

Processo nº 0003 / 000.276 / 2011
Data de Anulação 23 / 12 / 2011
Rubrica

**Análise da Planilha Real de Custos para e
Revisão Tarifária do Serviço Público de
Passageiros por Ônibus do Município do
Rio de Janeiro**

**Sindicato das Empresas de Ônibus da
Cidade do Rio de Janeiro - RioÔnibus**

Relatório Preliminar

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 2011

Ficha Técnica

Processo nº	00037002	27/11/2010
Data de Anulação	23/12/2011	
Assinatura		AS

Projeto: Análise da Planilha Real de Custos para e Revisão Tarifária do Serviço Público de Passageiros por Ônibus do Município do Rio de Janeiro

Cliente: Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro - Rio Ônibus

Empresa Consultora: Fundação Getulio Vargas

Diretor do Projeto: Ricardo Simonsen

Supervisor: Francisco Eduardo Torres de Sá

Coordenadores: Edson Américo Brasília

Sumário

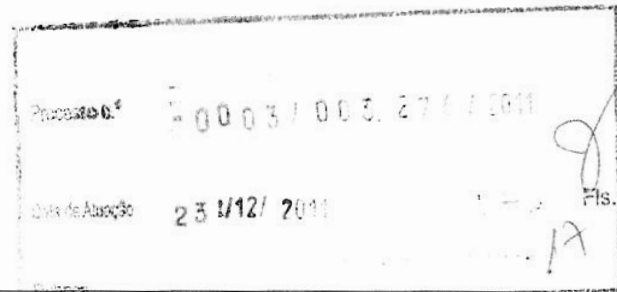
Ficha Técnica	2
Sumário	3
1. Introdução	4
2. Identificação dos Fatores de Desequilíbrio	6
3. Análise Quantitativa dos Fatores de Desequilíbrio	12

PROCESSO n.º - 00031003.076/2011

Data de Anulação 23/12/2011

Rubrica

16



1. Introdução

Em 17/9/2010 foram firmados, entre o Município do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes, e os Consórcios Internorte, Intersul, Santa Cruz e Transcarioca, contratos de concessão delegando a prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros por ônibus para as seguintes redes de transporte regional (RTRs) pelo período de vinte anos.

- RTR 1: Região comum aos quatro consórcios, compreendendo os bairros: Centro, Cidade Nova, Estácio, Gamboa, Pça. da Bandeira, Santo Cristo e Saúde.
- RTR 2: Operada pelo Consorcio Intersul de Transportes, compreendendo os Bairros: Alto da Boa Vista, Andaraí, Botafogo, Catete, Catumbi, Copacabana, Cosme Velho, Flamengo, Gávea, Glória, Grajaú, Humaitá, Ipanema, Jardim Botânico, Lagoa, Laranjeiras, Leblon, Leme, Maracanã, Rio Comprido, Rocinha, São Conrado, Santa Teresa, Tijuca, Urca, Vidigal, e Vila Isabel;
- RTR 3: Operada pelo Consórcio Internorte de Transportes, compreendendo seguintes bairros: Abolição, Acari, Água Santa, Anchieta, Bancários, Barros Filho, Benfica, Bonsucesso, Brás de Pina, Cachambi, Cacuia, Caju, Cavalcanti, Cidade Universitária, Cocotá, Coelho Neto, Colégio, Complexo do Alemão, Cordovil, Costa Barros, Del Castilho, Encantado, Eng. Leal, Engenho da Rainha, Engenho de Dentro, Engenho Novo, Freguesia, Galeão, Guadalupe, Higienópolis, Honório Gurgel, Inhaúma, Irajá, Jacaré, Jacarezinho, Jardim América, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Lins e Vasconcelos, Mal. Hermes, Mangueira, Manguinhos, Maré, Maria da Graça, Méier, Moneró, Olaria, Parada de Lucas, Parque Anchieta, Parque Columbia, Pavuna, Penha, Penha Circular, Piedade, Pilares, Pitangueiras, Portuguesa, Praia da Bandeira, Quintino Bocaiúva, Ramos, Riachuelo, Ribeira, Ricardo de Albuquerque, Rocha, Rocha Miranda, Sampaio, São Cristóvão, São Francisco Xavier, Tauá, Todos os Santos, Tomás Coelho, Turiaçu, Vasco da Gama, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vigário Geral, Vila da Penha, Vila Kosmos, Vista Alegre e Zumbi;
- RTR 4: Operada pelo Consórcio Transcarioca de Transportes, compreendendo seguintes bairros: Anil, Barra da Tijuca, Bento Ribeiro, Camorim, Campinho, Cascadura, Cidade de

Processo nº - 0003/003.276/2011

Data de Anulação

23/12/2011

Deus, Curicica, Freguesia de Jacarepaguá, Gardênia Azul, Grumari, Itanhangá, Jacarepaguá, Joá, Madureira, Osvaldo Cruz, Pechincha, Pça Seca, Recreio dos Bandeirantes, Tanque, Taquara, Vargem Grande, Vargem Pequena e Vila Valqueire;

- RTR 5: Operada pelo Consórcio Santa Cruz de Transportes, compreendendo seguintes bairros: Barra de Guaratiba, Bangu, Campo dos Afonsos, Campo Grande, Cosmos, Deodoro, Gericinó, Guaratiba, Inhoaíba, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Paciência, Padre Miguel, Pedra de Guaratiba, Realengo, Santa Cruz, Santíssimo, Senador Camará, Senador Vasconcelos, Sepetiba e Vila Militar; e

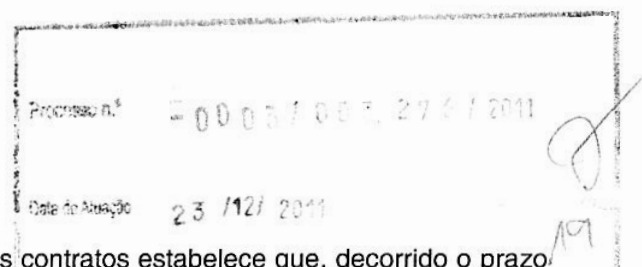
Apresenta-se no quadro 1 a distribuição geográfica das referidas redes de transporte regional.

Quadro 1 - Área de Atuação dos Consórcios



Fonte: Rio Ônibus

Os contratos de concessão estabelecem que as concessionárias devem ser remuneradas através da cobrança direta ao usuário do valor do Bilhete Único de R\$ 2,40 instituído pela Lei Municipal 5211/2010 e regulamentado pelo Decreto nº 32.842/2010. A referida tarifa tem como objetivo o custeio dos serviços e de todas as demais atividades necessárias ao adequado funcionamento do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Rio de Janeiro.



Além disso, a cláusula décima segunda dos referidos contratos estabelece que, decorrido o prazo de doze meses a contar do vencimento do prazo fixado para o início da operação dos serviços, o Poder Concedente realizaria processo de revisão tarifária, facultando à Concessionária participar por meio da juntada de alegações, laudos técnicos, financeiros e econômicos.

O presente relatório, contratado à FGV pela RioÔnibus, representando as 4 Concessionárias, tem por objetivo identificar e analisar, sob a ótica técnica, fatores que contribuíram para a deterioração do equilíbrio econômico-financeiro desses contratos de forma a subsidiar as negociações entre as mesmas e o Poder Concedente no âmbito do referido processo de revisão tarifária.

O relatório está estruturado em três seções.

Inicialmente, na seção 2, apresentam-se a identificação dos fatores que contribuíram para a deterioração do equilíbrio econômico-financeiro desses contratos, tendo em vista as cláusulas que estipulam os riscos a serem assumidos pelas Concessionárias.

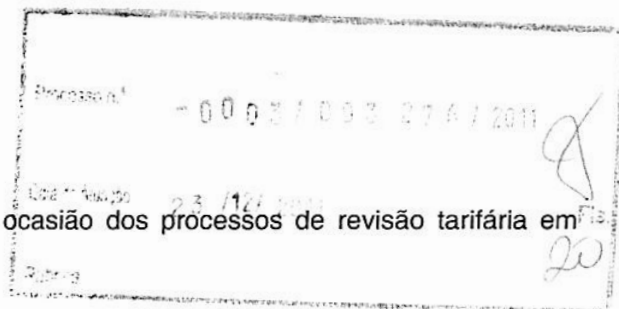
A seção 3, por sua vez, é dedicada à análise quantitativa do desequilíbrio e ao cálculo dos impactos, sobre a estimativa de tarifa para janeiro de 2012, dos fatores pertinentemente identificados.

2. Identificação dos Fatores de Desequilíbrio

Conforme já mencionado, os contratos de concessão, (cláusula décima segunda) estabelecem que decorrido o prazo de doze meses a contar do vencimento do prazo fixado para o início da operação dos serviços, ou seja, em novembro de 2011, o Poder Concedente realizaria processo de revisão tarifária, facultando à Concessionária participar desse por meio da juntada de alegações, laudos técnicos, financeiros e econômicos.

Por outro lado, na cláusula décima primeira, os contratos de concessão registram o direito das concessionárias de solicitar a revisão dos mesmos por meio de requerimento fundamentado no caso da identificação de fatores comprometedores do equilíbrio econômico-financeiro inicial. Estabelecido esse direito das concessionárias, considera-se justificado que os referidos pleitos

sejam discutidos com o Poder Concedente por ocasião dos processos de revisão tarifária em pauta.



Os contratos de concessão, na cláusula quinta, atestam o reconhecimento pelas concessionárias de que o valor da tarifa inicial (R\$ 2,40), em conjunto com as regras de reajuste e revisão descritas seriam suficientes para a adequada remuneração dos serviços, amortização dos investimentos e retorno econômico.

As exceções, conforme depreendido da cláusula décima primeira, seriam eventos de natureza extraordinária, imprevisível, estranha à vontade das partes e inevitável, que viessem a comprometer o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

Os contratos estabelecem, também, em sua cláusula quinta, os critérios para o reajuste anual das tarifas a serem praticadas, baseado em uma planilha de custos e na aplicação de índices específicos de reajuste para os itens considerados na referida planilha. Esse mecanismo, expresso na seguinte função de reajuste tarifário tem por objetivo repassar para a tarifa a variação dos custos da atividade.

$$P_c = P_0 * \left\{ 1 + \left[0,21 * \left(\frac{(OD_i - OD_0)}{OD_0} \right) + 0,03 * \left(\frac{(RO_i - RO_0)}{RO_0} \right) + 0,25 * \left(\frac{(VE_i - VE_0)}{VE_0} \right) + 0,45 * \left(\frac{(MO_i - MO_0)}{MO_0} \right) + 0,06 * \left(\frac{(DE_i - DE_0)}{DE_0} \right) \right] \right\}$$

Onde:

P_c = Preço da tarifa calculada;

P₀ = Preço da tarifa vigente;

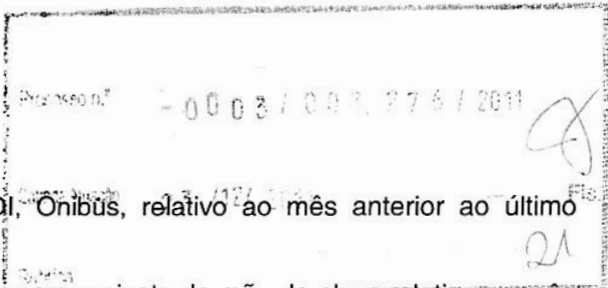
OD_i = Número de Índice de óleo Diesel; FVG/ Preços por atacado, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

OD₀ = Número de Índice de óleo Diesel; FVG/ Preços por atacado, relativo ao mês anterior à data de ao último reajuste;

RO_i = Número de Índice de Rodagem; FVG/ IPA/DI, Componentes para veículos, subitem pneus, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

RO₀ = Número de Índice de Rodagem; FVG/ IPA/DI, Componentes para veículos, subitem pneus, relativo ao mês anterior à data ao último reajuste;

VE_i = Número Índice de Veículos; FVG/ IPA/DI, Ônibus, relativo ao mês anterior à data de reajuste;



VE_0 = Número Índice de Veículos; FVG/ IPA/DI, Ônibus, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

MO_i = Número Índice de Veículos INPC; utilizados para reajuste de mão de obra, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

MO_0 = Número Índice de Veículos INPC; utilizados para reajuste de mão de obra, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

DE_i = Número Índice de Veículos INPC; utilizados para reajuste de outras despesas, relativo ao mês anterior à data de reajuste; e

DE_0 = Número Índice de Veículos INPC; utilizados para reajuste de outras despesas, relativo ao mês anterior ao último reajuste.

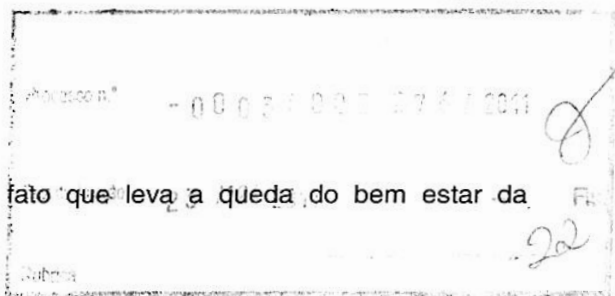
Dessa forma o contrato estipula que a estrutura de custo das concessionárias se baseia, principalmente, em combustíveis, material de rodagem, veículos e mão de obra. De acordo a função de reajuste tarifário, as variações nos custos referentes a combustíveis, material de rodagem e veículos devem ser repassadas à tarifa de acordo com a evolução de determinados Índices de Preço ao Atacado (IPA), calculados pela FGV.

Quanto à parcela de custos referente à mão de obra, sua variação deve ser repassada à tarifa de acordo com a evolução do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), calculado pelo IBGE.

Em contratos dessa natureza, a determinação de índices que sejam capazes de capturar adequadamente a evolução dos custos incorridos pelas concessionárias é de suma importância. Somente dessa forma fica garantido que ao longo do tempo o equilíbrio econômico financeiro não seja alterado em desfavor das concessionárias, onerando-as excessivamente, e que a remuneração inicialmente estipulada para o investimento seja preservada.

Esta remuneração deve ser entendida como a taxa de retorno que garanta a atratividade do negócio para os investidores, tendo em vista os riscos envolvidos e as alternativas existentes (custo de oportunidade do capital). Esta percepção de atratividade é necessária para a implantação, sustentação e expansão de serviços com qualidade.

A obtenção de taxa de retorno inferior aquela pactuada, tendo em vista os riscos envolvidos, comprometendo o equilíbrio econômico-financeiro, tende a acarretar maior pressão sobre o negócio regulado, levando a uma redução de investimentos para níveis abaixo do ótimo e a uma



consequente degradação da qualidade do serviço, fato que leva a queda do bem estar da população.

Por outro lado, a obtenção de uma taxa de retorno superior à pactuada, tendo em vista os riscos envolvidos, implica em uma distorção dos sinais de preços, tanto para consumidores quanto para investidores, resultando em uma subalocação dos recursos e uma redução nos níveis de eficiência produtiva.

A análise da função de reajuste tarifário para o período entre março de 2010 (data base considerada pelo Poder Concedente para os cálculos) e novembro de 2011 (data base para a realização da revisão tarifária em pauta) ensejou a identificação de dois fatores que, indubitavelmente, afetam a situação de equilíbrio econômico financeiro dos contratos em desfavor das concessionárias.

2.1. Descolamento do reajuste salarial efetivo em relação ao INPC

O índice estipulado para o reajuste da parcela de custos referente à mão de obra é o INPC. Em anos anteriores a 2010, as Concessionárias praticaram reajustes salariais próximos ao INPC como pode ser visto no Quadro 2.

Porém, em 1º de março de 2011, como resultado da Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2012 referente ao período de março de 2010 a março de 2011, apresentada no Anexo 1, foi concedido aos trabalhadores aumento de 10%. No período relativo ao dissídio, o INPC registrou variação de 6,36%. Essa diferença onerou os custos reais da Concessionária de forma considerável, diferentemente do que tem ocorrido nos períodos anteriores como evidenciado no Quadro 2.

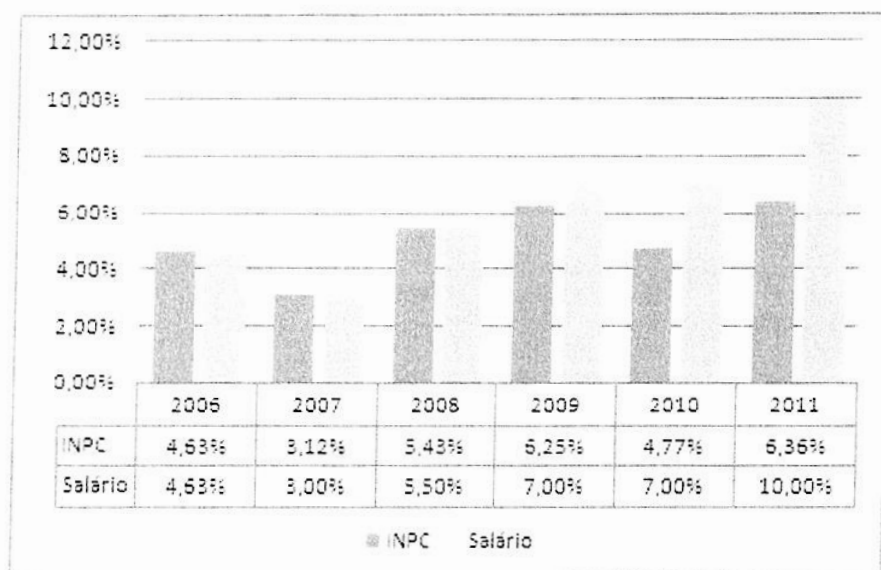
O reajuste pactuado com os trabalhadores refletiu o cenário atual de aquecimento da economia e consequente aumento na demanda por mão de obra. Em grande medida, foram também levados em consideração na negociação as expectativas de perda real futura da remuneração e de aumento do salário mínimo.

O histórico dos reajustes salariais praticados justifica a aceitação pelas concessionárias do INPC como parâmetro de reajuste dos custos da mão de obra na função de reajuste tarifário. De fato,

mesmo o diferencial verificado em 2010, não gerou por parte das concessionárias um questionamento do índice proposto no Edital de Licitação.

No entanto, o significativo descolamento do reajuste salarial efetivo em relação ao INPC, verificado em 2011, surge como fator de natureza imprevisível que impacta o equilíbrio econômico financeiro dos contratos.

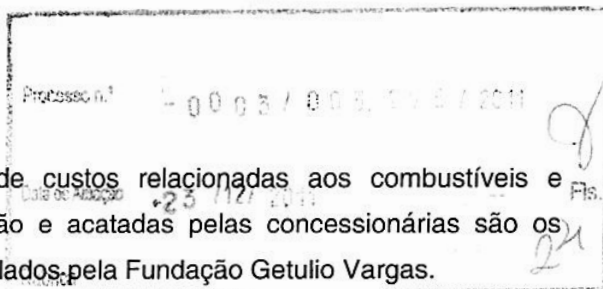
Quadro 2
Reajustes Salariais X Variações do INPC



2.2. Modificações metodológicas nos índices de preço ao atacado

As empresas de transporte coletivo de passageiros no Município do Rio de Janeiro têm, entre os seus principais itens de custo operacional e de investimento, o óleo diesel e os veículos. Em ambos, o volume de compras realizado pelas empresas de ônibus permite operações no atacado.

No entanto, até pela forma de organização desses mercados, as mesmas são realizadas junto a distribuidores, não se verificando compras diretas junto a produtores. Toma-se como exemplo a compra de óleo diesel de distribuidoras como Ipiranga e Petrobras e de chassi e carroceria de concessionárias como a Guanabara Diesel.



As referências para o reajuste das parcelas de custos relacionadas aos combustíveis e chassis/carrocerias previstas no Edital de Licitação e acatadas pelas concessionárias são os seguintes índices de preço ao atacado – IPA, calculados pela Fundação Getúlio Vargas.

Quadro 3
Referências para o reajuste das parcelas de custos relacionadas aos combustíveis e chassis/carrocerias

Índice	Código
IPA-OG-DI Chassis Com Motor para Ônibus	1321638
IPA-OG-DI Carrocerias para Ônibus	1321983
IPA-EP-DI Óleo Diesel	1300476

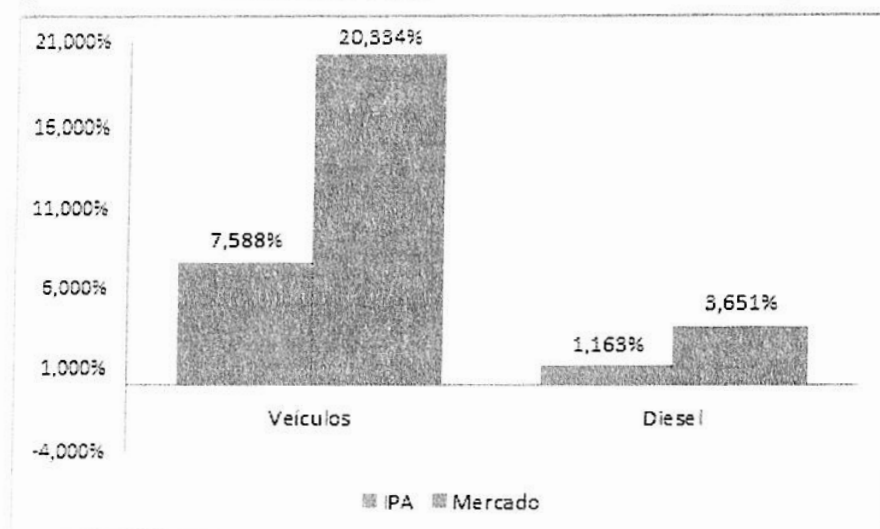
Porém, a partir de 2010, esses índices sofreram mudanças. A alteração da denominação do Índice de Preços por Atacado para Índice de Preços ao Produtor Amplo promovida pela FGV em abril de 2010, mantendo-se a sigla IPA, segundo Nota Técnica publicada, apresentada no Anexo 2, consolidou, entre outras, as seguintes mudanças metodológicas.

- Revisão do cadastro de informantes usado no cálculo do Índice de Preços por Atacado de modo a incluir apenas os que fossem classificados como produtores. Distribuidores, atacadistas, representantes comerciais, importadores e demais intermediários foram paulatinamente excluídos do cadastro.
- Uniformização dos preços utilizados no cálculo do indicador que, seguindo recomendações de organismos internacionais especializados não devem conter impostos do tipo IVA (imposto de valor adicionado) nem fretes. O ICMS (maior imposto do tipo IVA), quando contido no preço informado, inclusive na forma de substituição tributária, é excluído do cálculo.

Nesse contexto, os índices acima mencionados, podem não refletir plenamente mudanças de preços efetivamente praticadas pelas distribuidoras de combustíveis e concessionárias de veículos fornecedoras das empresas de ônibus configurando um fator de natureza extraordinária, imprevisível e estranha à vontade das partes que impactam o equilíbrio econômico financeiro dos contratos.

De fato, os dados apresentados no Quadro 4, baseados em cotações de preços de distribuidoras de combustíveis e concessionárias de veículos fornecidas pela Rio Ônibus e documentadas nos anexos 3 e 4, indicam a ocorrência desse fator.

Quadro 4
Variações nos preços do diesel e das carrocerias/chassis X Variações do INPC



No que se refere aos preços do diesel, foi considerada a média das variações dos preços praticados cotados pela Petrobras Distribuidora e Ipiranga em março de 2010 e novembro de 2011.

Quanto aos preços das carrocerias/chassis foram consideradas as cotações fornecidas pela Marcopolo/Ciferal e Mercedes Benz em março de 2010 e novembro de 2011 adotando-se os mesmos critérios de composição utilizados para a formação do índice de reajuste da parcela de custos referente a veículos.

3. Análise Quantitativa dos Fatores de Desequilíbrio

Tendo em vista os fatores de desequilíbrio mencionados na seção 2, cabe considerá-los no cálculo da tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012.

No Quadro 5 apresenta-se o cálculo do valor da tarifa desconsiderando os referidos fatores de desequilíbrio.

Quadro 5

Cálculo do valor da tarifa desconsiderando os referidos fatores de desequilíbrio

A partir da tarifa base de R\$ 2,40

Composição	mar/10	nov/11	Varição	Fatores:	Reajuste
Óleo Diesel	106,42	107,66	0,01163	0,00244	RS 0,0059
Rodagem	115,34	138,57	0,20145	0,00604	RS 0,0145
Veículo	100,80	108,45	0,07588	0,01897	RS 0,0455
INPC - Mão de Obra	3.168,97	3.480,52	0,09831	0,04424	RS 0,1062
INPC - Outros	3.168,97	3.480,52	0,09831	0,00590	RS 0,0142
			Fator de Reajuste	0,07760	RS 0,1862

Tarifa a ser Praticada a partir de janeiro de 2012

R\$ 2,586

De forma a incluir no cálculo da tarifa o fator de desequilíbrio relativo ao custo salarial, substituiu-se a variação do INPC de 9,68%, referente ao período de março de 2010 a novembro de 2011, pela de 13,64%.

Esse percentual é resultado dos 10% de aumento concedido pelas Concessionárias devido ao dissídio de março de 2011 (que se refere ao período de março de 2010 a março de 2011) acrescido da variação do INPC auferida entre março de 2011 e novembro de 2011, no valor de 3,32%. O ajuste de 10% referente ao aumento concedido pela concessionária devido a dissídio é calculado conforme documento fornecido pela Rio Ônibus constante no Anexo I.

Esse ajuste acarreta na tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012, ceteris paribus, um incremento de R\$ 0,0412, tendo como base a situação apresentado no Quadro 5.

Para incluir no cálculo da tarifa o fator de desequilíbrio relativo à variação nos custos com combustíveis substituiu-se o valor de 1,163% referente ao IPA-Óleo Diesel pelo de 3,651%. Esse valor, conforme demonstrado no Quadro 6, reflete a média das variações dos preços praticados cotados pela Petrobras Distribuidora e Ipiranga em março de 2010 e novembro de 2011.

Quadro 6

Variações nos preços do Diesel

Ipiranga	4,340%
Petrobras Distribuidora	2,962%
Reajuste Médio	3,651%

Fonte: Concessionárias. Vide Anexo 3.

Esse ajuste acarreta na tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012, ceteris paribus, um incremento de R\$ 0,0125, tendo como base a situação apresentado no Quadro 5.

Finalmente, para incluir no cálculo da tarifa o fator de desequilíbrio relativo à variação nos custos dos veículos substituiu-se o valor de 7,588% pelo de 20,750%. Esse valor reflete as variações dos preços das carrocerias e chassis entre em março de 2010 e novembro de 2011, conforme cotações fornecidas pela Marcopolo/Ciferal e Mercedes Benz, adotando-se os mesmos critérios de composição utilizados para a formação do índice de reajuste da parcela de custos referente a veículos (vide memória de cálculo no Anexo 5).

Esse ajuste acarreta na tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012, ceteris paribus, um incremento de R\$ 0,0790.

Conclui-se, dessa forma, que a tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012, considerando os três fatores de desequilíbrio apresentados, é de R\$ 2,719, representando um incremento de R\$ 0,1327, tendo como base a situação apresentado no Quadro 5. O cálculo realizado é resumido no Quadro 7.

Quadro 7

Reajuste da Tarifa

Composição	mar/10	nov/11	Variação	Fatores:	Reajuste*
Óleo Diesel			0,03651	0,00767	RS 0,0125
Rodagem	115,3330	138,5690	0,20145	0,00604	RS -
Veículo			0,20750	0,05187	RS 0,0790
Mão de Obra			0,13647	0,06141	RS 0,0412
Outros	3.168,97	3.480,52	0,09831	0,00590	RS -
		Fator de Reajuste		0,13290	RS 0,1327

Tarifa a ser Praticada a partir de janeiro de 2012

R\$ 2,719

* em relação a situação sem qualquer ajuste onde a tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012 é de R\$ 2,586

Considerando, ainda, que a tarifa com data base em novembro só entrará em vigor em janeiro de 2012, torna-se indicado corrigi-la visando cobrir as perdas verificadas no mês de dezembro de 2011, quando a mesma permanecerá em R\$ 2,50. Adotando a premissa simplificadora de que o número de passagens vendidas em dezembro de 2011 se mantenha constante entre janeiro e novembro de 2012, a tarifa passaria para **R\$ 2,7389**.

Quadro 7
Reajuste da Tarifa

Composição	mar/10	nov/11	Variação	Fatores:	Reajuste*
Óleo Diesel			3,651%	0,00767	R\$ 0,01254
Rodagem	115,3350	138,5690	20,145%	0,00604	R\$ 0,00000
Veículo			20,750%	0,05187	R\$ 0,07897
Mão de Obra			13,647%	0,06141	R\$ 0,04121
Outros	3.168,97	3.480,52	9,831%	0,00590	R\$ 0,00000
			Fator de Reajuste	0,13290	R\$ 0,13272
Tarifa a ser Praticada a partir de janeiro de 2012				R\$ 2,719	

4. Incorporação de diferencial em função da data de vigência da nova tarifa

Considerando que a tarifa calculada na seção 3 só entrará em vigor em janeiro de 2012, torna-se indicado corrigi-la visando diluir, durante o ano de 2012, as perdas verificadas. Tomando como base para o cálculo desse diferencial, a data de 6/11/11, refletindo o fato do início da vigência da tarifa inicial de R\$ 2,40 ter ocorrido em 6/11/10, e adotando a premissa simplificadora de que o número de passagens diárias vendidas se mantenha constante, a tarifa passaria para R\$ **2,7519**.

Logicamente o diferencial de R\$ 0,0330, deveria ser abatido para efeito dos cálculos do próximo reajuste tarifário.