fatores de utilização apurados pela Coordenadoria de Transportes da ARCE:

Tabela 04 – Fatores de utilização

Categorias profissionais	Fatores de utilização	
	Anel 1	Anel 2
Motoristas	2,044	1,470
Cobreadores	2,044	1,300
Fiscais	0,240	0,200
Manutenção	0,800	0,500

FORNE: CTR

3.4.2.4 Despesas gerais.

Referem-se aos custos de manutenção e administração da empresa necessários à operação dos veículos no sistema. É subdividido em cinco itens detalhados abaixo:

- a) Administração - despesas relativas a material de expediente, energia, água (...). Foi obtido por meio da análise de relatórios contábeis referentes ao período de janeiro de 2008 até junho de 2009⁸;
- b) Remuneração do pessoal administrativo - corresponde aos salários e encargos sociais de contadores, gerentes, secretárias e outros profissionais. Da mesma forma que o

⁷ Em todas as análises de informações contábeis no âmbito deste processo de revisão, essa técnica de seleção amostral foi utilizada.

⁸ Ver critério de análise das informações contábeis contido na seção 3.4.2.3.

elemento anterior, foi obtido por meio da análise dos relatórios contábeis referentes ao período de janeiro de 2008 até junho de 2009⁹;

c) Seguro obrigatório e licenciamento - valores pagos pelas empresas a fim de viabilizar sua operação. Os montantes foram obtidos via consulta ao Detran-CE (valores vigentes em agosto de 2009);

d) Seguro responsabilidade civil - segue a mesma diretriz do item precedente;

e) Repasse de acordo com a Lei Estadual nº 14.024/2007, art. 8º.

3.4.3 Tributação.

Englobou todas as espécies tributárias indiretas incidentes sobre a operação do setor, a exemplo do programa de integração social (PIS) e da contribuição para financiamento da seguridade social (COFINS).

No tocante ao imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), destaque-se que, conforme informação prestada pela Secretaria da Fazenda estadual, referendada nas disposições normativas do respectivo imposto, há a possibilidade de redução de base de cálculo, o que diminui a alíquota efetiva para 7%.

3.4.4 Esclarecimentos adicionais.

Após o levantamento dos custos de produção por quilômetro, efetivou-se a relativização por passageiro, de tal sorte que a multiplicação do coeficiente tarifário pela distância a ser percorrida implicasse o total a pagar.

Ou seja:

$$\text{Tarifa} = \frac{\text{custo quilométrico total (A)}}{\text{LPM (B)}}$$

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

(B) Lotação Pagante Média = índice de passageiros equivalentes por quilômetro¹⁰. Leva em consideração o total de passageiros transportados deduzidos os passageiros com benefícios, tais como idosos e estudantes. Relaciona-se à quantidade demandada do serviço.

A aplicação da orientação e dos critérios propostos pela Coordenadoria de Transportes da Agência para determinação da lotação pagante média para as linhas dos anéis 1 e 2 resultou nos seguintes valores, respectivamente: 34,20 e 26,40 passageiros.

⁹ Ver critério de análise das informações contábeis contido na seção 3.4.2.3.

¹⁰ Observa-se, assim, que o percurso médio é responsável pela diluição dos gastos fixos da operadora.

4. Resultados.

De acordo com a metodologia explicitada e os cálculos elencados nas planilhas tarifárias em anexo, a Coordenadoria Econômico-Tarifária, nas condições fixadas pela Lei Estadual nº 13.094/01 e pelos aditivos dos termos de permissões, recomenda a homologação da repactuação (revisão ordinária) tarifária do setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará (Sistema Regular Interurbano), com o estabelecimento do coeficiente tarifário no valor de **R\$ 0,080725/km** para o anel 1 e **R\$ 0,085189/km** para o anel 2.

Fortaleza, 16 de setembro de 2009.

Ana Paula de Oliveira Gomes
ANALISTA DE REGULAÇÃO

José Roberto Sales de Aguiar
ANALISTA DE REGULAÇÃO