

Metodologia de cálculo da Tarifa de Ônibus da Cidade de Porto Alegre

O atual modelo de cálculo tarifário do ônibus urbano, adotado pela maioria das cidades brasileiras, está baseado na metodologia desenvolvida pelo GEIPOT/EBTU – Grupo de Trabalho, coordenado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes em 1982. Este produto àquela época foi aplicado por técnicos de diversas prefeituras, principalmente àquelas que não tinham condições de realizar estudos tarifários mais aprofundados. A utilização deste modelo gerou a necessidade de revisões dos seus coeficientes. Em 1993 foi instituído através da Portaria nº 644/MT um grupo de trabalho coordenado pelo EBTU e composto por integrantes do Fórum Nacional dos Secretários de Transportes, a Associação Nacional das Empresas dos Transportes Urbanos (NTU), a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com a supervisão do Ministério dos Transportes.

O trabalho de revisão realizado por este grupo permitiu uma consagração do modelo GEIPOT 1982, e ao revisar os coeficientes de consumo e índices de uso da época, readequou a planilha de cálculo aos avanços tecnológicos ocorridos naquela década.

Em 2003, a Prefeitura de Porto Alegre, apoiada pelo Conselho Municipal dos Transportes Urbanos (COMTU), sob a Coordenação da EPTC e com a participação efetiva das empresas operadoras do transporte urbano por ônibus e da Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP), revisou pela primeira vez a sua planilha GEIPOT 1993.

Assim como o grupo instituído em 1993, a revisão realizada em 2003 procurou atualizar apenas os coeficientes de consumo e os índices de uso para as condições de transporte do sistema da cidade. O resultado deste trabalho foi aplicado ao cálculo tarifário de 2004, permitindo uma redução de aproximadamente 5% no custo quilométrico calculado. Os itens revisados da planilha de cálculo da tarifa de ônibus de Porto Alegre foram: combustíveis e lubrificantes, pneus, despesas com peças e acessórios, outras despesas e despesas com pessoal de manutenção e pessoal administrativo. A partir desta revisão foi elaborado o Decreto Municipal n.14.459/04, contemplando o trabalho realizado, e estabelecendo as regras para o cálculo da tarifa de ônibus em Porto Alegre.

3.1. CONCEITO DE TARIFA

Tarifa consiste no rateio dos custos totais de um serviço entre os usuários pagantes. Os custos de apropriação da tarifa dividem-se em: custos fixos e custos variáveis, também denominados de custos quilométricos, acrescidos dos tributos cobrados na localidade (Taxa de Gerenciamento, prevista na Lei Municipal nº. 8.133/98, e a Contribuição sobre a Receita Bruta referente à Desoneração da Folha de Pagamento, prevista na Lei Federal nº. 12.715/12).

Ao mesmo tempo em que a tarifa deve cobrir os custos pela prestação dos serviços, também deve observar a capacidade de pagamento dos usuários, conforme disposto no Art.12 da Lei Municipal n.º 8.133, de 12 de janeiro de 1998.

A Equação 1 expressa a forma de cálculo da tarifa de ônibus.

$$TARIFA = \frac{[(CF + CV) \times \left(\frac{100}{100-T}\right)]}{IPK}$$

Equação 1: Tarifa Calculada

Onde,

TARIFA: Tarifa Calculada;

CF: Custos Fixos;

CV: Custos Variáveis;

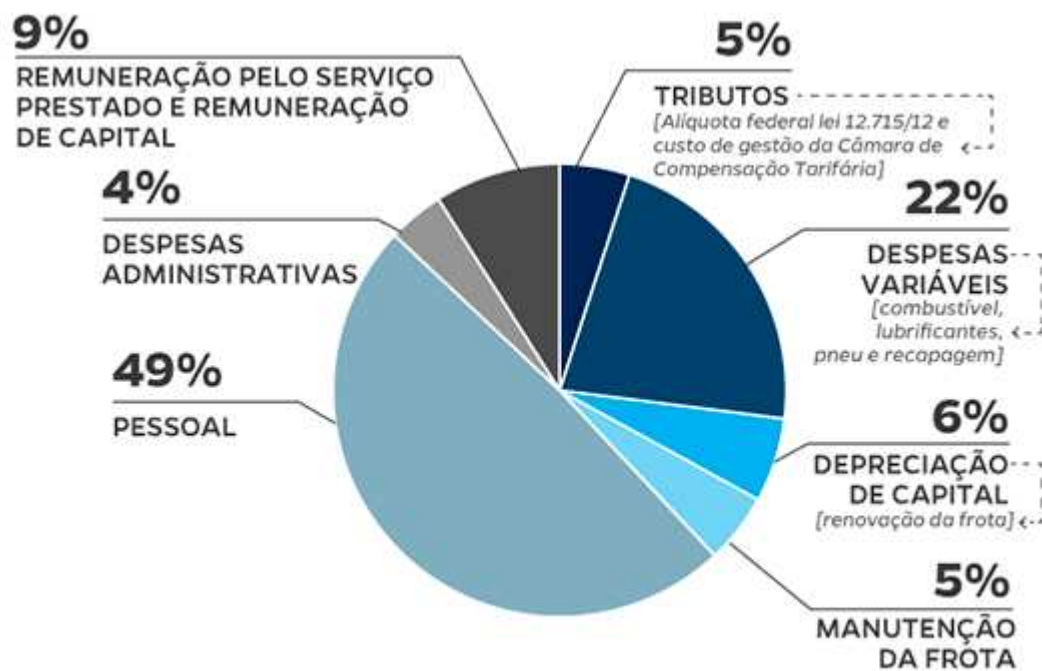
T: Tributos;

IPK: Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro.

Dúvidas frequentes sobre a Passagem de ônibus de Porto Alegre

Como é composto o valor da passagem?

De acordo com os contratos firmados a partir da licitação do transporte coletivo, realizada em 2015, a tarifa de ônibus tem atualmente a seguinte composição:



- Despesa de pessoal (49%);
- Despesas variáveis: combustível, lubrificantes, pneu e recapagem (22%);
- Remuneração de capital e serviço (9%);
- Depreciação de capital – renovação da frota (6%);
- Manutenção da frota (5%);
- Tributos (5%);
- despesas administrativas (4%).

Além desses itens, o valor da tarifa depende diretamente do número de passageiros transportados e da quilometragem rodada pelos veículos do ano anterior ao cálculo. Essa conta resulta no Índice de Passageiros Equivalentes Transportados por Quilômetro (IPK). De 2015 para 2016, a média mensal de pagantes transportados diminuiu e a média mensal de quilômetros rodados aumentou. Esse é um dos fatores que acabam gerando impacto na tarifa. De uma forma mais simples: quanto menos usuários pagando e mais quilômetros percorridos, mais caro fica o valor da passagem.

Quais são as etapas até a definição?

A definição do preço da tarifa de ônibus em Porto Alegre segue etapas determinadas pela legislação vigente. Primeiro, é definido o valor do dissídio dos rodoviários (discussão entre as empresas concessionárias e os rodoviários), com data-base em 1º de fevereiro. Em seguida, após essa decisão, a Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP) encaminha a solicitação de reajuste da tarifa de ônibus à EPTC. Com o pedido protocolado, a empresa realiza os levantamentos necessários para determinação do valor da tarifa técnica, cumprindo os contratos de licitação e a legislação vigente. Depois de concluído o cálculo, o processo de reajuste é encaminhado ao Conselho Municipal de Transportes Urbanos (Comtu). Os conselheiros do Comtu têm sete dias para avaliar o estudo e votar a aprovação ou não do novo valor da passagem. O resultado da votação é, então, encaminhado ao prefeito para sanção e publicação do novo valor através de um decreto no Diário Oficial.

As isenções pesam no custo da tarifa?

Sim. Hoje, as isenções representam 35% no valor total da passagem. De acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Porto Alegre possui um dos mais elevados índices de gratuidade, enquanto a média nacional é de 22%.

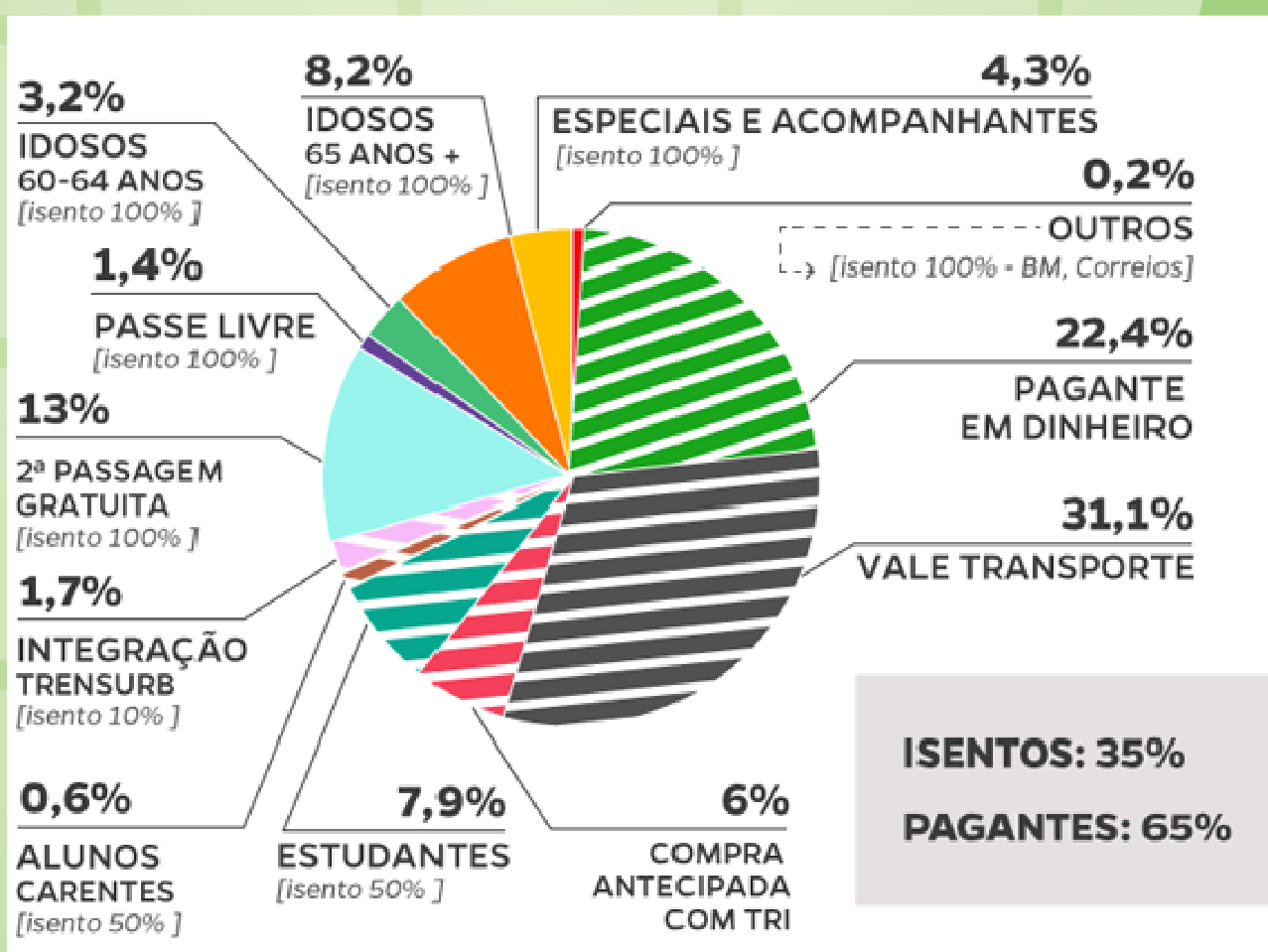
Cidade	Gratuidade
São Paulo (SP)	51%*
Porto Alegre (RS)	35%
São Luis (MA)	34%
Campinas (SP)	33%
Belém (PA)	27%
Natal (RN)	24%
Goiânia (GO)	24%
Caxias do Sul (RS)	23%
Recife (PE)	23%
Campo Grande (MS)	21%
Curitiba (PR)	20%
Florianópolis (SC)	17%
Palmas (TO)	17%
Maceió (AL)	14%
Fortaleza (CE)	12%
Salvador (BA)	11%
Aracaju (SE)	10%
Vitória (ES)	8%
Média:	22%

* A cidade de São Paulo subsidia o valor da tarifa pública. A previsão para o ano de 2017 é que a prefeitura tenha que investir R\$ 3,3 bilhões, cerca de 40% do valor do custo do sistema.

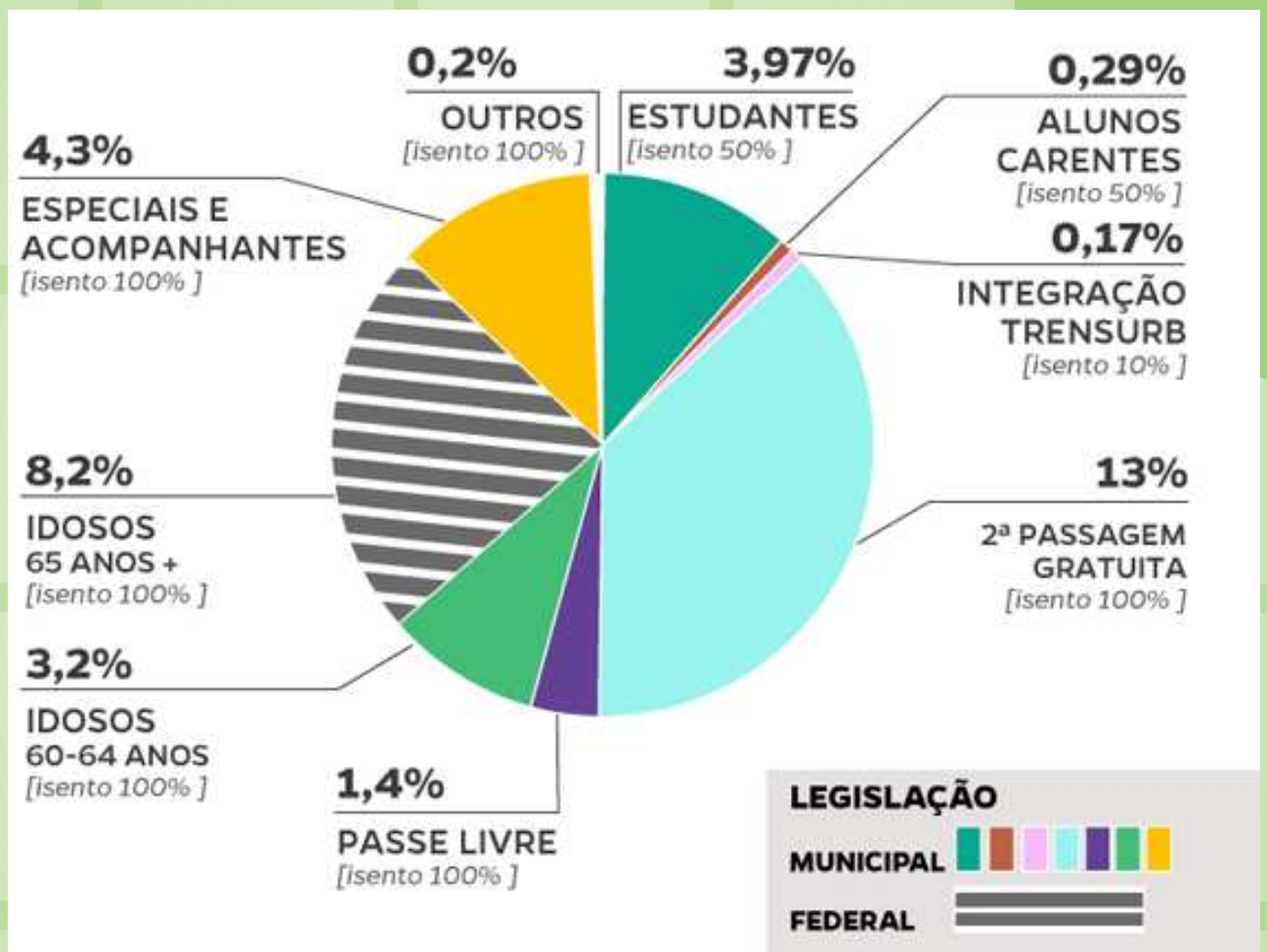
Quais as isenções que mais impactam na passagem?

O item das isenções com maior impacto é a segunda passagem gratuita, que representa R\$ 0,53 na tarifa, ou seja, 13%. Até 2011, havia desconto de 50% na segunda passagem para embarque em outro ônibus com intervalo de até 30 minutos. A partir do decreto 17.122/2011, o benefício foi estendido a 100%.

Participação de cada tipo de passageiro transportado em 2016:



Total de usuários que não pagam = 35%



Essa gratuidade beneficia principalmente as empresas que concedem vale-transporte aos seus funcionários, considerando que esse tipo de passageiro representa 70% no total da integração. A cada 100 usuários de ônibus, 13 utilizam a segunda passagem gratuita, dos quais nove são vale-transporte, dois de passe antecipado e outros dois de escolar. Além da segunda passagem gratuita, há outras isenções: idosos com mais de 65 anos, instituída pelo art. 230 da Constituição Federal; pessoas com deficiência e acompanhantes; estudantes, com desconto de 50% na tarifa, instituída pela Lei Municipal 5.548/1984; idosos entre 60-64 anos, instituída pela Lei Municipal 5.624/1985; passe livre (média de 8 dias por ano), instituída pela Lei Complementar 362/1995; integração ônibus-Trensurb; alunos carentes do Programa Vou à Escola, instituída por Lei Municipal 10.996/2010; e outras isenções, compostas por brigadianos, carteiros, fiscais da EPTC, guardas municipais, oficiais de Justiça e do Ministério do Trabalho.