

## **REVISÃO TARIFÁRIA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DA AGLOMERAÇÃO URBANA DO SUL (Pelotas, RS).**

**Airton Roberto Rehbein**, técnico superior da AGERGS, contador, MS em Controladoria, UFRGS, [airton@agergs.rs.gov.br](mailto:airton@agergs.rs.gov.br);

**Eduardo M. Mesquita da Costa**, técnico superior da AGERGS, economista, MS em Gestão de Negócios, UCES (Argentina) / ULBRA, Especialista em Regulação pela UFRGS e PURC/ Universidade da Flórida, USA, [mesquita@agergs.rs.gov.br](mailto:mesquita@agergs.rs.gov.br);

**Odair Gonçalves**, técnico superior da AGERGS, contador, MS em Contabilidade, Unisinos, Especialista em Regulação pela UFRGS, [odair@agergs.rs.gov.br](mailto:odair@agergs.rs.gov.br);

**Roberto Tadeu de Souza Júnior**, técnico superior da AGERGS, economista, MS em Administração, UFRGS, Especialista em Regulação pela UFRGS e PURC/ Universidade da Flórida, USA, [robertoj@agergs.rs.gov.br](mailto:robertoj@agergs.rs.gov.br).

### **RESUMO**

O objetivo deste trabalho é apresentar os resultados da revisão tarifária procedida pela AGERGS no sistema de transporte público rodoviário intermunicipal de passageiros da Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL), região do município de Pelotas, RS. Os resultados apurados indicam a necessidade de uma readequação tarifária na região, concomitante a uma necessária calibragem da planilha de cálculo empregada nos processos de reajuste. A partir dos estudos desenvolvidos para a referida região, o presente trabalho serve como uma importante fonte de consulta em termos de metodologia para a realização de revisões tarifárias na área de transporte, tanto no que se refere à determinação de parâmetros como na introdução de incentivos a uma maior eficiência econômica no setor.

**PALAVRAS-CHAVE:** Revisão tarifária, estrutura de tarifas, regulação por incentivo, regulação do transporte de passageiros.

**PRICING SYSTEM REVIEW OF THE PUBLIC ROAD TRANSPORT OF  
PASSENGERS - AGLOMERAÇÃO URBANA DO SUL  
(Municipality of Pelotas, RS).**

**ABSTRACT**

This paper presents the results of the pricing system review performed by AGERGS in public road transport of passengers of the region south, in the municipality of Pelotas, State of the Rio Grande do Sul. The results indicate the need for a new rate structure in the region, concomitant to the method adjustments of calculation employed in the processes. From the studies developed for this region, this work can be used as an important source of research in terms of methodology for the implementation of tariff revisions in the area of transport, both as regards the determination of parameters such as the introduction of incentives to greater economic efficiency in the sector.

**KEY WORDS:** tariff review, rate structure, regulation incentives, regulation on public road transport of passengers.

**INTRODUÇÃO**

Por determinação do Conselho Superior da AGERGS a Diretoria de Tarifas procedeu a uma ampla revisão dos parâmetros e variáveis da planilha de cálculo tarifário do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros da Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL), região metropolitana do município de Pelotas, RS. O processo de revisão teve início em 2006 e concluído em junho de 2008 com base na elaboração de onze notas técnicas e na contratação de parceiro externo para o trabalho de medição das linhas do sistema. O trabalho aqui apresentado mostra a experiência da AGERGS no processo de revisão tarifária e os principais resultados alcançados. As referidas notas técnicas estão disponibilizadas no site da AGERGS e estão a seguir relacionadas:

Nota Técnica N° 11/2007 DT/AGERGS: Modelos de Regulação Econômica e fundamentos do Processo Tarifário;

Nota Técnica N° 12/2007 – DT/AGERGS: Aproveitamento Econômico (IAP) e Lotação;

Nota Técnica N° 13/2007 – DT/AGERGS: Frota;

Nota Técnica N° 14/2007 – DT/AGERGS: Percurso Médio Anual (PMA);

Nota Técnica N° 15/2007 – DT/AGERGS: Remuneração do Capital;

Nota Técnica N° 16/2007 – DT/AGERGS: Depreciação da Frota;

Nota Técnica N° 17/2007 – DT/AGERGS: Insumos, Peças e Acessórios;

Nota Técnica N° 18/2007 – DT/AGERGS: Pessoal;

Nota Técnica N° 19/2007 – DT/AGERGS: Despesas Administrativas; e,

Nota Técnica N° 20/2007 – DT/AGERGS: Tributos.

Nota Técnica N° 22/2007 – DT/AGERGS: Conclusões e Nova Planilha Tarifária.

De forma resumida as notas técnicas definem os critérios da presente revisão, para os próximos reajustes e revisões, bem como os parâmetros da nova planilha tarifária para a Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL).

De acordo com os critérios arrolados em cada nota técnica foi construída uma nova planilha tarifária. O novo coeficiente técnico calculado de 0,097759 representou uma redução de tarifa de 2,47%. No entanto, pode-se verificar que as tarifas hoje praticadas não correspondem à metodologia das extensões das linhas multiplicadas pelo coeficiente técnico. O processo histórico de sucessivos reajustes percentuais sobre tarifas advindas do sistema de longo curso, cujo órgão gestor era o DAER<sup>1</sup>, resultou no descolamento dos valores face à metodologia até então consagrada. De maneira que para se verificar o impacto real da presente revisão foi necessário o cálculo da variação da receita atualizada da empresa de referência (Santa Silvana) frente à nova receita que a empresa deveria auferir com as extensões de linhas atualizadas em recente medição realizada pela AGERGS / FAURGS e novo coeficiente revisto.

O método de revisão das tarifas descrito ao longo dos documentos produzidos resultou em uma variação de 18,22%. No entanto, as dificuldades encontradas permitiram um grande avanço das relações institucionais entre Metroplan, concessionárias e AGERGS. Os resultados do processo revisional das tarifas serão implantados gradativamente ao longo de 2009.

## **1 CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE**

Em 26.11.1990 foi instituída pela Lei Complementar N° 9.184 a Aglomeração Urbana de Pelotas, formada pelos municípios de Pelotas e Capão do Leão. Em 26.12.2002 através da Lei Complementar N° 11.876 foi alterada a denominação para Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL), incluindo os municípios de Arroio do Padre, São José do Norte e Rio Grande.

---

<sup>1</sup> Atualmente o órgão gestor do sistema de transporte das aglomerações urbanas é a METROPLAN.

No entanto, para o sistema urbano de transporte intermunicipal de passageiros, ainda prevalece a regionalização da antiga Aglomeração Urbana de Pelotas, ou apenas entre os municípios de Pelotas e Capão do Leão. O transporte urbano rodoviário intermunicipal entre os municípios anexados a partir de 26.12.2002 e, estes entre si, continua concedido e gestado pelo DAER, como linhas de longo curso.

Os dados da AUSUL quanto ao transporte urbano intermunicipal por ônibus entre os municípios de Pelotas e Capão do Leão foram fornecidos pela Metroplan, órgão concedente do serviço, através do Boletim Consolidado de Oferta e Demanda de 2006 e contém informações dos serviços das 2 concessionárias regionais, a saber:

Empresa de Transportes **SANTA SILVANA** Ltda. e;

Empresa de Transportes **BOSEMBECKER** Ltda.;

Essas empresas possuem ao todo a concessão de 66 linhas cadastradas na Metroplan para atendimento da população da Aglomeração Urbana do Sul, pólo do Município de Pelotas, seu mais populoso município, distribuídas de forma não uniforme entre as concessionárias. Das linhas cadastradas junto ao Poder Concedente do transporte coletivo da região, 60 linhas apresentaram dados no Boletim Consolidado de Oferta e Demanda de 2006, resumo oficial das estatísticas do transporte na região emitido pela Metroplan. Portanto, são sobre as informações das 60 linhas que se fundamentarão os estudos das notas técnicas subsequentes a esta.

A concessionária SANTA SILVANA é a que detém o maior número de linhas, com 52 linhas de modalidade comum. Uma observação adicional cabe destacar, é o cadastramento das linhas P670, P670A, P741A e P742, como linhas concedidas para a empresa Santa Silvana, as quais não há registro de dados no Boletim Consolidado de Oferta e Demanda de 2006.

Conforme informações da empresa, em visita a sua sede e garagem no dia 16.07.2007, as linhas de código P671A, P671B, P671C, P671D, P671E, P671F, P671G, P671H E P671I são linhas que transportam exclusivamente estudantes pagantes de passagem com desconto de 10%.

Na mesma ocasião foi relatada a existência de tarifas mínimas na maior parte das seções das linhas P700, P701, P702, P703, P704, P705, P706, P707, P710 E P710A. Nessas seções a tarifa é fixada em R\$1,10.

A concessionária BOSEMBECKER detém 7 linhas de modalidade comum, sendo que as linhas P113, P114 e P117 estão cadastradas na Metroplan e não apresentaram informações no BOD2006.

Conforme informações da empresa, em visita a sua sede e garagem no dia 17.07.2007, todas as linhas da Bosembecker na AUSUL são operadas em conjunto com a concessionária Santa Silvana na razão de 50%, divididos os horários proporcionalmente.

Os dados operacionais das concessionárias estão resumidos na Tabela 1 abaixo:

**Tabela 1**

RESUMO DO BOLETIM DE OFERTA E DEMANDA - AUSUL. 2006

CONCESSIONÁRIA	LOTAÇÃO (1)	N° VIAGENS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS				REA	RET	APROVEITAMENTO (IAP)
			COMUM	ESCOLAR	ISENTOS	TOTAL			
SANTA SILVANA	54	85.849	2.116.420	409.645	264.606	2.790.671	3.367.802,00	6.454.536,00	52,18
BOSEMBECKER	55	10.850	444.815	31.581	94.429	570.825	691.115,83	1.497.523,90	46,15
<b>TOTAL AUSUL</b>	<b>54</b>	<b>96.699</b>	<b>2.561.235</b>	<b>441.226</b>	<b>359.035</b>	<b>3.361.496</b>	<b>4.058.918</b>	<b>7.952.060</b>	<b>51,04</b>

Fonte: Metroplan - Boletim de Oferta e Demanda. 2006

(1) Média ponderada pela quilometragem percorrida por linha e com arredondamento no final (não existe meio assento).

Lotação Média da Empresa =  $\frac{\sum (\text{Lotação Média da linha} \times \text{Quilometragem percorrida na linha})}{\sum (\text{Quilometragem percorrida na linha})}$

## 2 SOBRE O OBJETO DE PESQUISA

Para a realização das notas técnicas relativas aos parâmetros da planilha tarifária da AUSUL, é possível se considerar, que as concessionárias prestadoras do serviço de transporte na região dividem-se em 2 empresas bem distintas: de um lado, a concessionária Santa Silvana que detém o maior número de linhas e transporta o maior número de passageiros e; de outro lado, a empresa Bosembecker que detém o menor número de linhas e transporta menor número de passageiros, não significando serem concessionárias de diferentes padrões de qualidade. Com efeito, de acordo com os dados do BOD2006, a empresa Santa Silvana (BOD2006) representa 83,01% dos passageiros transportados e 82,97% da Receita Auferida (REA) da AUSUL.

Portanto, com base nos dados de 2006, pode-se adotar a concessionária Santa Silvana como referência para efeitos revisionais de tarifa por representar melhor o sistema de transporte da AUSUL.

## 3 CÁLCULO TARIFÁRIO ATUAL

O modelo de regulação tarifária aplicado ao sistema de transporte em foco é o de Custo Médio, no qual é calculado o Custo Total Médio para um ônibus padrão, dividido pela

quilometragem média rodada pelos veículos utilizados na prestação do serviço na Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL).

Na planilha de cálculo tarifário do transporte intermunicipal de passageiros por ônibus, uma das principais variáveis para o cálculo da tarifa é, além do Custo Total por quilômetro rodado por um ônibus, é o Índice de Aproveitamento Econômico ou Índice de Aproveitamento Padrão (IAP).

O Índice de Aproveitamento Econômico (IAP) conforme nomenclatura e conceito utilizado no Rio Grande do Sul é o quociente entre o parâmetro da Receita Auferida (REA) e o parâmetro da Receita Teórica (RET), portanto:

$$IAP = REA / RET$$

Onde a Receita Auferida (REA) é o produto das tarifas efetivas ou pagas pelos usuários da modalidade comum, excluindo-se as modalidades de serviço direta, semi-direta, seletiva e executiva por período considerado. Por seu turno, a tarifa da modalidade comum, objeto de regulação direta, é definida pela multiplicação do coeficiente tarifário (COET), o qual representa o Custo Total de um veículo por quilômetro e por passageiro, multiplicado pela extensão de cada linha. No sistema da AUSUL todas as linhas são de modalidade comum. De maneira que a Receita Auferida (REA) corresponde ao faturamento da modalidade de serviço comum de todas as linhas concedidas para o transporte público intermunicipal de passageiros por ônibus. Portanto, é o resultado da equação abaixo:

$REA = \Sigma$  (tarifa efetiva x tipo de passageiro pagante) (por exemplo, estudante, adulto comum, desconto para idosos e etc. conforme o caso).

Já a Receita Teórica (RET) é o produto do número de viagens por linha pela tarifa máxima da linha e pela lotação dos veículos que operam aquela linha. Portanto, da mesma maneira que no cálculo da Receita Auferida (REA), a Receita Teórica (RET) do sistema de transporte como um todo é o somatório dos resultados alcançados da RET por linha no período considerado. Em termos de equação temos:

$$RET = \Sigma (n^\circ \text{ viagens} \times \text{tarifa máxima} \times \text{lotação do veículo})$$

Em resumo, tem-se:

$$IAP = \frac{\Sigma \text{tarifa efetiva} \times \text{tipo de pagante}}{\Sigma (n^\circ \text{ viagens} \times \text{tarifa máxima} \times \text{lotação})}$$

O Aproveitamento Econômico (IAP), portanto, garante que os custos totais do sistema de transporte sejam repartidos entre os passageiros pagantes. Isso implica que em algumas linhas cuja demanda seja alta (horários de pico), o IAP possa apresentar valor maior do que 100% em virtude de que alguns passageiros viajem em pé. Ao contrário, em outras linhas de menor demanda ou em horários fora de pico podem sobrar lugares nos ônibus, de maneira que a média do IAP possa compensar os picos e vales de demanda.

A lotação dos ônibus ou o número de assentos ofertados na média dos horários de cada linha é outra variável importante no cálculo do IAP, haja vista que o número de assentos dos ônibus varia com o modelo carroceria empregado. No entanto, a variável “Lotação” não tem influência na determinação do Coeficiente Tarifário (COET), pois é o resultado da seguinte expressão:

$$\text{COET} = \frac{\text{Custo por quilômetro do veículo padrão}}{\text{IAP} \times \text{Lotação}}$$

Na qual, como demonstrado na seção anterior,

$$\text{IAP} = \frac{\text{Receita Auferida}}{\text{n}^\circ \text{ Viagens} \times \text{Tarifa máxima} \times \text{Lotação}}$$

Ou,

$$\text{COET} = \frac{\text{Custo por quilômetro do veículo padrão}}{\text{n}^\circ \text{ Viagens} \times \text{Tarifa máxima} \times \text{Lotação}} \quad \text{ou}$$

$$\text{COET} = \frac{\text{Custo/km veículo padrão} \times \text{n}^\circ \text{ Viagens} \times \text{Tarifa máxima} \times \text{Lotação}}{\text{Receita Auferida} \times \text{Lotação}}$$

Como se pode observar, a variável “Lotação” se anula na equação do Coeficiente Tarifário (COET).

De tal forma que, não cabe a redução da Lotação em virtude da concessão de gratuidades porque os custos totais do sistema de transporte já estão sendo pagos pelos usuários pagantes da tarifa, com a respectiva redução da Receita Auferida (REA), refletida na redução do Índice de Aproveitamento Econômico (IAP). E a redução do IAP, motivada pela introdução de gratuidades no sistema de transporte, por sua vez, provocará um aumento do Coeficiente Tarifário (COET) e, portanto, da tarifa final das linhas, as quais, na presença de

demanda elástica relativamente à tarifa, irão provocar uma redução da quantidade demandada de passagens e assim sucessivamente até o limite em que o nível de renda da população não permita mais a compra de passagens daquelas linhas e de todo o sistema de transporte da Aglomeração Urbana do Sul do Estado.

Dado um ambiente de forte assimetria de informações, a adoção da melhor metodologia de contagem do número de passageiros pagantes por tipo de usuário, ou seja, o fluxo real de passageiros por tipo de usuário pagante é crucial para o equilíbrio econômico e financeiro do sistema sem prejuízo às empresas, nem aos usuários.

#### **4 SOBRE O COEFICIENTE TARIFÁRIO CLASSE B**

Atualmente é calculado um *plus* tarifário de 12% a título de compensação dos custos de rodagem em trechos não pavimentados dos itinerários dos ônibus. No entanto, não foram encontrados motivos técnicos que justifiquem tal aumento de custos, pois se há aumentos de custos, estes se darão sobre os custos operacionais e não sobre o coeficiente tarifário, o qual representa o custo total por quilômetro e passageiro.

#### **5 MODELOS DE REGULAÇÃO ECONÔMICA**

Embora exista a possibilidade, em muitos casos, de introdução de ampla concorrência na prestação do serviço de transporte de passageiros em face da necessidade de universalização do serviço e ao atendimento da população com, tarifas módicas, que o serviço seja prestado por meio de outorga de concessão para exploração de uma área geográfica para uma empresa, seja submetida à regulação econômica.

Por outro lado, é comum numa relação que envolve vários atores como num contrato de concessão (Concedente, concessionárias, usuários e Ente Regulador) a existência de assimetria de informações. A assimetria de informações pode colocar em vantagem o agente que detém a maior quantidade e qualidade das informações. Por conseguinte, a parte mais informada pode explorar a parte menos informada, produzindo falhas de mercado e destruindo muitas propriedades desejáveis dos mercados competitivos.

Outro fator que pode influenciar na eficiência produtiva e alocativa dos recursos para a prestação de um determinado serviço público delegado encontra-se no comportamento oportunista do Governo. A oportunidade política pode levar o Governo ao descumprimento dos contratos, mudança de regras ou outras ações que possam afastar ou por em risco os

contratos estabelecidos. Para diminuir este risco ou reduzir a possibilidade de comportamento oportunista dos governos é necessária a existência na estrutura do Estado de instituições reguladoras que atuem com máxima autonomia e que proporcionem estabilidade das regras e contratos. Esta é a razão para a definição de um modelo de regulação econômica autônoma ou o mais equidistante dos interesses do Poder Concedente (Governo), concessionárias e usuários.

Em razão das deficiências anteriormente apontadas, principalmente quanto a forte assimetria de informações, é recomendada a adoção do modelo de regulação por incentivo chamado de *yardstick competition* ou regulação por gabarito. Neste modelo de regulação de desempenho o regulador estabelece padrões de desempenho das firmas utilizados no acompanhamento de custos e preços de empresas do mesmo setor em de outras regiões no mesmo setor ou empresas líderes setoriais no plano nacional ou internacional. A idéia central do modelo é introduzir a disciplina de mercado por meio de uma comparação do desempenho de firmas semelhantes em diferentes regiões ou mesmo de protótipos eficientes de organização empresarial.

Na prática, a adoção da concessionária Santa Silvana como referência para o estudo revisional do sistema de transporte na AUSUL, inspirado no modelo de *yardstick* tem o objetivo de facilitar e melhor espelhar a realidade do mercado e até a definição de firma modelo (*shadow firms*) ou empresa de referência que melhor represente a dinâmica econômica e financeira do sistema regional de transporte intermunicipal por ônibus.

Nesse sentido, o modelo *yardstick competition* também possibilita a utilização combinada com o modelo de Custo Médio. Com efeito, sua aplicação aperfeiçoa o modelo de tarifação pelo Custo Médio pelo estabelecimento de índices competitivos de produtividade a serem alcançados pelas firmas.

Como primeiro procedimento mostrado em seção anterior é a consideração somente dos dados relativos à empresa Santa Silvana (BOD2006) para fins de apuração dos parâmetros na planilha tarifária, pois esta representa 83,01% dos passageiros transportados e 82,97% da Receita Auferida (REA) da AUSUL.

## **6 CONCEITOS E METODOLOGIAS PARA REVISÕES E REAJUSTES**

Preliminarmente cabe, no momento, registrar que, longe de pretender dar tratamento jurídico ao tema, o que agrediria a motivação econômica a qual se deve estar circunspeta, o

fato é que pouco se pode discorrer com razoável fundamento, sem o estudo aprofundado dos conceitos e teses firmadas pela doutrina jurídica, atinente a tarifas de serviços públicos. A licença invocada para recorrer ao Direito é no estrito limite de bem focar conceitos econômico-financeiros relativos a concessões de serviços públicos, devendo, pois, a competente abordagem jurídica dos temas em proposição.

O fato é que sobre o tratamento tarifário, os contratos de concessão das linhas do transporte intermunicipal da AUSUL não há se quer alusão às possibilidades metodológicas e fáticas de reajustes ou revisões de tarifas. Com efeito, os contratos de concessão das linhas de ônibus apenas prevêem que a revisão (empregada no sentido de conceito jurídico indeterminado) das tarifas será feita sempre na conformidade das normas legais e regulamentares vigentes na respectiva oportunidade. Em parte, tal omissão é compreensível, pois todos os contratos de concessão do transporte na região são anteriores ao advento da Lei N° 8987, de 13 de fevereiro de 1995, a qual dispõe sobre o regime de concessão da prestação dos serviços públicos previstos no Artigo 175 da Constituição Federal.

Com efeito, retomando-se as possibilidades conceituais, têm-se no exercício da regulação tarifária os mecanismos de revisão tarifária periódica ou ordinária e de revisão extraordinária. Se, por outro lado, existe a admissibilidade de mecanismos de revisão tarifária, estes devem estar previstos em regramento próprio. Assim, não se bastam regras sobre procedimentos para revisões *lato senso* por gerarem ambigüidades que dificultam sua aplicabilidade. Da mesma forma que, se é urgente o regramento de procedimentos de revisão tarifária, é também premente a necessidade de regramento específico para procedimentos de reajustes tarifários, quando não descritos em específico nos contratos de concessão.

Nos reajustes de tarifa, os coeficientes técnicos de produção do serviço devem ser mantidos os mesmos da última revisão para o período que compreende o reajuste, pois comporão os pesos de ponderação das variações de preços dos ditos insumos variáveis e fixos.

Por exemplo, para o transporte intermunicipal de passageiros da AUSUL as rubricas de custo, objeto de reajustamento, e os respectivos índices de preços a serem aplicados podem ser os que seguem:

- **Pessoal**, corrigido pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC<sup>2</sup>) do IBGE do período considerado;

- **Preço do veículo padrão**, atualizado pela variação do Índice de Preços por Atacado – Disponibilidade Interna (FGV), coluna 14 (Veículos pesados para transporte) dos 12 meses anteriores ao mês de início da vigência da tarifa reajustada;

- Parâmetro de **Depreciação e Remuneração dos veículos**, atualizada pela idade média da frota no período base;

- **Preço do combustível**, atualizado pela variação entre a média dos preços dos combustíveis nos 12 meses anteriores ao mês de início da vigência da tarifa reajustada e a média dos 12 meses imediatamente anteriores a estes. Serão considerados os preços de atacado dos combustíveis entre fornecedores da região informados mensalmente pela ANP – Agência Nacional do Petróleo;

- **Despesas administrativas; Peças e acessórios e; Material rodante**, atualizados pela variação do Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (FGV) dos 12 meses anteriores ao mês de início da vigência da tarifa reajustada.

Por seu turno, a revisão tarifária ordinária ou periódica tem como objetivo o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. É um mecanismo de recomposição da tarifa que está diretamente ligada à manutenção da margem de lucro do concessionário. Visto que, independente da variação dos coeficientes técnicos de produção específicos do setor regulado, sucessivos reajustes de tarifas podem atingir o equilíbrio econômico-financeiro, revelando-se insuficientes para preservá-lo fielmente, ou mais do que suficientes, provocando efeitos socialmente indesejáveis. Em consequência, um dos objetivos centrais da revisão periódica é o de possibilitar a correção de distorções decorrentes dos sucessivos pleitos de reajustes de tarifas.

Veja-se que o reajuste tarifário, portanto, não é nem um *plus* nem um *minus* em relação ao principal, mas mera atualização dos montantes que sofreram uma redução de seu poder aquisitivo pela passagem do tempo. É a mesma tarifa inicial, atualizada, para que não sofra os efeitos danosos da inflação.

---

<sup>2</sup> A população-objetivo do INPC abrange as famílias com rendimentos mensais compreendidos entre 1 e 6 salários mínimos, cujo chefe é assalariado em sua ocupação principal e residente nas áreas urbanas das regiões metropolitanas de Porto Alegre, Curitiba, Brasília, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e município de Goiânia.

O reposicionamento tarifário, por sua vez, oriundo de revisão ordinária ou revisão extraordinária, deve ser considerado como uma nova tarifa, destinada a recompor a equação contratual, perdida por razões das mais diversas, não decorrentes apenas da inflação.

O processo de revisão ordinária da tarifa efetua-se a partir da identidade entre custos totais, variáveis e fixos ou diretos e indiretos, e receitas verificadas a partir da data imediatamente posterior à última revisão, até a data de fechamento do período arbitrado para revisão subsequente. Portanto, as revisões ordinárias, a exemplo dos reajustes anuais, têm período certo de ocorrência, proporcionando maior transparência ao processo tarifário e, sobretudo, permitindo maior previsibilidade ao sistema regulado. Também é de considerável importância o fato de permitir, em horizonte de tempo adequado e pré-estabelecido, pesquisas e aferições pontuais e essenciais para o levantamento das informações de mais difícil obtenção e foco, muitas vezes, de discussões aprofundadas sobre a melhor metodologia de obtenção dos dados.

De maneira que, a periodicidade das revisões ordinárias variará conforme as características tecnológicas ou função de produção de cada setor regulado e o comportamento de longo prazo do mercado setorial. O modelo geral consiste em assegurar ao concessionário remuneração que permita a amortização de seus investimentos, a compensação de seus custos e a obtenção de um retorno satisfatório.

Por exemplo, no transporte intermunicipal de passageiros por ônibus da Aglomeração Urbana do Sul, o período de 5 anos entre as revisões ordinárias, talvez, seja o recomendável em razão da complexidade intrínseca da adequada revisão dos parâmetros ou coeficiente técnicos de produção, principalmente do cálculo do Índice de Aproveitamento Econômico (IAP).

## **7 METODOLOGIA DE CÁLCULO DA TARIFA**

A metodologia de cálculo da tarifa em revisões ordinárias deve ser orientada, como já foi dito, de acordo com as características específicas do setor em questão. Deve, sobretudo, atender os requisitos do modelo de regulação adotado para o setor atendido. O setor de transporte intermunicipal de passageiros como observado acima, tem adotado o modelo de regulação tarifária pelo Custo Total Médio.

Na AUSUL, tem-se uma estrutura de mercado em duopólio, ou seja, a existência de apenas duas empresas ofertantes no mercado. Ambas as empresas com dificuldades

semelhantes para obtenção, contabilização e sistematização das informações. De tal forma, que seus departamentos contábeis dispõem das informações econômico-financeiras com metodologias muito próximas. Evidencia-se, mais uma vez, além de outras pesquisas cuidadosamente focadas, a necessidade da plena operação do Plano de Contas, já instituído pela Resolução Normativa N° 134, para o setor de transporte intermunicipal de passageiros por ônibus.

As revisões extraordinárias, como o próprio nome indica, ocorrem a qualquer tempo. É juridicamente assegurado ao concessionário o direito ao pleito revisional em virtude de circunstância extraordinária, imprevisível e alheia à vontade das partes, que seja superveniente à concessão, com base nas teorias do equilíbrio econômico-financeiro e da imprevisão.

Em linhas gerais, pode-se admitir que o limite para a deflagração do processo revisional extraordinário, seja a afetação do equilíbrio econômico-financeiro superior a 5 (cinco) pontos percentuais, para mais ou para menos, da taxa de remuneração do capital determinada no contrato.

A interação dos mecanismos de regulação econômica para o transporte intermunicipal de passageiros da AUSUL passa a ocorrer da seguinte forma: reajustes anuais até o 4º ano consecutivo, a partir do estabelecimento da primeira revisão ordinária, tida como marco regulatório e, no 5º ano, passa a ocorrer nova revisão ordinária; as revisões extraordinária ocorrem a qualquer tempo, até o 4º ano consecutivo e; quando houver revisão extraordinária, não haverá o reajuste subsequente, sendo transferido para 12 meses contados a partir da data de homologação da revisão extraordinária e, assim, sucessivamente até final do prazo de concessão.

## **8 APROVEITAMENTO ECONÔMICO (IAP)**

A Nota Técnica N° 012/2007 – DT/AGERGS trata em específico dos conceitos atrelados à metodologia de cálculo do Índice de Aproveitamento Econômico (IAP), dos critérios gerais utilizados no estabelecimento do índice e análise dos dados disponibilizados para o cálculo final do IAP.

O Índice de Aproveitamento Econômico (IAP) conforme nomenclatura e conceito hoje utilizado no Rio Grande do Sul é o quociente entre a Receita Auferida (REA) e Receita Teórica (RET), portanto:

$$\text{IAP} = \text{REA} / \text{RET}$$

Onde a Receita Auferida (REA), como atualmente é calculada, é o produto das tarifas efetivas ou pagas pelos usuários entre as modalidades comum, direta, semi-direta, seletiva e executiva por período considerado. Sendo que a tarifa da modalidade comum, objeto de regulação direta, é definida pela multiplicação do coeficiente tarifário, o qual representa o custo total de um veículo por quilômetro para um passageiro, pela extensão de cada linha. As modalidades diretas, semi-diretas, seletivas e executivas têm um *plus* tarifário sobre a tarifa da modalidade comum, o qual corresponde à diferenciação do serviço oferecido. De maneira que a Receita Auferida corresponde ao faturamento das empresas nas linhas concedidas para o transporte público intermunicipal de passageiros por ônibus. Portanto, é o resultado da equação abaixo:

$$\text{REA} = \Sigma \text{tarifa efetiva} \times \text{tipo de passageiro pagante}$$

Já a Receita Teórica (RET) é o produto do número de viagens por linha pela tarifa máxima da linha e pela lotação média dos veículos que operam aquela linha. Portanto, da mesma maneira que no cálculo da Receita Auferida, a Receita Teórica (RET) do sistema de transporte como um todo é o somatório dos resultados alcançados da RET por linha e por modalidade no período considerado. Em termos de equação temos:

$$\text{RET} = \Sigma (\text{n}^\circ \text{ viagens} \times \text{tarifa máxima} \times \text{lotação})$$

Em resumo, tem-se:

$$\text{IAP} = \frac{\Sigma \text{tarifa efetiva} \times \text{tipo de pagante}}{\Sigma (\text{n}^\circ \text{ viagens} \times \text{tarifa máxima} \times \text{lotação})}$$

## **9 ANÁLISE DO ÍNDICE DE APROVEITAMENTO ECONÔMICO (IAP) UTILIZADO NOS PROCESSOS TARIFÁRIOS DELIBERADOS PELA AGERGS.**

Os dados constantes nos processos tarifários remetidos pela Metroplan, Poder Concedente do sistema de transporte em causa, sobre os quais houve a devida análise e deliberação pelo Conselho Superior da AGERGS, mostram que o Índice de Aproveitamento Econômico (IAP) foi mantido o mesmo de 2001 a 2006 (Processo N° 001158-13.64/05-3, de 04.08.2005). Com efeito, o Aproveitamento Econômico (IAP) de 2001, conforme apresentado

na Tabela 2, foi fixado para os demais anos e apresentou a seguinte composição por concessionária:

**Tabela 2**

**ÍNDICE DE APROVEITAMENTO ECONÔMICO  
(IAP)  
AGLOMERAÇÃO URBANA DO SUL  
DADOS OPERACIONAIS REFERENTES AO PERÍODO JAN. A DEZ.  
DE 2001**

<b>CONCESSIONÁRIA</b>	<b>IAP (%)</b>
BOSEMBECKER	95,52
SANTA SILVANA	62,30
<b>TOTAL</b>	<b>67,27</b>

Fonte: Metroplan

Em oportunidade anterior, a Informação N° 02/2005 – DT, de 12.01.2005, sobre o reajuste tarifário de 2005, constante no Processo N° 1189-13.64/04-3, os técnicos da AGERGS reiteraram a necessidade de atualização do IAP. Textualmente a Informação N° 02/2005 – DT registra: “Embora estejam somente há 2 (dois) anos sem atualização, entendemos que se faz necessário uma ampla revisão nos parâmetros, em especial no que se refere a aferição do aproveitamento econômico, ...”

Portanto, considera-se, dadas às circunstâncias fáticas dos processos transitados em instância regulatória, que a fixação, com base nos dados de 2001, do Aproveitamento Econômico foi ato discricionário fundado no princípio da oportunidade emanado pelo Órgão Concedente. Em julho de 2006 foram disponibilizados os boletins consolidados de oferta e demanda dos anos de 2002 a 2005.

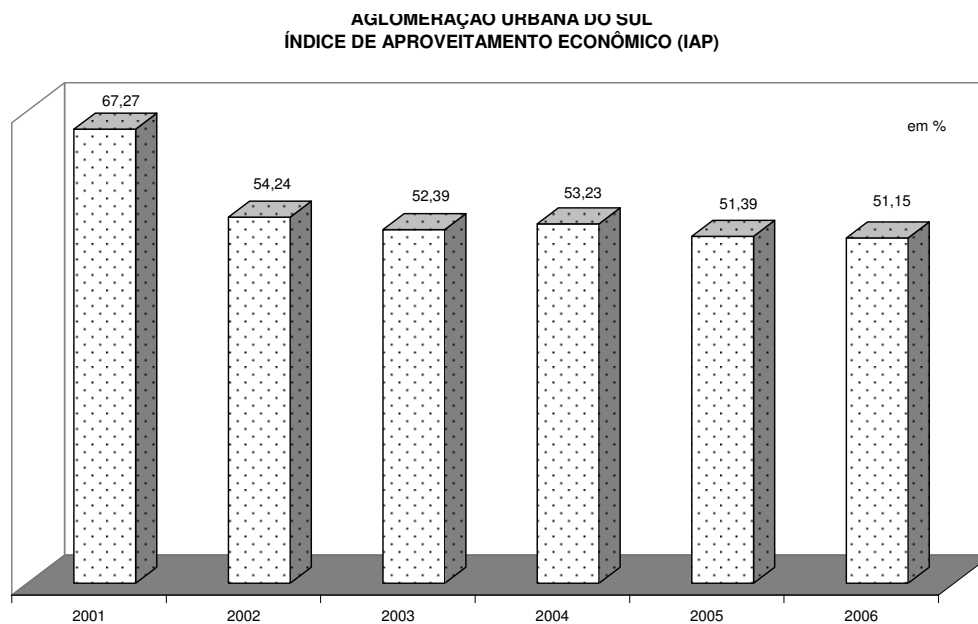
## **10 CÁLCULO ATUAL DO IAP**

Em julho de 2006, a Metroplan remeteu os arquivos com os boletins consolidados de oferta e demanda da Aglomeração Urbana do Nordeste referente aos anos de 2002, 2003, 2004 e 2005. E em abril de 2007 foi recebido o BOD de 2006. Portanto, é importante que se analise o comportamento dos dados relativos à composição do Índice de Aproveitamento Econômico (IAP) ao longo dos últimos 6 anos.

Em primeiro lugar o IAP médio da Aglomeração Urbana de Pelotas apresentou queda de 67,27% em 2001, para 50,93% em 2006. Isoladamente para efeito de demonstração de impacto, a redução no Aproveitamento Econômico introduzida no cálculo tarifário de 2006 resultaria num aumento de 29,08% na tarifa. Esse efeito direto na tarifa explica em parte o

mérito da Metroplan na decisão de fixação do IAP aos níveis de 2001. A evolução do índice IAP está demonstrada no Gráfico 1 abaixo.

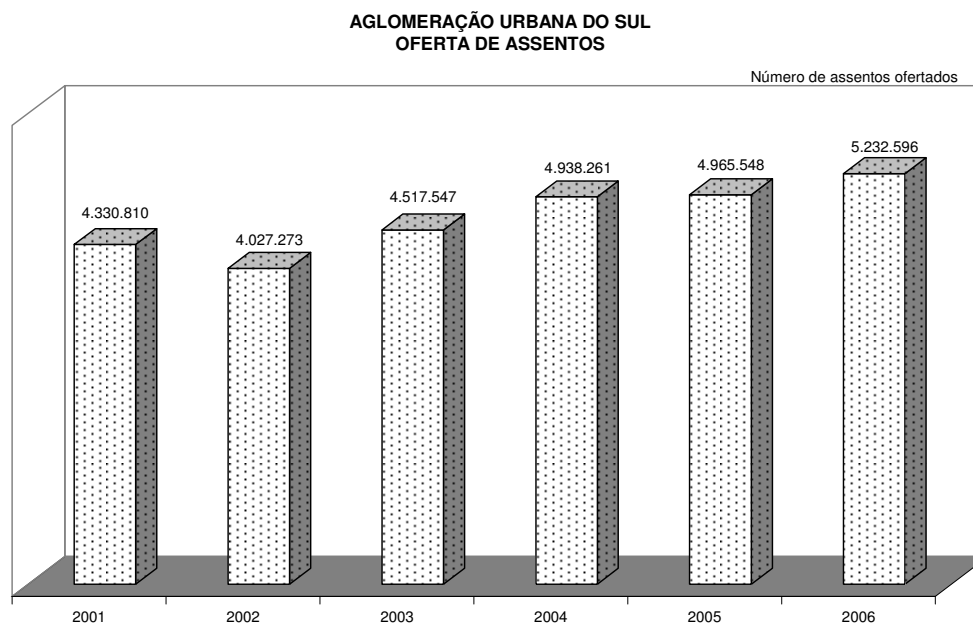
**Gráfico 1**



A redução do IAP é em boa medida resultado do crescimento do número de passageiros estudantes pagantes de tarifas diferenciadas e de passageiros isentos do pagamento da tarifa.

Parcela considerável da redução do Índice de Aproveitamento (IAP) se deve também ao crescimento da oferta do sistema medido pelo produto do número de viagens ofertadas pela lotação. Nesse sentido, observa-se crescimento da oferta no período 2001-2006 em mais de 900.000 assentos, conforme se pode verificar no Gráfico 2 abaixo:

**Gráfico 2**



Em resumo, observa-se que a redução do IAP está correlacionada a 2 movimentos: de um lado, pela redução da Receita Auferida, resultado do aumento da proporção de estudantes e isentos transportados no sistema; de outro lado, pelo aumento da Receita Teórica, dado pelo aumento da oferta do sistema, mostrado anteriormente no Gráfico 2.

## **11 VISITA ÀS CONCESSIONÁRIAS**

Nos dias 3 e 4 de abril de 2007 foram realizadas visitas as duas concessionárias do serviço de transporte rodoviário de passageiros da Aglomeração Urbana do Nordeste (AUSUL) para conhecimento das formas de administração e verificação dos sistemas de levantamento de dados para formatação da planilha do Boletim de Oferta e Demanda, a qual compõe os dados para cálculo do Índice de Aproveitamento Econômico (IAP). As visitas também foram importantes para a finalização das análises dos demais parâmetros tarifários estudados e para a definição do texto final de todas as notas técnicas.

## **12 RECOMENDAÇÕES QUANTO AO CÁLCULO DO IAP**

A primeira contribuição diz respeito à coerência. Se o coeficiente tarifário corresponde ao custo por quilômetro de um ônibus para operar na modalidade comum, tanto a Receita Auferida (REA), quanto a Receita Teórica (RET) devem corresponder ao somatório da

receitas por empresa das linhas comuns. A partir do cálculo da tarifa máxima da modalidade comum pode-se introduzir um cálculo diferenciado de tarifas para outras modalidades que não a comum.

Dessa forma, o banco de dados de cada sistema de transporte deve discriminar o faturamento por modalidade oferecida ou linha especial, aberto pelo número de pagantes e tarifa efetivamente paga por tipo de usuário e número de usuários isentos na modalidade comum; bem como o número de viagens, tarifa máxima e lotação média para cada modalidade de serviço ou linha especial discriminada.

Devem-se retirar da sistemática de cálculo tarifário as linhas com características essencialmente escolares, pois possuem aspectos diferenciados e exclusivos do tipo de demanda.

Também outro aspecto que merece especial consideração é quanto a forma de cálculo da RET. O cálculo da Receita Teórica (RET) remete mais a uma relação de maximização de receita do que receita necessária ao equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço de transporte. As tarifas nominais máximas praticadas em determinadas linhas são menores do que as calculadas pela multiplicação do coeficiente tarifário pela extensão da linha. Esse fenômeno é explicado em parte pela existência de tarifas mínimas definidas pelo Poder Concedente. Desta forma, na medida do possível, a RET deve ser apurada pela multiplicação do coeficiente tarifário pela extensão da linha.

Verifica-se na AUSUL um viés histórico da aplicação direta dos percentuais de reajuste, apurados pela planilha tarifária, sobre os valores nominais das tarifas praticadas e oriundas do então Poder Concedente DAER e não o sucessivo cálculo dos coeficientes tarifários multiplicados pelas extensões das linhas. Desta forma, pelo fato do sistema tarifário da AUSUL ter origem no sistema de transporte suburbano do interior, nos quais as tarifas eram menores em relação a outros sistemas de transporte intermunicipal do Estado, houve um descolamento das tarifas nominais vigentes em relação ao cálculo paramétrico das tarifas da AUSUL.

Efetivamente, na AUSUL, as tarifas calculadas pelo coeficiente tarifário vezes as extensões das linhas, resultam em tarifas maiores do que as vigentes. De forma que o Aproveitamento Econômico (IAP) não pode ser recalculado, de acordo com a Receita Teórica calculada pela multiplicação do coeficiente tarifário pela extensão da linha como deveria ser por que o recálculo da Receita Teórica (RET) derrubaria o IAP a patamares que não correspondem à realidade do sistema.

O processo de coleta e tratamento dos dados até a consolidação do Boletim de Oferta e Demanda deve ser revisto, pois as metodologias empregadas pelas concessionárias podem dar margem a erros de lançamento ou interpretação da informação coletada. De forma que se faz necessário pesquisar o desenho completo das rotinas de coleta e processamento diário dos dados operacionais da concessionária Santa Silvana, concessionária de referência para esse estudo tarifário, principalmente no que se referem as variáveis de cálculo do IAP, a saber: passageiros transportados comuns, passageiros escolares, isentos, tarifas pagas por tipo de usuário, lotação e número de viagens.

Para aplicação imediata do processo revisional de 2007 do parâmetro de aproveitamento econômico é recomendada, alternativamente, a outros métodos semelhantes que poderiam ser sugeridos, a adoção de dois procedimentos metodológicos complementares: 1) a aplicação de procedimentos especiais de vistorias técnicas para apuração do fluxo de passageiros e demais informações adicionais e; 2) a realização de pesquisa de campo através da aplicação de plano amostral probabilístico que possibilite a representação confiável da população de usuários efetivos do transporte público intermunicipal da Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL).

Em resumo, a Nota Técnica 12/2007 – DT/AGERGS apresenta uma metodologia de pesquisa para definir o IAP e, em não sendo possível a pesquisa sugerida, a apuração do IAP seria feito a partir dos dados do Boletim de Oferta e Demanda informado pela METROPLAN. De qualquer forma, na Nota Técnica 12/2007 – DT/AGERGS foi apresentado o IAP de 2006 em 52,31% para Lotação de 54 lugares.

### **13 VEÍCULO PADRÃO E FROTA EFETIVA**

De acordo com a Nota Técnica N° 13/2007 – DT/AGERGS o valor do Veículo Híbrido Padrão corresponde aos modelos de chassis mais utilizados que são o Mercedes Benz OF 1722/59 e o Volkswagen série 17.210, enquanto a carroceria corresponde aos modelos Svelto ou Torino, possuindo assentos do tipo urbano, cuja lotação é em média de 54 lugares. A frota efetiva da concessionária Santa Silvana, considerada referência, é de 29 veículos, sendo 3 veículos para compor a frota reserva, totalizando assim 32 veículos.

#### **14 PERCURSO MÉDIO ANUAL (PMA)**

A AGERGS firmou contrato com o CEPSSRM/UFRGS (Centro Estadual de Pesquisa em Sensoriamento Remoto e Meteorologia) por intermédio da FAURGS (Fundação de Apoio da Universidade Federal) para realizar a medição das linhas integrantes da AUSUL. Os resultados do trabalho desenvolvido apontam para o cálculo do Percurso Médio Anual (PMA) de 52.985 km.

#### **15 REMUNERAÇÃO DO CAPITAL**

O parâmetro de remuneração apurado pela Nota Técnica N° 15/2007 – DT/AGERGS é 0,0462, representando 4,62% de um veículo novo padrão, resultante do fator 0,0420 acrescido de 10% relativo à frota reserva. A remuneração dos outros ativos ficou limitada as melhores práticas apresentadas neste estudo, ou seja, 0,3% do valor do veículo padrão novo, exceto pneus.

#### **16 DEPRECIÇÃO DA FROTA**

Segundo critérios estabelecidos pela Nota Técnica N° 16/2007 – DT/AGERGS, que considera vida útil de 8 anos e valor residual de 20%, o parâmetro que comporá a planilha será 0,05269 (0,0479 acrescido de 10%), representando 5,269% do valor do veículo padrão, exceto pneus.

Para os próximos reajustes tarifários será considerado o parâmetro apurado segundo os veículos da frota constante nos balancete padrão instituído pela Resolução 134 do Conselho Superior da AGERGS e identificados como de uso na AUSUL.

## **17 INSUMOS, PEÇAS, ACESSÓRIOS E MATERIAL RODANTE**

Os parâmetros relativos aos itens de insumos apresentados na Nota Técnica N° 17/2007 – DT/AGERGS estão baseados na empresa de referência Santa Silvana. Abaixo estão reproduzidos os parâmetros fixados para os itens de insumos de produção:

### **Parâmetros**

- combustível (óleo diesel) é 0,339017 (l/km);
- óleo de transmissão de 0,00008985 (l/km);
- óleo de caixa de 0,000274 (l/km);
- óleo de carter de 0,001096 (l/km).
- rodagem (pneu Modelo/Dimensão 275/80X22,5 + 1 recapagem) 0,000048 (l/km); e
- peças e acessórios é de 0,03265244, ou seja, 3,265244% do valor do veículo padrão.

Os preços de referência dos insumos correspondem àqueles que apresentaram menor cotação para grandes consumidores em consulta de preços realizada entre março e abril de 2008.

### **Resumo dos Preços**

- combustível (óleo diesel) R\$ 1,8912 / litro;
- óleo de transmissão R\$ 4,7060 / litro;
- óleo de caixa R\$ 4,6005 / litro;
- óleo de carter R\$ 4,2635 / litro.
- rodagem (R=pneu Modelo/Dimensão 275/80X22,5 + 1 recapagem) R\$1.153,00

## **18 PESSOAL**

Em resumo, os parâmetros de pessoal, detalhados na Nota Técnica N° 18, foram atualizados em função da alteração do Fator de Encargos Sociais, que incorporaram as seguintes rubricas: 1) Licença Paternidade: parâmetro GEIPOT = 0,04%; 2) Licença Funeral: parâmetro GEIPOT = 0,01%; 3) Licença Casamento: parâmetro GEIPOT = 0,02%; 4) Aviso Prévio Trabalhado: parâmetro GEIPOT = 0,11%, 5) Indenização Multa FGTS: parâmetro GEIPOT = 3,60%; 6) Aviso prévio indenizado: utilizou-se como referência o estudo da AGEPAN = 0,74%.

Os fatores de encargos sociais para motorista, cobradores e fiscais são os que foram estabelecidos no item específico para o fator de encargos na seção análise e recomendações da Nota Técnica nº 18, alcançando o percentual de 58,38%, após correções.

Assim, os novos parâmetros a serem utilizados na planilha tarifária, considerando os novos Fatores Agregados Anuais, decorrente da aplicação da fórmula descrita na Nota Técnica nº 18 e incorporando-se os valores encontrados para os fatores de utilização, de hora-extra e de encargos, são os demonstrados abaixo:

1. Fator Agregado Anual para **motorista**:  $[(1,178678 \times 1,078889) \times 1,5838] \times 12 =$   
**24,168713**

2. Fator Agregado Anual para **cobrador**:  $[(1,178678 \times 1,074876) \times 1,5838] \times 12 =$   
**24,078816**

3. Fator Agregado Anual para **fiscal**:  $[(0,068966 \times 1,000000) \times 1,5838] \times 12 =$  **1,310740**

## **19 DESPESAS ADMINISTRATIVAS**

Para esta revisão, a Nota Técnica N° 19/2007 – DT/AGERGS definiu como parâmetro de Despesas Administrativas o coeficiente de 1,3056% do preço do veículo padrão novo.

## **20 TRIBUTOS**

Os tributos, expostos na Nota Técnica N° 20/2007 – DT/AGERGS, que hoje incidem sobre a tarifa no transporte rodoviário de passageiros por ônibus no Estado do Rio Grande do Sul configuram-se basicamente de um percentual calculado sobre a tarifa, ou seja, aplica-se o percentual dos tributos sobre o valor da tarifa.

As alíquotas dos tributos que incidem na tarifa constam no quadro abaixo:

<b>TRIBUTO</b>	<b>%</b>
PIS	0,65
COFINS	3,00
ICMS	2,40
SETM	1,26
TAFIC	0,91
<b>TOTAL</b>	<b>8,22</b>

## 21 A NOVA PLANILHA TARIFÁRIA

De acordo com os critérios anteriormente arrolados nos resumos das notas técnicas acima descritas construiu-se a nova planilha tarifária apresentada abaixo:

Valor do PMA (Km)		52.985	AUSUL		
INSUMOS	UNIDADE	PARÂMETRO	VALOR (R\$)	R\$/KM	PART.%
ÓLEO DIESEL	L/Km	0,339017	1,8912	0,6411	23,22%
ÓLEO TRANSMISSÃO	L/Km	0,000090	4,7060	0,0004	0,02%
ÓLEO CAIXA	L/Km	0,000274	4,6005	0,0013	0,05%
ÓLEO MOTOR	L/Km	0,001096	4,2635	0,0047	0,17%
RODAGEM (Pneu + Recapagens)	1/Km	0,000048	1.153,0000	0,0553	2,00%
PEÇAS E ACESSÓRIOS	% Veículo	0,032652	250.500,0000	0,1544	5,59%
<b>CUSTOS VARIÁVEIS</b>				<b>0,8572</b>	
DEPRECIÇÃO FROTA	% Veículo	0,052690	243.582,0000	0,2422	8,77%
REMUN. DA FROTA	% Veículo	0,046200	243.582,0000	0,2124	7,69%
REM. OUTROS ATIVOS	% Veículo	0,003000	250.500,0000	0,0142	0,51%
DESP. ADMINISTRAT.	% Veículo	0,013056	250.500,0000	0,0617	2,24%
MOTORISTA: REMUN. E ENCARGOS	h/veic.ano	24,168713	1.307,1500	0,5962	21,59%
Cláusula 24			-	-	0,00%
COBRADOR: REMUN. E ENCARGOS	h/veic.ano	24,078816	865,5100	0,3933	14,24%
Cláusula 24			-	-	0,00%
FISCAL: REMUN. E ENCARGOS	h/veic.ano	1,310740	1.141,5600	0,0282	1,02%
Cláusula 24			-	-	0,00%
PESSOAL MANUTENÇÃO	%Pes.Oper.	0,085294		0,0868	3,14%
PESSOAL ADMINISTRAÇÃO	%Pes.Oper.	0,041332		0,0421	1,52%
<b>CUSTOS FIXOS</b>				<b>1,6772</b>	
<b>SUBTOTAL</b>				<b>2,5344</b>	<b>0,2270</b>
<b>TOTAL C/ TRIBUTOS</b>				<b>2,7614</b>	<b>100,00%</b>

COEFICIENTE TARIFÁRIO CLASSE A - PAVIMENTADO	
CALCULADO (custo Km/ (aprov.* lot.))	0,097759
VIGENTE	0,100234
VARIAÇÃO%	-2,47%

<b>APROVEITAMENTO%</b>	<b>52,31</b>
<b>LOTAÇÃO</b>	<b>54</b>

Tributos

O novo coeficiente técnico calculado de 0,097759 representa uma redução de tarifa de 2,47%. No entanto, verifica-se que as tarifas hoje praticadas não correspondem à metodologia das extensões das linhas multiplicadas pelo coeficiente técnico. O processo histórico de sucessivos reajustes percentuais sobre tarifas advindas do sistema de longo curso, cujo órgão gestor era o DAER, resultou no descolamento dos valores face à metodologia até então consagrada.

De maneira que para se verificar o impacto real da presente revisão foi necessário o cálculo da variação da receita atualizada da empresa de referência (Santa Silvana) frente à nova receita que a empresa deveria auferir com as extensões de linhas atualizadas em recente medição realizada pela AGERGS / FAURGS e novo coeficiente revisto.

Com efeito, a Receita Auferida do BOD 2006 foi corrigida contemplando o reajuste efetivo concedido pelo Poder Concedente de 9,84%, correspondente a parte do reajuste de 12,51% homologado pela Resolução AGERGS Nº. 345, de 04.05.2006, nos meses de janeiro

à junho. Assim a Receita Auferida de 2006 foi corrigida à mesma base, totalizando R\$ 3.500.057,90.

Em 19 de março de 2008, por força da Resolução AGERGS N°. 810, foi fixado um reajuste de 6,56%. Por tanto, a Receita Auferida do BOD 2006 corrigida para 2008 soma o montante de R\$ 3.729.661,7 (R\$ 3.500.057,90 x 1,0656).

A Receita Auferida recalculada pela multiplicação linha a linha das extensões, resultado das medições recentemente realizadas; coeficiente técnico incorporando previsão do dissídio coletivo da categoria dos trabalhadores pela variação dos últimos 12 meses, base março/08, do INPC de 5,5%; número de viagens; lotação média de 54 lugares e; aproveitamento percentual por linha, totalizou R\$4.409.391,95 para a Receita Auferida da empresa de referência.

O método de revisão das tarifas descrito acima resultaria em uma variação de 18,22% nas tarifas hoje vigentes.

### **23 RECOMENDAÇÕES GERAIS**

A revisão dos parâmetros de cálculo tarifário foi procedida de tal forma que permitiu um grande avanço das relações institucionais entre Metroplan, concessionárias e AGERGS e a um resultado que atualizou os parâmetros e coeficientes técnicos de produção dos serviços. Embora tenha se validado os valores estatísticos com base nos dados contábeis e de viagens que constam nas informações disponibilizadas pelo Poder Concedente que permitiram apurar o IAP, caberia ainda uma pesquisa de campo que demandaria um tempo maior não disponível no momento. Mas tendo em vista dos resultados alcançados, a adoção do IAP informados pelos boletins de oferta e demanda foram suficientes para o bom andamento dessa primeira revisão de tarifas realizada sob ambiente jurídico-institucional de regulação econômica no Estado do Rio Grande do Sul.

Nesse momento cabe destacar em maiúsculo que o procedimento aqui adotado representa uma alternativa de recuperação tarifária frente às dificuldades históricas enfrentadas pelo sistema de transporte da Aglomeração Urbana do Sul. Não é de maneira alguma um procedimento de regulação *stritu sensu*, pois não cabe à Agência reguladora a definição das políticas setoriais no que diz respeito ao planejamento tarifário do transporte público metropolitano intermunicipal. É, ao contrário, meramente um estudo técnico para que as tarifas retomem a capacidade inicial de equilíbrio econômico e financeiro do serviço

prestado. Cabe com maior propriedade ao Poder Concedente tomar para si os procedimentos aqui desenvolvidos no intuito da melhoria contínua do serviço público delegado ao ente privado no âmbito da AUSUL. É o que sempre motivou e direcionou o foco dos estudos levados à efeito pela Agência reguladora: a melhoria contínua dos serviços vis-à-vis o princípio da modicidade tarifária. Não é, pois uma tarefa banal ou de simples arquitetura. Trata-se de um *trade off* de difícil alcance e de complexa configuração.

O índice revisional alcançado de 18,22% terá, sem dúvida, impacto profundo na comunidade e deverá ser objeto de ampla negociação para sua efetiva aplicação.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FERREIRA, E. A.; ORRICO FILHO, R. D. *Licitação dos serviços de transporte público urbano de passageiros: transporte formal x transporte informal*. In: Anais Eletrônicos de XI Congresso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, CLATPU, La Habana, 2001.

GOMIDE, A. de A. *Regulação do transporte rodoviário interestadual de passageiros: sugestões para uma reforma pró-competição*. Manaus. IV Congresso Brasileiro de Regulação, maio de 2005.

WALD, Arnoldo; MORAES, Luiza Rangel de; WALD, Alexandre de M. *O Direito de Parceria e a Nova Lei de Concessões*. São Paulo : Saraiva, 2004.

PECI, Alketa; CAVALCANTI, Biais S. *Reflexões sobre a autonomia do órgão regulador: análise das agência reguladoras estaduais*. Rio de Janeiro. Revista de Administração Pública, set-out 2000.

PINDYCK, Robert S.; RUBINFELD, Daniel L. *Microeconomia*. 6ª Edição. São Paulo : Pearson Prentice Hall, 2006.

PIRES, José Cláudio Linhares; PICCININI, Maurício Serrão. Modelos de Regulação Tarifária do Setor Elétrico. Rio de Janeiro. Revista do BNDES, v. 5, N° 9, p 147-168, junho 1998.

SHLEIFER, Andrei. *A Theory of Yardstick Competition*. Massachusetts Institute of Technology : The Rand Journal of Economics, vol. 16, N° 3. Autumn 1995.

SOUTO, Marcos Juruena Villela. *Direito Administrativo da Economia*. 3ª Edição. Rio de Janeiro : Editora Lúmen Júris, 2003.

STIGLITZ, J. E. *Economics of the Public Sector*. Nova York. W W Norton & Company, 2000.

VISCUSI, W. K. et al. *Economics of Regulation and Antitrust*. Cambridge Mass : The MIT Press, 2005.