

Procedimentos para o cálculo tarifário - DFTRANS

Tarifa é o preço pago pelos usuários ou a contrapartida financeira dos usuários pela utilização dos serviços de transporte público. No Distrito Federal, assim como em todo o Brasil, é definida pela autoridade governamental a partir de estudos técnicos que definem sua composição. A definição da tarifa, para ser concluída, precisa passar pelas seguintes etapas:

- 1) Pesquisa e análise de preços de insumos;
- 2) Análise dos dados operacionais (quilometragem e frota);
- 3) Definição do IPK (Índice de Passageiro por Quilômetro);
- 4) Definição da tarifa;
- 5) Aprovação da tarifa pela Secretaria de Transportes do Distrito Federal (ST-DF) e homologação pelo Governador

É importante esclarecer que a DFTRANS, por meio de sua Diretoria Técnica, mais especificamente pela Gerência de Custos e Tarifas (GCT/DTE/DFTRANS) é responsável pelos estudos técnicos para a definição das tarifas do **Serviço Básico de Transporte Público Coletivo**. Este Serviço inclui ônibus e microônibus que perfazem o itinerário urbano e atendem ao público geral. Não são objetos de controle e, portanto de estudos tarifários aqui desenvolvidos, os serviços complementares de transporte presentes no Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC-DF), tais como o Serviço Complementar Rural e o Serviço Complementar Vizinhança.

O valor da tarifa é obtido dividindo-se o custo operacional (custo/Km) pela quantidade de passageiros pagantes (IPK), ambos por quilometro.

O custo/Km é calculado a partir de uma planilha que considera os preços dos diferentes insumos (combustível, pneus, peças etc.) e o seu consumo. A metodologia aplicada tem como base os estudos da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), publicados em 1994 e revisados em 1996; enquanto o consumo, ou mais especificamente as quantidades médias consumidas, é expresso por coeficientes técnicos definidos pela Resolução CTPC/DF nº 4.618/95.

Os custos operacionais são compostos de custos variáveis e fixos. Os custos variáveis são geralmente apropriados por quilômetro e representados por combustíveis, rodagem e peças de reposição; enquanto os fixos o são pela frota e representados pela

mão de obra de operação (motorista e cobradores), depreciação, remuneração do capital investido e despesas administrativas.

Segundo a metodologia aplicada, todos os custos operacionais são cobertos pela tarifa, sendo esta a principal fonte de receita para a remuneração das empresas operadoras do sistema. As tarifas são definidas a partir dos custos operacionais, que se baseiam principalmente na quilometragem programada para cada operadora e na frota regular contratada para a operação. Os reajustes tarifários, por sua ordem, são realizados mediante análise e atualização da planilha de custos, na medida em que ocorrem mudanças nas especificações dos serviços, nos parâmetros de consumo e, em especial, na variação dos preços dos insumos.

1) Pesquisa e análise de preços de insumos

Nesta fase, é feito um levantamento de preço dos principais insumos que compõem a planilha tarifária, tais como: óleo diesel, lubrificante, rodagem, peças e acessórios, depreciação/remuneração de veículo, salário de mão-de-obra e benefícios.

Nos casos do diesel, lubrificante, rodagem e preço de veículo, é feito um levantamento das notas fiscais encaminhadas pelas operadoras, bem como a realização sistemática de pesquisas de mercado e consulta aos órgãos reguladores, como por exemplo, a Agência Nacional do Petróleo (ANP), para que dentro de um determinado período seja calculada a média dos vários preços levantados. Quanto aos salários e benefícios, os valores adotados são aqueles constantes do acordo coletivo de trabalho, encaminhado pelo Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal.

Ainda nesta fase, outra análise importante a ser feita diz respeito à ponderação do preço do veículo, por empresa e tipo de equipamento. Como as empresas possuem diferentes tipos de marcas e modelos de chassi e carroceria, com preços e tecnologia diferenciados, torna-se necessária uma ponderação, onde o preço final ponderado será influenciado pela maior quantidade existente dentro do universo total de carrocerias e chassis da empresa.

2) Análise dos dados operacionais (quilometragem e frota);

Essa fase consiste em distribuir, por empresa e tipo de veículo (convencional, articulado e microônibus): a quilometragem programada/mês, a frota operante, a frota

total e a reserva. Na frota são também consideradas as quantidades de veículos por faixa etária.

Além do ajuste na frota por empresa, também é feito o ajuste no Fator de Utilização (FU), que define o quantitativo de operadores necessários, com base na quantidade de horas trabalhadas previstas na programação de serviço de cada operadora.

3) Definição da demanda e do IPK (Índice de Passageiro por Quilômetro);

Para definir a demanda, é necessário um acompanhamento contínuo que possibilite conhecer as características de cada mês, seja em relação ao número de feriados, seja em relação a movimentos de greves e paralisações, entre outros, que influenciam no comportamento da demanda.

O IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) é o resultado da divisão da demanda equivalente (pagantes do valor total da tarifa) pela quilometragem percorrida. Esse índice será usado posteriormente para se calcular a tarifa.

4) Definição da tarifa

Após a apuração dos preços que serão adotados na planilha, o passo seguinte é justamente o processamento da planilha, para definição do custo/km de cada item que a compõe, por tipo de veículo, e do custo/km do operador. O custo/km do sistema é resultante da média ponderada dos custos/km de cada operador pela sua quilometragem, acrescida da COFINS (3,0%) e do PIS (0,65%). A **tarifa técnica** é o resultado da divisão deste custo/km acrescido da taxa de gerenciamento da DFTRANS (3,846%) pelo IPK.

O Sistema Básico de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal é composto, em virtude das suas características operacionais heterogêneas, por 06 (seis) faixas tarifárias, divididas entre urbanas e metropolitanas. Assim, a definição da tarifa de cada uma das faixas deve considerar a participação percentual de cada uma delas dentro do sistema. Após a ponderação desta participação, que também deve considerar aspectos operacionais, tais como facilidade de troco, são definidos os valores de tarifa de cada faixa. A média ponderada dos valores das tarifas de cada faixa deve ser o equivalente ao valor da **tarifa técnica**.

5) Aprovação da tarifa pela Secretaria de Transportes do Distrito Federal (ST-DF) e homologação pelo Governador

Os novos valores tarifários, juntamente com o processo contendo a planilha, parecer técnico e comprovação dos valores dos insumos utilizados, são encaminhados para a Secretaria de Transportes (ST-DF) para serem apreciados e aprovados, sendo posteriormente encaminhados ao Governador do Distrito Federal, para proceder a sua homologação.

*Gerência de Custos e Tarifas
Diretoria Técnica - DFTRANS*