



Câmara Municipal de Ouro Branco

Senhor Presidente;

Senhores (as) Vereadores

(as);

Nº 0864 Data envio 12/08/28
Horário 12:04 Data saída 12/8
Destino Presidência
Assinatura responsável

Trata-se de projeto de Lei que tem por objetivo instituir no Município o programa denominado "Tarifa Zero".

Em apertada síntese, o comando normativo se prestará a permitir que o Ente Público federado implemente subsídios diretos ao sistema de transporte coletivo, de forma a reduzir ou anular o custo tarifário ao usuário final.

Fato é, nobres edis, que o sistema de transporte coletivo em nosso Município apresenta indícios relevantes de que nunca foi sustentável. Isso se verifica pelo fato de que diversas concessionárias assumiram o contrato e acabaram por abandonarem a execução do serviço. Isso ocorreu em relação às empresas Primavera, Teixeira e Paraíso, isso se considerarmos apenas um passado próximo.

Ademais, a implementação de subsídios ao sistema de transporte é prática quase unânime em países desenvolvidos como, por exemplo, os Estados Unidos da América e a Inglaterra. Conforme noticiado pela Folha de São Paulo, nos EUA, Nova York é a única cidade onde a venda de passagens é a maior fonte de renda do sistema de transporte público, sendo que, ainda assim, 40% da receita vêm de subsídio do poder público¹.

O mesmo pode ser verificado no continente Europeu, onde a média de subsídios é superior a 50%².

Nesse sentido, há certo consenso no sentido de que o modelo de concessão desprovido de

¹ <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1299923-quase-todas-as-prefeituras-dos-eua-subsidiam-transporte-coletivo-em-entre-60-e-70.shtml>

² <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2022/05/15007793-transporte-publico-sem-subsidio-nao-da-certo-essa-e-a-regra-no-mundo-e-deveria-ser-no-brasil.html>



28



subsídios acaba por desequilibrar a balança, levando todo o custo da operação ao usuário, responsável por pagar a tarifa, o que, no cenário atual (elevados custos de combustíveis, alta inflação, etc.), torna cruel a sistemática até então adotada em grande parte dos Municípios brasileiros.

Nesse cenário, nosso Município pretende sair à frente da maioria dos outros entes federados e assumir papel de protagonista na implementação do programa objeto da presente lei, que gerará impactos relevantes na economia local, assim como na vida social de nossa população, especialmente para nossos trabalhadores e estudantes.

Eis que, considerando ainda que essa c. Câmara já aprovou projeto de lei autorizativo sobre a temática, encaminhamos o presente texto para reapreciação de V.Exas., tendo em vista que o mesmo encontra-se modelado à realidade normativa vigente.

Contando com o costumeiro apoio dessa casa de Leis, encaminhamos o presente projeto para apreciação e votação em caráter de **URGÊNCIA**, considerando a necessidade de manutenção do equilíbrio do sistema de transporte coletivo.

Atenciosamente,


Hélio Márcio Campos
Prefeito Municipal





**PROJETO DE LEI Nº 99 DE 12 DE
AGOSTO DE 2022**

INSTITUI O PROGRAMA “TARIFA ZERO”
NO MUNICÍPIO DE OURO BRANCO,
CONSISTENTE NA AUTORIZAÇÃO PARA
A IMPLANTAÇÃO DO SUBSÍDIO
NECESSÁRIO À ISENÇÃO INTEGRAL OU
PARCIAL DE TARIFA PARA USO DO
TRANSPORTE COLETIVO E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS QUE ESPECIFICA.

O Povo do Município de Ouro Branco, Estado de Minas Gerais, por seus representantes na Câmara Municipal, aprovou e eu, Prefeito Municipal, em seu nome, sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica instituído o programa “Tarifa Zero” no Município de Ouro Branco, que será regido pelas disposições contidas nesta lei e nos demais atos normativos que venham regulamentá-la.

Art. 2º. O programa “Tarifa Zero” tem por escopo a implementação de instrumentos jurídicos e financeiros contratuais destinados a viabilizar a incidência de subsídios diretos ao sistema de transporte coletivo municipal urbano e distrital, de forma que seus custos sejam suportados integral ou parcialmente pelo Poder Público, desonerando o preço da tarifa ao usuário final do sistema.

Parágrafo único: O subsídio de que trata essa lei será definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário do mesmo.





Art. 3º. O programa de que trata a presente Lei deverá ser implementado, primeiramente, em caráter experimental, pelo prazo de 180 dias, a fim de que o correto dimensionamento da operação e sua viabilidade econômica possam ser avaliados de forma constante pelos órgãos de monitoramento designados.

Parágrafo único: Terminado o prazo de 180 dias, por ato do Poder Executivo, o caráter do programa poderá ser convertido em permanente ou remodelado, conforme os parâmetros permissivos dessa Lei e dos normativos federais concernentes à mobilidade urbana.

Art. 4º. O subsídio ao sistema de transporte coletivo municipal será regido por cláusula contratual que deverá prever fórmula econômica, a considerar os custos fixos e variáveis da operação, a fim de que o valor a ser destinado à desoneração da tarifa para o usuário final possa ser calculado de forma clara, técnica e transparente.

§1º O acompanhamento, assim como a ordenação e liquidação da despesa do subsídio será de responsabilidade da Secretaria Municipal designada como gestora da política pública de trânsito do Município de Ouro Branco e da Secretaria Municipal de Educação, no que se refere ao transporte escolar.

§2º Respeitados os limites legais, contratuais e de equilíbrio econômico financeiro da relação, poderá ser determinado pela Secretaria Municipal responsável pelo trânsito, o acréscimo ou a supressão de veículos no sistema, assim como a remodelação das linhas vigentes, de forma a buscar a melhor eficiência e efetividade do serviço público para a população.

§3º O valor do subsídio será calculado e implementado respeitados os parâmetros da cláusula contratual estipulada nos termos do caput desse artigo.

Art. 5º. Na hipótese em que o serviço público de transporte coletivo estiver sendo prestado sob o regime de concessão, a concessionária deverá garantir à Secretaria Municipal gestora do





contrato o acesso necessário ao monitoramento e fiscalização, em tempo real, do deslocamento dos ônibus empenhados no sistema.

§1º: Ainda na hipótese desse artigo, sempre que solicitado, a concessionária deverá munir a Secretaria municipal gestora de todos os dados necessários à fiscalização da execução do serviço, tais como o número aproximado de usuários por linha e a quilometragem rodada pelos veículos.

§2º: A concessionária deverá informar de forma imediata à Secretaria gestora toda e qualquer intercorrência que impacte na prestação do serviço, como, por exemplo, eventuais acidentes de trânsito envolvendo os veículos empenhados na concessão, defeitos que tenham impactado na operação de quaisquer das linhas ou episódios fáticos relevantes, de qualquer natureza, ocorridos dentro dos veículos envolvendo passageiros e/ou funcionários.

Art. 6º. A viabilidade econômica da manutenção do programa “Tarifa Zero” deverá ser avaliada constantemente pela Secretaria gestora do contrato, que poderá suspender a sua execução ou aplicar o subsídio parcial ao sistema, respeitada a capacidade econômica e orçamentária do Município.

Parágrafo único: O subsídio parcial ao sistema, quando implementado, se dará para redução do valor da tarifa ao usuário final ou para evitar seu aumento em razão da necessária manutenção do equilíbrio econômico financeiro do contrato.

Art. 7º. A vigência do programa “Tarifa Zero” em sua forma integral ou parcial deverá produzir efeitos financeiros proporcionais na concessão do vale-transporte aos servidores públicos municipais e demais beneficiários do vale por parte do Poder Público.

Art. 8º. As despesas previstas nessa Lei serão suportadas por dotações orçamentárias designadas no orçamento público sendo que, para o ano de 2022, deverá ser suportada pelas





seguintes dotações: 15.004 2.147 3.3.60.45.00.00.00.00 (Sec. Mun. de Segurança Pública, Mobilidade e Trânsito), 06.002.12.361.0018.2109.3.3.90.39 e 06.002.12.361.0018.2110.3.3.90.39 (Secretaria Municipal de Educação).

§1º: O Poder Executivo deverá constar nas leis orçamentárias seguintes dotação destinada a suportar a despesa do programa instituído por essa Lei, bem como promover as alterações necessárias no orçamento vigente para sua implementação.

§2º As estimativas de impacto do programa no orçamento constarão em anexo ao presente diploma normativo.

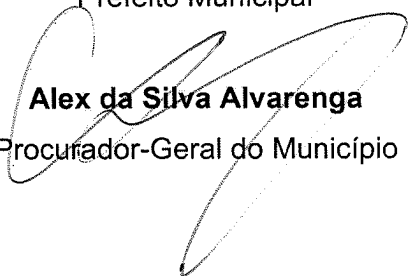
Art. 9º Para fazer frente à despesa dessa Lei, fica autorizada a abertura de crédito adicional suplementar no orçamento vigente no valor de R\$ 1.042.224,20 (um milhão quarenta e dois mil duzentos e vinte quatro reais e vinte centavos) a ser alocado na ficha 15.004 2.147 3.3.60.45.00.00.00.00, da Secretaria Municipal de Segurança Pública, Mobilidade e Trânsito, sendo que a origem do crédito derivará de excesso de arrecadação, conforme planilha anexa.

Art. 10. Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em sentido contrário, inclusive a Lei Municipal 2.565/2022.

Ouro Branco, 12 de Agosto de 2022


Hélio Márcio Campos

Prefeito Municipal


Alex da Silva Alvarenga
Procurador-Geral do Município





Ouro Branco, 04 de agosto de 2022

**Ilmo. Sr
Hélio Márcio Campos
Prefeito do Município de Ouro Branco**

Assunto: RELATÓRIO DE ATIVIDADES – GRUPO DE ESTUDO DE VIABILIZAÇÃO DO PROGRAMA DENOMINADO “TARIFA ZERO”, DESTINADO A PERMITIR O SUBSÍDIO INTEGRAL OU PARCIAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE OURO BRANCO

Trata-se de relatório de atividades executadas pelo grupo de estudo de viabilização do programa denominado “Tarifa Zero”, destinado a permitir o subsídio integral ou parcial do sistema de transporte coletivo e escolar no município de Ouro Branco.

Sr. Prefeito, o grupo de estudo foi instituído no dia 28/03/2022 com o objetivo de avaliar a viabilidade de implantação do programa referenciado, proporcionando a modelação de um sistema de transporte coletivo adequado à realidade financeira e orçamentária do Município, seguindo padrões técnicos e jurídicos já experimentados e aprovados em outros entes públicos em Minas Gerais, no Brasil e no exterior.

O grupo é composto por um representante da Procuradoria Jurídica, um representante da Secretaria Municipal de Planejamento, uma da Secretaria Municipal de Educação, uma da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social, um da Secretaria Municipal de Saúde e dois da Secretaria Municipal de Segurança Pública, Mobilidade e Trânsito. Ademais, a Secretaria de Governo e o gabinete do vice-prefeito acompanhou os trabalhos desenvolvidos.

De fato, foram feitas diversas reuniões internas para discussão da viabilidade do sistema e que tinham por objeto a análise dos custos de operação apurados em relação ao sistema vigente atualmente.

Debateu-se ainda sobre qual seria o melhor sistema: o de tarifa reduzida ou o de tarifa zero, ocasião em que se verificou que a diferença de custeio entre os dois modelos seria muito pequena e o benefício da tarifa zero extremamente relevante. Assim, em uma análise de risco (gráfico de gestão de risco), chegamos à conclusão de que o subsídio integral seria o mais adequado para o presente momento.

Além disso, no dia 03/05/2022 o grupo visitou a cidade de Mariana, para conhecer o sistema de transporte lá vigente, que adota a política de tarifa zero. Na ocasião fomos recebidos pelo então prefeito municipal e pelo seu secretariado, quando diversas dúvidas foram sanadas.

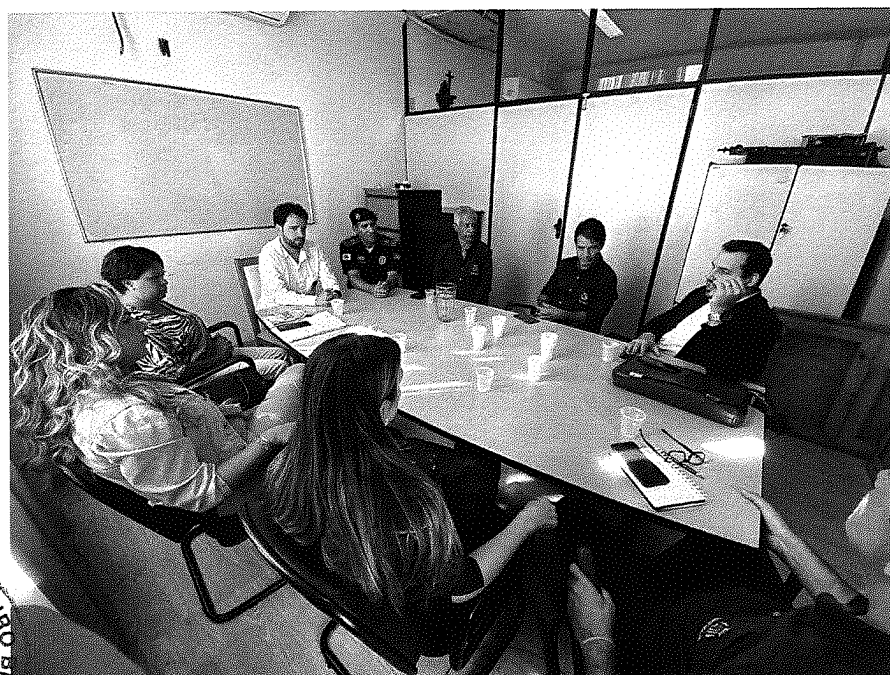
O Sr. Prefeito de Mariana destacou diversas vantagens do programa, notadamente no que concerne ao incentivo à economia local, ao desenvolvimento social do Município e da





ampliação da cobertura educacional e de saúde, tendo em vista a redução de evasão escolar e a facilidade de acesso aos postos de saúde.

Abaixo fotos do encontro:





A partir do conhecimento do sistema adotado em Mariana, o Grupo de Estudo se debruçou sobre planilhas apresentadas pela atual concessionária do serviço de transporte, sendo que diversos ajustes foram solicitados a ela.

Por fim, após detida análise planilhar e apresentação dos cálculos feitos pelo grupo de trabalho do Município à empresa concessionária, firmou-se como resultado final do processo o consenso em torno da última proposta apresentada pela empresa que segue anexo a esse documento, e que foi submetida à análise de auditoria externa, conforme laudo também anexo.

Logo, temos que, a primeira etapa dos trabalhos do Grupo de Estudo designado encontra-se encerrada, haja vista a conclusão alcançada em relação à viabilidade de tornar o sistema, no formato de linhas e veículos em que atualmente se encontra (sem prejuízo de eventuais melhorias posteriores), acobertado pela tarifa subsidiada, tal como já há longos anos ocorre na grande maioria das cidades europeias e dos Estados Unidos da América.

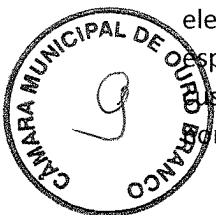
Maiores detalhamentos em relação ao sistema poderão ser verificados no projeto de lei que será encaminhado à Câmara Municipal, assim como no estudo de impacto-financeiro que o acompanhará, amparado em diversas planilhas e laudos técnicos.

Importante ressaltar nesse ponto que o Grupo de Trabalho designado é integrado por servidores que possuem formação superior em economia, contabilidade, direito, assistência social, logística e em ciências militares.

A capacitação técnica e o comprometimento dos integrantes do Grupo em muito contribuiu para o desenvolvimento de um trabalho sério, responsável e adequado ao propósito perseguido, qual seja, a melhor forma de atendimento ao interesse público.

Temos convicção de que o programa em muito contribuirá para o dia-a-dia de nossa população, a um custo reduzido, se levarmos em consideração o montante que o Município já dispende com o custeio do sistema de transporte local (compra de vale-transporte e subsídio parcial).

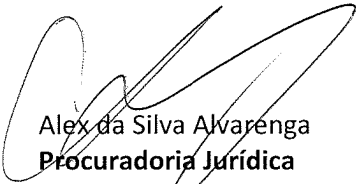
Alertamos, todavia, que, como apurado no Município de Mariana e de Campo Belo, é normal que o início da operação, nos moldes propostos, tende a apresentar dificuldades iniciais, mas que são sanadas com o decorrer do tempo, em razão de fatores como a curiosidade dos munícipes em relação ao transporte (que acaba por elevar o número de usuários nas primeiras semanas) e apuração do dimensionamento da operação após a gratuidade. Os gestores dos Municípios consultados recomendaram em uníssono: Paciência e prudência, uma vez que a elevação súbita e desenfreada do número de ônibus para atendimento de uma demanda esporádica, fundada na curiosidade inicial acerca do sistema tende a elevar demasiadamente o custo do subsídio, o que deve ser evitado, já que a demanda real do sistema tende a se formalizar com o tempo.



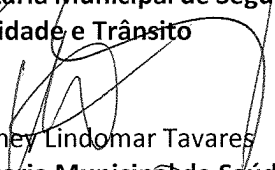


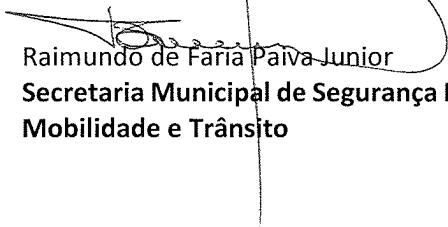
Uma vez aprovado o projeto de lei, passaremos à fase de construção dos aditivos contratuais necessários à implementação do sistema e da estruturação da fiscalização da operação.

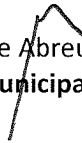
Respeitosamente,

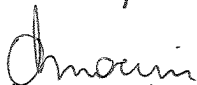

Alex da Silva Alvarenga
Procuradoria Jurídica


Sérgio Henrique Cardoso
Secretaria Municipal de Segurança Pública,
Mobilidade e Trânsito


Waldiney Lindomar Tavares
Secretaria Municipal de Saúde


Raimundo de Faria Paiva Junior
Secretaria Municipal de Segurança Pública,
Mobilidade e Trânsito


Adely Pires de Abreu Júnior
Secretaria Municipal de Planejamento


Cleidiane Sartori Amorim
Secretaria Municipal de Educação


Bruna Stelamires Gomes Quintela
Secretaria Municipal de Des. Social





ANEXO 1 – ESTIMATIVA DE IMPACTO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO





ANEXO 1 - ESTIMATIVA DE IMPACTO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO

Ementa do projeto de Lei:

INSTITUI O PROGRAMA "TARIFA ZERO" NO MUNICÍPIO DE OURO BRANCO, CONSISTENTE NA AUTORIZAÇÃO PARA A IMPLANTAÇÃO DO SUBSÍDIO NECESSÁRIO À ISENÇÃO INTEGRAL OU PARCIAL DE TARIFA PARA USO DO TRANSPORTE COLETIVO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS QUE ESPECIFICA

TIPO DE AÇÃO GOVERNAMENTAL:

- () Criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental – Art. 16
(X) Despesa obrigatória de caráter continuado – Art. 17

DESCRIÇÃO DO IMPACTO NO EXERCÍCIO FINANCEIRO CORRENTE:

Quantidade	Descrição	Valor estimado (R\$)
1	Subsídio financeiro – Transporte Coletivo	R\$1.042.224,20
Valor Total:		

PROGRAMAÇÃO DE IMPACTO ESTIMADO

MÊS	EXERCÍCIO 2022	EXERCÍCIO 2023	EXERCÍCIO 2024
JANEIRO		R\$291.536,16	R\$326.199,81
FEVEREIRO		R\$291.536,16	R\$326.199,81
MARÇO		R\$291.536,16	R\$326.199,81
ABRIL		R\$291.536,16	R\$326.199,81
MAIO		R\$291.536,16	R\$326.199,81
JUNHO		R\$291.536,16	R\$326.199,81
JULHO		R\$291.536,16	R\$326.199,81
AGOSTO		R\$291.536,16	R\$326.199,81
SETEMBRO	R\$260.556,05	R\$291.536,16	R\$326.199,81
OUTUBRO	R\$260.556,05	R\$291.536,16	R\$326.199,81



NOVEMBRO	R\$260.556,05	R\$291.536,16	R\$326.199,81
DEZEMBRO	R\$260.556,05	R\$291.536,16	R\$326.199,81
VALOR TOTAL	R\$1.042.224,20	R\$3.498.433,92	R\$3.914.397,72

FONTE DE RECURSO

Tesouro Municipal (X) nº: 15.004 2.147 3.3.60.45.00.00.00.00,
06.002.12.361.0018.2109.3.3.90.39 e 06.002.12.361.0018.2110.3.3.90.39

Fundo Municipal () _____

Operação de Crédito () _____

Outra fonte () _____

PREMISSAS E METODOLOGIA DE CÁLCULO:

O cálculo da despesa levou em consideração o custo de operação por veículo empenhado na operação do transporte coletivo municipal. Nesse sentido, a despesa levou em consideração fatores que compõem o custo variável como o consumo de combustível, lubrificante e fluidos, pneus, peças e manutenção; assim como os custos fixos como: as despesas com pessoal, depreciação e remuneração do capital aplicado em veículos, custo de depreciação e remuneração dos Chassis e Carrocerias, remuneração de capital aplicado em almoxarifado, instalações e equipamentos, depreciação de máquinas, instalações e equipamentos, despesas administrativas, taxa de remuneração do operador do serviço, taxas, tributos (já considerando a redução prevista no projeto de lei), impostos. Considerou-se ainda a despesa com a manutenção de frota reserva. O detalhamento de cada um dos critérios de cálculo podem ser verificados no documento anexo a esse estudo, tendo sido o mesmo elaborado após diversas reuniões com a empresa que atualmente presta o serviço sob o regime de concessão. Foram vários apontamentos feitos pelo grupo de trabalho formado pelo Poder Executivo para estudo da viabilidade do presente projeto, juntamente com empresa de auditoria externa e que culminaram, após exaustivo trabalho, no número final que embasa a presente estimativa. Importante notar que o valor elencado na planilha se refere à diferença entre o que o Município já dispense atualmente com a aquisição de vale-transporte (servidores: média de 39.876,64/mês, estudantes: média de 87.548,58/mês) e subsídio mensal ao sistema (média de R\$159.921,89/mês) e o valor orçado para custeio do subsídio integral (R\$547.903,16/mês) assim, a planilha de programação do impacto traz efetivamente o impacto financeiro que o projeto de lei trará ao erário, uma vez que o Município já dispense mensalmente recursos e que, por óbvio, não são considerados no presente impacto, uma vez que os mesmos já





existiam e continuarão a existir independentemente da aprovação do presente projeto de lei. Ademais, os valores previstos para os anos de 2023 e 2024 se referem ao valor mensal apurado pelo grupo de trabalho, deduzidas as despesas que o ente já assume atualmente com aquisição de vale transportes e subsídios parciais ao sistema, acrescido do índice acumulado de IPCA dos últimos 12 meses, de 11,89% por exercício.

Ouro Branco, 11 de agosto de 2022.

Alex da Silva Alvarenga
Procurador-Geral do Município





ANEXO 2 - DECLARAÇÃO DO ORDENADOR DA DESPESA

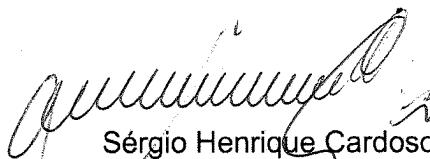
Declaro, em cumprimento ao disposto no artigo 16, II da LC 101 (Lei de Responsabilidade Fiscal) que a despesa criada em decorrência da aprovação do presente projeto de Lei tem adequação financeira e orçamentária com a Lei Orçamentária Anual do Município vigente e é compatível com o Plano Plurianual e a Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Declaro ainda que:

() a despesa será realizada integralmente no exercício presente, não havendo impacto orçamentário-financeiro em qualquer dos exercícios subsequentes.

(X) a despesa, por ultrapassar o presente exercício financeiro, será consignada nas leis orçamentárias dos anos seguintes.

Ouro Branco, 11 de agosto de 2022



Sérgio Henrique Cardoso

Ordenador da despesa da Secretaria Municipal de Segurança Pública, Mobilidade e Trânsito





**ANEXO 3 – COMPENSAÇÃO ORÇAMENTÁRIA FINANCEIRA (APENAS PARA DESPESA
OBRIGATÓRIA DE CARÁTER CONTINUADO – ART. 17)**

A despesa gerada pelo projeto de Lei em análise será compensada mediante:

() Redução de despesa na LOA 20__, conforme anulação parcial ou total de dotações orçamentárias prevista (s) no próprio projeto de lei, mantida a redução, de forma proporcional, nas próximas leis orçamentárias.

(X) Aumento da receita em decorrência de:

Aumento da receita em decorrência de expectativa de incremento de arrecadação municipal, conforme anexo.

() Utilização de recursos decorrentes de superávit financeiro/saldo financeiro, conforme demonstrativo.

Estima-se que a despesa não prejudicará o cumprimento dos limites dos índices de pessoal do Município, conforme previsto na LRF.

A presente despesa poderá, assim, ser realizada nos termos legais.

Ouro Branco, 11 de agosto de 2022.

Adely Pires de Abreu Júnior
Secretário Municipal de Planejamento



PROJEÇÃO DE RECEITAS - BASE JULHO/2022

RECURSO	LOA 2022	REAL ATÉ JULHO 2022	PROJEÇÃO 2022	PROJEÇÃO X LOA
100	88.139.719,60	56.628.207,04	97.720.837,80	9.581.118,20
101	15.230.338,04	9.788.803,93	18.209.238,32	2.978.900,28
102	21.061.979,91	13.373.664,54	23.320.652,02	2.258.672,11
106	240.000,00	-	-	240.000,00
108	31.448,11	6.148,60	33.826,02	2.377,91
113	-	96.805,00	165.951,43	165.951,43
116	94.907,30	32.904,96	94.907,30	-
117	2.177.366,58	1.154.756,09	2.462.441,29	285.074,71
118	22.047.192,69	15.625.717,38	26.786.944,08	4.739.751,39
119	9.448.796,87	6.696.736,04	11.480.118,93	2.031.322,06
122	1.032,60	30.080,59	51.566,73	50.534,13
123	619.560,00	133.713,51	753.273,51	133.713,51
124	2.821.059,67	531.240,16	1.667.298,83	- 1.153.760,84
129	1.040.119,60	290.665,89	498.284,38	- 541.835,22
142	1.819.336,63	13.044,18	437.225,37	- 1.382.111,26
143	3.012,96	10,79	18,50	- 2.994,46
144	727.353,87	345.397,57	647.126,50	- 80.227,37
145	136.387,21	49.413,93	84.709,59	- 51.677,62
146	380.744,39	1.960,37	40.013,17	- 340.731,22
147	1.796.132,05	1.123.541,79	1.926.071,64	129.939,59
153	454.375,10	35.378,53	460.648,91	6.273,81
154	1.034.203,38	-	-	- 1.034.203,38
155	2.161.755,38	3.373.286,07	5.782.776,12	3.621.020,74
156	134.857,56	93.528,22	160.334,09	25.476,53
157	18.136,98	1.023,73	18.136,98	-
159	7.972.664,95	6.222.833,67	10.667.714,86	2.695.049,91
160	-	924.064,89	938.837,39	938.837,39
161	591.112,88	15,54	111,30	- 591.001,58
162	-	-	-	-
164	-	727.922,35	1.247.866,89	1.247.866,89
165	184.958,81	275.260,83	471.875,71	286.916,90
168	1.500.000,00	1.529.429,21	1.529.429,21	29.429,21
169	255.640,78	80.606,04	301.246,82	45.606,04
170	3.993.994,08	1.795.815,18	3.293.789,73	- 700.204,35
171	1.051.149,33	747.770,73	1.281.892,68	230.743,35
176	1.221.485,67	11.488,72	19.694,95	- 1.201.790,72
184	735.272,41	444.207,62	761.498,78	26.226,37
185	691.908,02	86.338,33	148.008,57	- 543.899,45
186	599.378,65	604.317,32	1.035.972,55	436.593,90
190	9.813.515,19	2.979.760,20	7.787.802,21	- 2.025.712,98
192	215.391,44	2.542,63	4.358,79	- 211.032,65
TOTAL	200.446.288,69	125.858.402,17	222.292.501,95	21.846.213,26

PROJETO LEI Nº , de 12 de agosto 2022

100				1.042.224,20
101				
102				
Outros				
TOTAL	-	-	-	1.042.224,20



SALDO EXPECTATIVA EXCESSO ARRECADAÇÃO

100				8.538.894,00
101				2.978.900,28
102				2.258.672,11
Outros				7.027.522,68



Proposta Técnica e Comercial – Tarifa Zero – Urbano e Distrital de Ouro Branco - MG

Proposta Técnica e Comercial

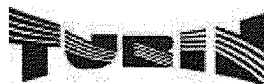
TARIFA ZERO

Transporte Urbano e Distrital

Ouro Branco - MG

02/08/2022





Proposta Técnica e Comercial – Tarifa Zero – Urbano e Distrital de Ouro Branco - MG

APRESENTAÇÃO

Turin Transportes, operadora do transporte coletivo de passageiros das linhas urbanas e distritais do município de Ouro Branco – MG, vem por meio desta proposta Técnica e Comercial apresentar atualização do orçamento de preços atendendo à solicitação realizada por meio do ofício nº 025/2022/Procuradoria Jurídica/Sec. Segurança Pública, Mobilidade e Trânsito, encaminhado por e-mail no dia 25 de fevereiro de 2022, com o assunto: Solicita orçamento para estudos preliminares de implantação de política pública e posteriormente atendendo às adequações solicitadas.

DA SOLICITAÇÃO

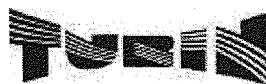
Trata-se de solicitação realizada pelo poder público com vistas a subsidiar estudos para implementação do subsídio tarifário – tarifa zero, para os usuários do sistema de transporte coletivo urbano e distrital, no município de Ouro Branco – MG.

Na solicitação, constam as informações relativas ao número de veículos necessários à operação dessa modalidade, bem como o quadro de horários e km prevista para efetivação do atendimento aos usuários.

Importante registrar que a Turin Transportes Ltda detém exclusividade na execução do serviço público de transporte público coletivo de passageiros no Município de Ouro Branco, em regime de concessão pública, conforme decorre da Concorrência Pública nº. 01/2010 (Processo Administrativo nº. 161/2010), realizada nos termos da Lei Federal nº. 8.987/95.

A presente proposta foi atualizada com base nas solicitações realizadas pelo Poder Público tendo como base a frota operacional de 10 veículos e km operada de 49.000 kms para as linhas urbanas e 8 veículos e 13.000 km para as linhas distritais, refletindo o cenário operacional do mês de junho/2022, nos moldes de horários vigentes nesse respectivo mês.





DA METODOLOGIA ADOTADA PARA CONFECCÃO DO ORÇAMENTO

Visando apresentar um orçamento equilibrado, que contemple os atuais custos do sistema, bem como proporcionar condições de escalabilidade em razão da alteração da demanda de usuários (para mais ou para menos), adotamos como metodologia a planilha de custos padrão GEIPOT, que é a mesma planilha utilizada atualmente pela operadora para apresentação dos seus custos à prefeitura, planilha esta que está sendo mensalmente auditada para autorização e concessão do subsídio financeiro à operadora.

Considerando a possibilidade de alterações nos escopos operacionais inicialmente previstos nesse orçamento, apresentaremos os valores necessários para operacionalização dos serviços nos moldes solicitados, bem como valores unitários de veículos em operação e custo do km rodado, que deverão ser utilizados para fins de remuneração da operadora.

Considerando também as especificidades operacionais distintas das linhas urbanas e distritais, apresentaremos valores também distintos para cada área de atuação. Assim, caso sejam necessárias alterações dos parâmetros operacionais, estes poderão ser realizados de maneira separada, atendendo às necessidades apontadas pelo município.

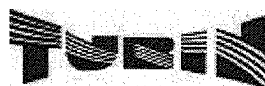
Encontram-se anexo a este orçamento as planilhas de custos das linhas urbanas e distritais, com respectivos detalhamentos dos custos.

DAS CONDIÇÕES OPERACIONAIS E TECNOLÓGICAS QUE CONTEMPLAM ESSE ORÇAMENTO

Considerando a necessidade de ofertar um atendimento de excelência aos usuários, com os melhores princípios tecnológicos e de gestão da operação, consideramos a manutenção das atuais ferramentas utilizadas na gestão da operação, quais sejam:

Linhas que atendem o sistema urbano: veículos ônibus e micro-ônibus dotados de sistema

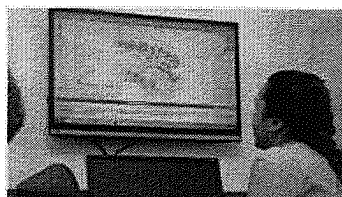




Proposta Técnica e Comercial – Tarifa Zero – Urbano e Distrital de Ouro Branco - MG

de telemetria e rastreamento por satélite, câmeras internas e sistema de bilhetagem eletrônica.

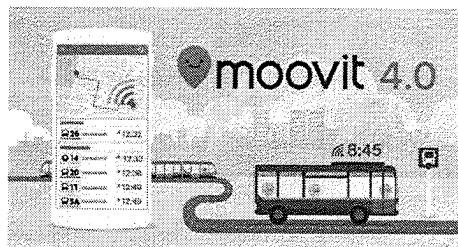
Linhas que atendem o sistema distrital: veículos ônibus e micro-ônibus dotados de sistema de telemetria e rastreamento por satélite e controle manual de passageiros (nesse tipo de serviço não é possível contarmos com sistema de bilhetagem eletrônica, em razão do tipo de veículo e das condições de trafegabilidade ao qual os equipamentos são expostos).



Será disponibilizado também um CCO (Centro de Controle Operacional) para monitoramento das operações do sistema urbano em modo contínuo (24x7) visando atuação preventiva e imediata na gestão da operação.

Também serão disponibilizados canais de atendimento ao usuário através de telefone, site e redes sociais.

Contempla também esse orçamento a disponibilização de aplicativo para os usuários visando o acompanhamento dos atendimentos e oferta de informações relativas aos trajetos e horários de atendimento das linhas urbanas.





Proposta Técnica e Comercial – Tarifa Zero – Urbano e Distrital de Ouro Branco - MG

DOS VALORES

Para operacionalização do atendimento solicitado pela Prefeitura Municipal de Ouro Branco, considerando as informações encaminhadas junto à solicitação, serão necessários os seguintes recursos:

Linhas urbanas:

- 10 veículos em operação e 3 veículos reservas;
- 21 motoristas entre efetivos, folguistas, reservas e feristas;
- 49.000 km em média / mês, já contemplando a km ociosa.

Item	R\$ unit.	Qtd.	R\$ total
Veículo	R\$ 20.352,60	10 veículos	R\$ 203.526,00
Km rodada cheia	R\$ 4,48	46.550 km	R\$ 193.648,00
Valor total previsto			R\$ 397.174,00

Linhas rurais:

- 8 veículos em operação e 1 veículo reserva;
- 9 motoristas entre efetivos, reservas e feristas;
- 13.000 km em média / mês, já contemplando a km ociosa.

Item	R\$ unit.	Qtd.	R\$ total
Veículo	R\$ 10.045,30	8 veículos	R\$ 80.362,40
Km rodada cheia	R\$ 5,66	12.350 km	R\$ 69.901,00
Valor total previsto			R\$ 150.263,40

Valor total médio / mês previsto (Linhas urbanas e rurais) = R\$ 547.437,40 (quinhentos e quarenta e sete mil, quatrocentos e trinta e sete reais e quarenta centavos).





Proposta Técnica e Comercial – Tarifa Zero – Urbano e Distrital de Ouro Branco - MG

Itens opcionais (não inclusos nos valores acima relacionados):

Item	Descrição	R\$ Valor
Wi-fi nos ônibus	Disponibilização de acesso à internet através de Wi-fi nos ônibus	R\$ 180,00 por veículo / mês
Pesquisa embarcada via validador CCIT	Sistema de pesquisa/enquetes utilizando o bilhetador eletrônico CCIT disponíveis nos veículos das linhas urbanas	R\$ 200,00 por veículo / mês

DA MEDOLOGIA DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO

Consideramos como metodologia adequada para medição dos valores a serem pagos pela Prefeitura Municipal de Ouro Branco a seguinte equação:

Valor de pagamento = (Valor fixo por veículo x quantidade de veículos em operação) + (Valor do km rodado x Km rodada cheia)

- Os valores fixos por veículo deverão ser pagos na integralidade, independente da quantidade de dias operados no mês.
- Os valores da km cheia rodada deverão ser pagos somente sobre a km cheia efetivamente operada no período.
- Para fins de base de cálculo da km cheia rodada, deverá ser considerada a tabela de km por linha/viagem/horário para cada dia da semana, multiplicado pelo número de dias operados. A km base de cada linha/viagem/horário operada poderá sofrer alterações em razão das seguintes situações:
 - Alteração do trajeto em razão de solicitação realizada pela Prefeitura;





Proposta Técnica e Comercial – Tarifa Zero – Urbano e Distrital de Ouro Branco - MG

- Alteração do trajeto em razão mudanças no trânsito devido a bloqueios de vias.
- Serão mantidos registros diários da operação afim de evidenciar as seguintes ocorrências:
 - Registro de alterações na km operada em razão dos fatores acima elencados;
 - Registro de não realização de km operada em razão de problemas causados pela operadora (quebra de veículos, falta de motoristas, etc...).
- Considerando que a única fonte de pagamento passaria a ser a Prefeitura Municipal de Ouro Branco e, em razão da necessidade de se manter um fluxo de caixa necessário para custeio dos insumos e mão de obra alocados na operação, é imprescindível que sejam realizadas 2 (duas) medições mensais, 1 (uma) a cada 15 (quinze) dias, de forma a garantir o repasse dos recursos em sua totalidade dentro do próprio mês de operação.
- No caso de inclusões de veículos na operação visando atender demandas a pedido da Prefeitura Municipal de Ouro Branco, os custos fixos destes veículos deverão ser calculados “pro rata” tendo como base a quantidade de dias no mês em que foram inseridos (condição apenas para o primeiro mês de operação). Para tanto, necessitamos de um prazo de até 20 dias para fins de mobilização de veículo e motoristas, contados a partir da solicitação formal da Prefeitura.

DA MANUTENÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

Considerando a necessidade de manutenção constante do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, as planilhas apresentadas juntamente com este orçamento, deverão ser utilizadas como base para realização das seguintes atualizações de preços:

- 1) Atualização mensal do preço do óleo diesel, tendo como referência o preço do litro de óleo diesel S10 em Minas Gerais, constante no site da ANP (Agência Nacional do





Proposta Técnica e Comercial – Tarifa Zero – Urbano e Distrital de Ouro Branco - MG

Petróleo). As alterações realizadas, que poderão alterar o custo do km rodado para mais ou para menos, deverão ser apresentadas à Prefeitura até o dia 10 de cada mês, sendo os valores alterados (se este for o caso), para a medição do mês subsequente;

- 2) Atualização, a cada 12 meses, dos demais insumos e componentes de custos operacionais (pneus, lubrificantes, valores de chassis e carrocerias, salários e benefícios, etc...);
- 3) Em caso de alterações no escopo operacional que ensejam mudanças nos parâmetros básicos da planilha (média de consumo de combustível, fator de utilização dos motoristas, encargos sociais, impostos e taxas), a qualquer momento, poderá ser apresentado à Prefeitura a solicitação de adequação de tais parâmetros, sempre acompanhados das devidas justificativas e memórias de cálculo que as sustente.

DA VALIDADE DESTE ORÇAMENTO

Este orçamento tem validade de 30 dias, a contar da data de apresentação.

Sem mais, nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos.

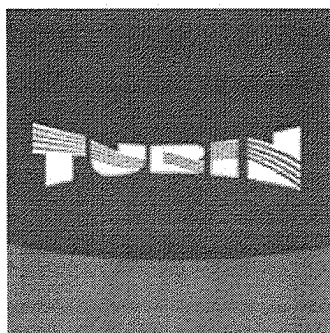
Respeitosamente,

Turin Transportes Ltda



Planilha de Índices e Preços

Relativos à Linha Urbana

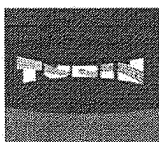


TURIN TRANSPORTES

TARIFA ZERO



Município de Ouro Branco



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos

Fluido de Freio	28,000 R\$ / l
Graxa	15,8500 R\$ / l
Pneu 275	2.762,12 R\$
Câmara 1000x20	0,00 R\$
Protetor 1000x20	0,00 R\$
Recapagem 275	485,00 R\$
Chassis C/ pneu	286.200,00 R\$
Rodagem Completa	16.572,72 R\$
Chassis S/ pneu	269.627,28 R\$
Carroceria	306.425,00 R\$
Veículo Completo	592.625,00 R\$
Monobloco	592.625,00 R\$

SALÁRIOS

Salário de Motorista	2.864,99 R\$
Salário de Cobrador	R\$
Salário de Fiscal	2.737,35 R\$
Salário de Manutenção	1.991,74 R\$
Benefícios	667,49 R\$

ÍNDICES

Óleo Diesel	0,384600 l / km
Óleo de Carter	0,000853 l / km
Óleo de Caixa	0,000424 l / km
Óleo de Diferencial	0,000530 l / km
Fluido de Freio	0,000210 l / km
Graxa	0,000270 l / km

Pneu 275	6 unid.
Câmara 1000x20	unid.
Protetor 1000x20	unid.
Recapagem 275	2 unid.

Vida útil de rodagem	95.000 Km
----------------------	-----------

Peças e Acessórios	0,005000 PVN s/p
--------------------	------------------

FATORES DE UTILIZAÇÃO / ENCARGOS SOCIAIS

F.U. de Motorista	2,0909 Hom/Vc
F.U. de Cobrador	0,0000 Hom/Vc
F.U. de Fiscal	0,2200 Hom/Vc
F.U. de Manutenção	0,4500 Hom/Vc
Benefícios	2,7609 Hom/Vc
Pessoal Administrativo	15,0000% Massa Sal.
Encargos Sociais	44,23%

PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos

DESPESAS DE CAPITAL

Depreciação de Veículos	
Vida útil	10 anos
Σ n	55
Valor Depreciável	90,00%
Valor Residual	10,00%
Número de meses	12
Remuneração de Veículos	



Vida útil	10 anos
Σ n	55
Valor Depreciável	90,00%
Valor Residual	10,00%
Taxa de Remuneração anual (i)	12,00%
Número de meses	12
Remuneração de Almoxarifado	0,03% PVN c/
Remuneração de Instalações e Equipamentos	0,04% PVN c/
Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos	0,01% PVN c/
Despesas Administrativas	0,15% PVN c/
Despesas com Seguro Obrigatório e IPVA	23,83 Nº de UFIR

TAXAS, TRIBUTOS E IMPOSTOS

Taxa de remuneração do operador	5,00% custo
ISSQN	0,00% custo
PIS / COFINS	0,00% custo
SUBST. INSS S/ FOLHA	2,00% custo
Outorga	0,00% custo
Valor da UFIR	4,7703 R\$

COMPOSIÇÃO DA FROTA

IDADE	ANO	CHASSIS
0 - 1	2022	0
1 - 2	2021	0
2 - 3	2020	0
3 - 4	2019	0
4 - 5	2018	0
5 - 6	2017	0
6 - 7	2016	3
7 - 8	2015	0
8 - 9	2014	0
9 - 10	2013	7
		0
		0
>= 10 anos	<= 2012	3
Total		13

IDADE MÉDIA :
8,54 ANOS

PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos



1. Determinação do Preço relativo aos Custos Variáveis

	Índice de Consumo	Preço	Custo / km
Óleo Diesel	0,3846 (l/km) x	6,9300 R\$/l	= 2,6653 R\$/l

1.2. Lubrificantes

	Índice de Consumo	Preço	Custo / km
1.2.1. Óleo de Carter	0,000853 (l/km) x	9,6275 R\$/l	= 0,0082 R\$/l
1.2.2. Óleo de Caixa de Mud.	0,000424 (l/km) x	11,0859 R\$/l	= 0,0047 R\$/l

1.3. Rodagem (dados para Pneus Radiais)

	Índice de Consumo	Preço		Custo / km
1.3.1. Pneus	6 (por / ônibus)	2.762,12	R\$ =	16.572,7200 R\$
1.3.2. Recapagens	2 (por / ônibus) x 6	485,00	R\$ =	5.820,0000 R\$
1.3.3. Câmaras	(por / ônibus) x 6		R\$ =	0,0000 R\$
1.3.4. Protetores	(por / ônibus) x 6		R\$ =	0,0000 R\$
1.3.5. Total			=	22.392,7200 R\$
1.3.6. Vida Útil Total			=	95.000 km
1.3.7. Custo / Km	(1.3.5/1.3.6)		=	0,2357 R\$/km

1.4. Peças e Acessórios

1.4.1 Índice de Consumo	=	0,005000
1.4.2 Preço do Veículo sem pneu	=	576.052,28
1.4.3 Índice x Preço	=	0,7642 R\$/km

1.5. TOTAL DOS CUSTOS VARIÁVEIS

Diesel (1.1.)	=	2,6653 R\$/Km
Lubrificantes (1.2.6.)	=	0,0290 R\$/Km
Rodagem (1.3.7)	=	0,2357 R\$/Km
Peças e Acessórios (1.4.3.)	=	0,7642 R\$/Km
1.5.1. TOTAL	=	3,6942 R\$/Km

PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

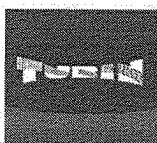
Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos

2. Determinação do Preço relativo aos Custos Fixos

2.1. Despesas com Pessoal

	Índice		Salário		Enc. Soc.		Custo Total
2.1.1. Motoristas	2,0909	x	2.864,99	x	44,23%	=	8.639,98 R\$/veíc.
2.1.2. Cobradores	0,0000	x	0,00	x	44,23%	=	- R\$/veíc.
2.1.3. Fiscais	0,2200	x	2.737,35	x	44,23%	=	868,58 R\$/veíc.
2.1.4. Pessoal de Manutenç	0,4500	x	1.991,74	x	44,23%	=	1.292,71 R\$/veíc.
2.1.5. Benefícios	2,7609	x	667,49			=	1.842,87 R\$/veíc.





PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos do Convencional

2.2. Depreciação e Remuneração do Capital Aplicado em Veículos

Vida Útil	=	10 anos
Valor Residual (ao final da vida economicamente útil)	=	10,00%
Taxa de Remuneração do Capital	=	12,00% ao ano
Preço do Chassis com Pneus	=	286.200,00 R\$
Preço do Chassis sem Pneus	=	269.627,28 R\$
Preço da Carroceria	=	306.425,00 R\$
Preço do Veículo Monobloco com Pneus	=	592.625,00 R\$
Preço do Veículo Monobloco sem Pneus	=	576.052,28 R\$

2.2.1. Custo de Depreciação e Remuneração dos Chassis

Quadro I - Depreciação e Remuneração de Chassis

Ano	Faixa de Idade	Quant. de Ônibus (1)	Participação (3)	Depreciação			Remuneração			
				Taxa (4)	Coefic. (5)	R\$/Veic./ mês (6)	Coef. s/ valor veic (7)	Coef. s/ a frota (8)	R\$/ veic/mês (9)	Total R\$/ veic/mês (10)
2022	0 - 1	0	0,00%	0,163636	0,000000	0,0000	1,000000	0,000000	0,0000	0,0000
2021	1 - 2	0	0,00%	0,147273	0,000000	0,0000	0,836364	0,000000	0,0000	0,0000
2020	2 - 3	0	0,00%	0,130909	0,000000	0,0000	0,689091	0,000000	0,0000	0,0000
2019	3 - 4	0	0,00%	0,114545	0,000000	0,0000	0,558182	0,000000	0,0000	0,0000
2018	4 - 5	0	0,00%	0,098182	0,000000	0,0000	0,443637	0,000000	0,0000	0,0000
2017	5 - 6	0	0,00%	0,081818	0,000000	0,0000	0,345455	0,000000	0,0000	0,0000
2016	6 - 7	3	23,08%	0,065455	0,015105	339,3933	0,263637	0,060839	16,403,9371	155,8374
2015	7 - 8	0	0,00%	0,049091	0,000000	0,0000	0,198182	0,000000	0,0000	0,0000
2014	8 - 9	0	0,00%	0,032727	0,000000	0,0000	0,149091	0,000000	0,0000	0,0000
2013	9 - 10	7	53,85%	0,016364	0,008811	197,9825	0,116364	0,062658	16,894,1817	160,4947
>= que 10				0,000000	0,000000	0,0000	0,100000	0,023077	6,222,1680	59,1106
Total					0,023916	537,3758		0,146574	39.520,2867	375,4427

Custo de Depreciação e Remuneração dos Chassis =

912,8185 (2.2.1.)





Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos do Convencional

2.3. Remuneração de Capital aplicado em Almoxarifado, Instalações e Equipamentos

2.3.1. Remuneração do Capital aplicado em Almoxarifado

$$0,0300\% \times 592.625,00 = 177,7875 \text{ R\$/veic/mês}$$

2.3.2. Remuneração do Capital aplicado em Instalações e Equipamentos

$$0,0400\% \times 592.625,00 = 237,0500 \text{ R\$/veic/mês}$$

$$2.3.3. \text{ Total (2.3.1.) + (2.3.2.)} = 414,8375 \text{ R\$/veic/mês}$$

2.4. Depreciação de Maquinas, Instalações e Equipamentos

$$0,0100\% \times 592.625,00 = 59,2625 \text{ R\$/veic/mês}$$

2.5. Despesas Administrativas

$$0,1500\% \times 592.625,00 = 888,9375 \text{ R\$/veic/mês}$$



2.6. Despesas com Seguro Obrigatório e IPVA

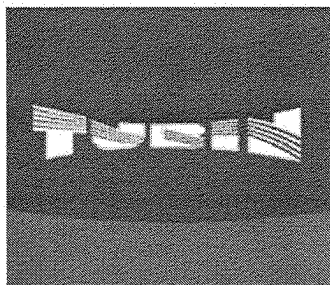
$$23,83 \text{ UFIR} \times 4,7703 = 113,6762 \text{ R\$/veic/mês}$$

2.7.1. Despesas com Pessoal (2.1.7.)	14.540,7567	R\$/veíc/mês
2.7.2. Depreciação e Remuneração do Capital Aplic. em Veículos	1.950,2151	R\$/veíc/mês
2.7.3. Remuneração do Capital aplicado em Almoz., Inst. e Equip.	414,8375	R\$/veíc/mês
2.7.4. Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos	59,2625	R\$/veíc/mês
2.7.5. Despesas Administrativas Diversas	888,9375	R\$/veíc/mês
2.7.6. Despesas com Seguro Obrigatório e IPVA	113,6762	R\$/veíc/mês
2.7.7. Total	17.967,6856	R\$/veíc/mês
 2.8. Total dos Custos Fixos da Frota Reserva Técnica (CFrt)		



Planilha de Índices e Preços

Valor Final



TURIN TRANSPORTES

TARIFA ZERO



Município de Ouro Branco



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços - Valor Final

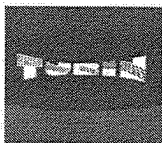
Referência	CV (R\$ / Km)	Km	Custo Variável (R\$)
(1.5.1)	3,6942	49.000	181.014,1412

2. - Custo Fixo Operacional

Referência	CF _o (R\$/Veic./mês)	F _o	Custo (R\$)
(2.7.7)	17.967,6856	10	179.676,8557

3. - Custo Fixo da Frota Reserva

Referência	CF _{rt} (R\$/Veic./mês)	F _{rt}	Custo (R\$)
(2.8.6)	3.426,9289	3	10.280,7866



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços - Valor Final

4. - Custo Total sem Taxa de remuneração do operador

(3.1.)

(3.2.)

(3.3.)

(3.4.)

$$181.014,1412 + 179.676,8557 + 10.280,7866 = 370.971,7836 \text{ R\$}$$

5. - Taxa de remuneração do operador

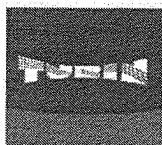
	(3.4.)		(3.5.)	
	5,0000%	+	370.971,7836	= 18.548,5892 R\$

6. - Custo Parcial com Taxa de remuneração do operador

(3.4.)		(3.5.)		(3.6.)
370.971,7836	+	18.548,5892	=	389.520,3727 R\$

7. - Custo Parcial com Taxa de rem. do operador e Valor de Outorga

(3.4.)		(3.5.)		(3.6.)
0,0000%	+	389.520,3727	=	389.520,3727 R\$



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços - Valor Final

8. - Custo por Quilômetro Rodado s/ Impostos

$$389.520,3727 / 49.000 = 7,949395362 \text{ R\$}$$

9. - Cálculo do Custo por Quilômetro Rodado c/ Impostos



SUBST. INSS S/ FOLHA

7.949,3954 R\$

Custo Total c/ Imposto

397.469,77 R\$

10. - Custo por Quilômetro Rodado c/ Impostos

Passageiros Pagantes por Mês

Produção Quilométrica Mensal (Km)

49.000

Índice de Passageiros por Quilômetro - IPK

0,0000

Custo Total / Prod. Quilométrica = Custo por Quilômetro

397.469,77

/

49.000

=

8,11162792

11. - Custo por Quilômetro

Custo por Quilômetro = R\$ 8,1116



ENCARGOS SOCIAIS

GRUPO A

Atual

- | | | |
|-------------------------------------|-------|-----------|
| • Contribuição a Previdência Social | 0,00% | 12.715/12 |
| • Acidente de Trabalho | 3,00% | |
| • Contribuição a Terceiros: | | |
| - Salário Educação | 2,50% | |
| - SESI/SESC | 1,50% | |
| - SEST/SENAT | 1,00% | |
| - SEBRAE | 0,60% | |
| - INCRA | 0,20% | |
| • FGTS | 8,50% | |

Total Grupo A

17,30%

GRUPO B

- | | |
|-----------------------------------|-------|
| • Férias 100 / ((365-30)/30) | 8,96% |
| • Abono 100 / (365-30) | 2,99% |
| • 13º salário 100 / ((365-30)/30) | 8,96% |
| • Licença Paternidade | 0,04% |
| • Licença Funeral | 0,01% |

Total Grupo B

20,96%

GRUPO C

- | | |
|---------------------------|-------|
| • Seguro de Vida em Grupo | 0,34% |
|---------------------------|-------|

Total Grupo C

0,34%

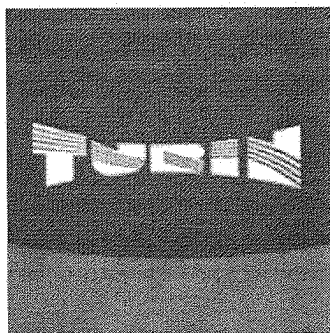
INCIDÊNCIAS CUMULATIVAS

- | | |
|-------------------------------|-------|
| • (grupo A x grupo B) / 100 | 3,63% |
|-------------------------------|-------|



Planilha de Índices e Preços

Relativos à Linha Distrital

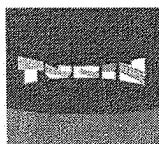


TURIN TRANSPORTES

TARIFA ZERO



Município de Ouro Branco



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos

Óleo Diesel	6,9300 R\$ / l
Óleo de Carter	9,6275 R\$ / l
Óleo de Caixa	11,0859 R\$ / l
Óleo de Diferencial	11,2305 R\$ / l
Fluido de Freio	28,0000 R\$ / l
Graxa	15,8500 R\$ / l

Pneu 275	2.762,12 R\$
Câmara 1000x20	0,00 R\$
Protetor 1000x20	0,00 R\$
Recapagem 275	485,00 R\$

Chassis C/pneu	286.200,00 R\$
Rodagem Completa	16.572,72 R\$
Chassis S/pneu	269.627,28 R\$
Carroceria	306.425,00 R\$
Veículo Completo	592.625,00 R\$
Monobloco	592.625,00 R\$

SALÁRIOS

Salário de Motorista	2.864,99 R\$
Salário de Cobrador	R\$
Salário de Fiscal	2.737,35 R\$
Salário de Manutenção	1.991,74 R\$
Benefícios	667,49 R\$

ÍNDICES

Óleo Diesel	0,400000 l / km
Óleo de Carter	0,000853 l / km
Óleo de Caixa	0,000424 l / km
Óleo de Diferencial	0,000530 l / km
Fluido de Freio	0,000210 l / km
Graxa	0,000270 l / km

Pneu 275	6 unid.
Câmara 1000x20	unid.
Protetor 1000x20	unid.
Recapagem 275	2 unid.

Vida útil de rodagem	95.000 Km
----------------------	-----------

Peças e Acessórios	0,005000 PVN s/p
--------------------	------------------

FATORES DE UTILIZAÇÃO / ENCARGOS SOCIAIS

F.U. de Motorista	1,1110 Hom/Vc
F.U. de Cobrador	0,0000 Hom/Vc
F.U. de Fiscal	0,0000 Hom/Vc
F.U. de Manutenção	0,4500 Hom/Vc
Benefícios	1,5610 Hom/Vc
Pessoal Administrativo	2,5000% Massa Sal.
Encargos Sociais	44,23%

PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos

DESPESAS DE CAPITAL

Depreciação de Veículos

Vida útil

Σ n

Valor Depreciável

10 anos

55

90,00%



Valor Residual	10,00%
Número de meses	12
Remuneração de Veículos	
Vida útil	10 anos
Σn	55
Valor Depreciável	90,00%
Valor Residual	10,00%
Taxa de Remuneração anual (i)	12,00%
Número de meses	12
Remuneração de Almoxarifado	0,03% PVN c/
Remuneração de Instalações e Equipamentos	0,04% PVN c/
Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos	0,01% PVN c/
Despesas Administrativas	0,15% PVN c/
Despesas com Seguro Obrigatório e IPVA	23,83 N° de UFIR

TAXAS, TRIBUTOS E IMPOSTOS

Taxa de remuneração do operador	5,00% custo
ISSQN	0,00% custo
PIS / COFINS	0,00% custo
SUBST. INSS S/ FOLHA	2,00% custo
Outorga	0,00% custo
Valor da UFIR	4,7703 R\$

COMPOSIÇÃO DA FROTA

IDADE	ANO	CHASSIS
0 - 1	2022	0
1 - 2	2021	0
2 - 3	2020	0
3 - 4	2019	0
4 - 5	2018	0
5 - 6	2017	0
6 - 7	2016	0
7 - 8	2015	0
8 - 9	2014	0
9 - 10	2013	0
		0
		0
		0
>= 10 anos	<= 2012	9
Total		9

IDADE MÉDIA :

10,00 ANOS

PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

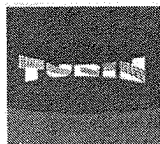
Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos

1. Determinação do Preço relativo aos Custos Variáveis

	Índice de Consumo	Preço	Custo / km
1.1. Óleo Diesel	0,4000 (l/km) x	6,9300 R\$/l =	2,7720 R\$/l



1.2. Lubrificantes

	Índice de Consumo	Preço	Custo / km
1.2.1. Óleo de Carter	0,000853 (l/km) x	9,6275 R\$/l =	0,0082 R\$/l
1.2.2. Óleo de Caixa de Mud.	0,000424 (l/km) x	11,0859 R\$/l =	0,0047 R\$/l
1.2.3. Óleo de Diferencial	0,000530 (l/km) x	11,2305 R\$/l =	0,0060 R\$/l
1.2.4. Fluido de Freio	0,000210 (l/km) x	28,0000 R\$/l =	0,0059 R\$/l
1.2.5. Graxa	0,000270 (l/km) x	15,8500 R\$/l =	0,0043 R\$/l
1.2.6. Total		=	0,0290 R\$/l

1.3. Rodagem (dados para Pneus Radiais)

	Índice de Consumo	Preço	Custo / km
1.3.1. Pneus	6 (por / ônibus)	2.762,12 R\$ =	16.572,7200 R\$
1.3.2. Recapagens	2 (por / ônibus) x 6	485,00 R\$ =	5.820,0000 R\$
1.3.3. Câmaras	(por / ônibus) x 6	R\$ =	0,0000 R\$
1.3.4. Protetores	(por / ônibus) x 6	R\$ =	0,0000 R\$
1.3.5. Total		=	22.392,7200 R\$
1.3.6. Vida Útil Total		=	95.000 km
1.3.7. Custo / Km (1.3.5/1.3.6)		=	0,2357 R\$/km

1.4. Peças e Acessórios

1.4.1 Índice de Consumo	=	0,005000
1.4.2 Preço do Veículo sem pneu	=	576.052,28
1.4.3 Índice x Preço	=	1,9940 R\$/km

1.5. TOTAL DOS CUSTOS VARIÁVEIS

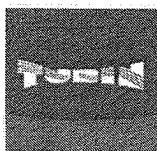
Diesel (1.1.)	=	2,7720 R\$/Km
Lubrificantes (1.2.6.)	=	0,0290 R\$/Km
Rodagem (1.3.7)	=	0,2357 R\$/Km
Peças e Acessórios (1.4.3.)	=	1,9940 R\$/Km
1.5.1. TOTAL	=	5,0308 R\$/Km

PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

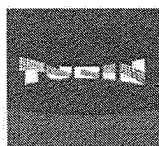
TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos



2.1. Despesas com Pessoal

	Índice		Salário		Enc. Soc.		Custo Total
2.1.1. Motoristas	1,1110	x	2.864,99	x	44,23%	=	4.590,85 R\$/veíc.
2.1.2. Cobradores	0,0000	x	0,00	x	44,23%	=	- R\$/veíc.
2.1.3. Fiscais	0,0000	x	2.737,35	x	44,23%	=	- R\$/veíc.
2.1.4. Pessoal de Manutenção	0,4500	x	1.991,74	x	44,23%	=	1.292,71 R\$/veíc.
2.1.5. Benefícios	1,5610	x	667,49			=	1.041,95 R\$/veíc.
2.1.6. Sub-Total							6.925,51 R\$/veíc.
			(2.1.6.)				
2.1.7. Pessoal Administrativo	0,0250	x	6.925,51			=	173,14 R\$/veíc.
2.1.8. Total (2.1.6.) + (2.1.7.)						=	7.098,65 R\$/veíc.



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos do Convencional

2.2. Depreciação e Remuneração do Capital Aplicado em Veículos

Vida Útil	=	10 anos
Valor Residual (ao final da vida economicamente útil)	=	10,00%



Taxa de Remuneração do Capital	=	12,00% ao ano
Preço do Chassis com Pneus	=	286.200,00 R\$
Preço do Chassis sem Pneus	=	269.627,28 R\$
Preço da Carroceria	=	306.425,00 R\$
Preço do Veículo Monobloco com Pneus	=	592.625,00 R\$
Preço do Veículo Monobloco sem Pneus	=	576.052,28 R\$

2.2.1. Custo de Depreciação e Remuneração dos Chassis

Quadro I - Depreciação e Remuneração de Chassis

Ano	Faixa de Idade	Quant. de Ônibus (1)	Participação (3)	Depreciação			Remuneração			
				Taxa (4)	Coef. (5)	R\$/Veic./ mês (6)	Coef. s/ valor veic (7)	Coef. s/ a frota (8)	R\$/ veic/mês (9)	Total R\$/ veic/mês (10)
2022	0 - 1	0	0,00%	0,163636	0,000000	0,0000	1,000000	0,000000	0,0000	0,0000
2021	1 - 2	0	0,00%	0,147273	0,000000	0,0000	0,836364	0,000000	0,0000	0,0000
2020	2 - 3	0	0,00%	0,130909	0,000000	0,0000	0,689091	0,000000	0,0000	0,0000
2019	3 - 4	0	0,00%	0,114545	0,000000	0,0000	0,558182	0,000000	0,0000	0,0000
2018	4 - 5	0	0,00%	0,098182	0,000000	0,0000	0,443637	0,000000	0,0000	0,0000
2017	5 - 6	0	0,00%	0,081818	0,000000	0,0000	0,345455	0,000000	0,0000	0,0000
2016	6 - 7	0	0,00%	0,065455	0,000000	0,0000	0,263637	0,000000	0,0000	0,0000
2015	7 - 8	0	0,00%	0,049091	0,000000	0,0000	0,198182	0,000000	0,0000	0,0000
2014	8 - 9	0	0,00%	0,032727	0,000000	0,0000	0,149091	0,000000	0,0000	0,0000
2013	9 - 10	0	0,00%	0,016364	0,000000	0,0000	0,116364	0,000000	0,0000	0,0000
>= que 10		9	100,00%	0,000000	0,000000	0,0000	0,100000	0,100000	26.962,7280	256,1459
Total		9	100,00%		0,000000	0,0000		0,100000	26.962,7280	256,1459

Custo de Depreciação e Remuneração dos Chassis =

256,1459 (2.2.1.)



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos do Convencional



2.2.2. Custo de Depreciação e Remuneração das Carrocerias

Quadro II - Depreciação e Remuneração de Carrocerias

Ano	Faixa de Idade	Quant. de Ônibus (1)	Participação (3)	Depreciação			Remuneração			
				Taxa (4)	Coefic. (5)	R\$/Veic./ mês (6)	Coef. s/ valor veic (7)	Coef. s/ a frota (8)	R\$/ veic/mês (9)	Total R\$/ veic/mês (10)
2022	0 - 1	0	0,00%	0,163636	0,000000	0,0000	1,000000	0,000000	0,0000	0,0000
2021	1 - 2	0	0,00%	0,147273	0,000000	0,0000	0,836364	0,000000	0,0000	0,0000
2020	2 - 3	0	0,00%	0,130909	0,000000	0,0000	0,689091	0,000000	0,0000	0,0000
2019	3 - 4	0	0,00%	0,114545	0,000000	0,0000	0,558182	0,000000	0,0000	0,0000
2018	4 - 5	0	0,00%	0,098182	0,000000	0,0000	0,443637	0,000000	0,0000	0,0000
2017	5 - 6	0	0,00%	0,081818	0,000000	0,0000	0,345455	0,000000	0,0000	0,0000
2016	6 - 7	0	0,00%	0,065455	0,000000	0,0000	0,263637	0,000000	0,0000	0,0000
2015	7 - 8	0	0,00%	0,049091	0,000000	0,0000	0,198182	0,000000	0,0000	0,0000
2014	8 - 9	0	0,00%	0,032727	0,000000	0,0000	0,149091	0,000000	0,0000	0,0000
2013	9 - 10	0	0,00%	0,016364	0,000000	0,0000	0,116364	0,000000	0,0000	0,0000
>= 10		9	100,00%	0,000000	0,000000	0,0000	0,100000	0,100000	30.642,5000	291,1038
Total		9	100,00%		0,000000	0,0000		0,100000	30.642,5000	291,1038

Custo de Depreciação e Remuneração das Carrocerias

291,1038 (2.2.1.)

2.2.3. Custo de Depreciação e Remuneração dos Veículos Monobloco

Quadro III - Depreciação e Remuneração dos Veículos Monobloco

Ano	Faixa de Idade	Quant. de Ônibus (1)	Participação (3)	Depreciação			Remuneração			
				Taxa (4)	Coefic. (5)	R\$/Veic./ mês (6)	Coef. s/ valor veic (7)	Coef. s/ a frota (8)	R\$/ veic/mês (9)	Total R\$/ veic/mês (10)
2022	0 - 1	0	0,00%	0,163636	0,000000	0,0000	1,000000	0,000000	0,0000	0,0000
2021	1 - 2	0	0,00%	0,147273	0,000000	0,0000	0,836364	0,000000	0,0000	0,0000
2020	2 - 3	0	0,00%	0,130909	0,000000	0,0000	0,689091	0,000000	0,0000	0,0000
2019	3 - 4	0	0,00%	0,114545	0,000000	0,0000	0,558182	0,000000	0,0000	0,0000
2018	4 - 5	0	0,00%	0,098182	0,000000	0,0000	0,443636	0,000000	0,0000	0,0000
2017	5 - 6	0	0,00%	0,081818	0,000000	0,0000	0,345455	0,000000	0,0000	0,0000
2016	6 - 7	0	0,00%	0,065455	0,000000	0,0000	0,263636	0,000000	0,0000	0,0000
2015	7 - 8	0	0,00%	0,049091	0,000000	0,0000	0,198182	0,000000	0,0000	0,0000
2014	8 - 9	0	0,00%	0,032727	0,000000	0,0000	0,149091	0,000000	0,0000	0,0000
2013	9 - 10	0	0,00%	0,016364	0,000000	0,0000	0,116364	0,000000	0,0000	0,0000
>= 10		0	0,00%	0,000000	0,000000	0,0000	0,100000	0,000000	0,0000	0,0000
Total		0	0,00%		0,000000	0,0000		0,000000	0,0000	0,0000

Custo de Depreciação e Remuneração de Monoblocos

0,0000 (2.2.3.)

2.2.4. CUSTO DE DEPRECIAÇÃO E REMUNERAÇÃO REFERENTE AOS VEÍCULOS

(2.2.1. + 2.2.2. + 2.2.3.)

547,2497

PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos do Convencional



2.3. Remuneração de Capital aplicado em Almoxarifado, Instalações e Equipamentos

2.3.1. Remuneração do Capital aplicado em Almoxarifado

$$0,0300\% \times 592.625,00 = 177,7875 \text{ R\$/veic/mês}$$

2.3.2. Remuneração do Capital aplicado em Instalações e Equipamentos

$$0,0400\% \times 592.625,00 = 237,0500 \text{ R\$/veic/mês}$$

2.3.3. Total (2.3.1.) + (2.3.2.) = 414,8375 R\\$/veic/mês

2.4. Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos

$$0,0100\% \times 592.625,00 = 59,2625 \text{ R\$/veic/mês}$$

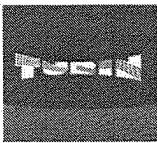
2.5. Despesas Administrativas

$$0,1500\% \times 592.625,00 = 888,9375 \text{ R\$/veic/mês}$$

2.6. Despesas com Seguro Obrigatório e IPVA

$$23,83 \text{ UFIR} \times 4,7703 = 113,6762 \text{ R\$/veic/mês}$$





PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços Relativos à Frota de Veículos do Convencional

2.7. Total dos Custos Fixos Operacionais (CFo)

2.7.1. Despesas com Pessoal (2.1.7.)	7.098,6522 R\$/veic/mês
2.7.2. Depreciação e Remuneração do Capital Aplic. em Veículos	547,2497 R\$/veic/mês
2.7.3. Remuneração do Capital aplicado em Almo., Inst. e Equip.	414,8375 R\$/veic/mês
2.7.4. Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos	59,2625 R\$/veic/mês
2.7.5. Despesas Administrativas Diversas	888,9375 R\$/veic/mês
2.7.6. Despesas com Seguro Obrigatório e IPVA	113,6762 R\$/veic/mês
2.7.7. Total	9.122,6156 R\$/veic/mês

2.8. Total dos Custos Fixos da Frota Reserva Técnica (CFrt)

2.8.1. Depreciação e Remuneração do Capital Aplic. em Veículos	547,2497 R\$/veic/mês
2.8.2. Remuneração do Capital aplicado em Almo., Inst. e Equip.	414,8375 R\$/veic/mês
2.8.3. Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos	59,2625 R\$/veic/mês
2.8.4. Despesas Administrativas Diversas	888,9375 R\$/veic/mês



2.8.5. Despesas com Seguro Obrigatório e IPVA

113,6762 R\$/veic/mês

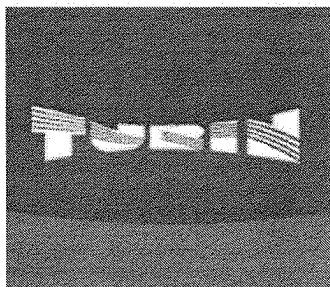
2.8.6. Total

2.023,9634 R\$/veic/mês



Planilha de Índices e Preços

Valor Final



TURIN TRANSPORTES

TARIFA ZERO



Município de Ouro Branco



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços - Valor Final

IV D - DETERMINAÇÃO DO PREÇO FINAL

1. - Custo Variável

Referência	CV (R\$ / Km)	Km	Custo Variável (R\$)
(1.5.1)	5,0308	13,000	65.399,9357

2. - Custo Fixo Operacional

Referência	CF _o (R\$/Veíc./mês)	F _o	Custo (R\$)
(2.7.7)	9.122,6156	8	72.980,9246

3. - Custo Fixo da Frota Reserva

Referência	CF _{rt} (R\$/Veíc./mês)	F _{rt}	Custo (R\$)
(2.8.6)	2.023,9634	1	2.023,9634



PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços - Valor Final



4. - Custo Total sem Taxa de remuneração do operador

(3.1.)	(3.2.)	(3.3.)	(3.4.)
65.399,9357	72.980,9246	2.023,9634	140.404,8237 R\$

5. - Taxa de remuneração do operador

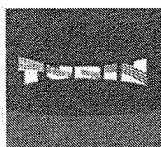
(3.4.)	(3.5.)
5,0000%	7.020,2412 R\$

6. - Custo Parcial com Taxa de remuneração do operador

(3.4.)	(3.5.)	(3.6.)
140.404,8237	7.020,2412	147.425,0649 R\$

7. - Custo Parcial com Taxa de rem. do operador e Valor de Outorga

(3.4.)	(3.5.)	(3.6.)
0,0000%	147.425,0649	147.425,0649 R\$

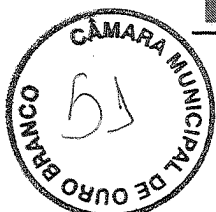


PLANILHA DE PREÇOS E ÍNDICES

Município de Ouro Branco

TURIN TRANSPORTES

Planilha de Índices e Preços - Valor Final



8. - Custo por Quilômetro Rodado s/ Impostos

$$147.425,0649 / 13.000 = 11,34038961 \text{ R\$}$$

9. - Cálculo do Custo por Quilômetro Rodado c/ Impostos

Custo Total	147.425,0649 R\$
ISSQN	0,0000 R\$
PIS / COFINS	0,0000 R\$
SUBST. INSS S/ FOLHA	3.008,6748 R\$
Custo Total c/ Imposto	150.433,74 R\$

10. - Custo por Quilômetro Rodado c/ Impostos

Passageiros Pagantes por Mês	
Produção Quilométrica Mensal (Km)	13.000
Índice de Passageiros por Quilômetro - IPK	0,0000

Custo Total / Prod. Quilométrica = Custo por Quilômetro

$$150.433,74 / 13.000 = 11,57182613$$

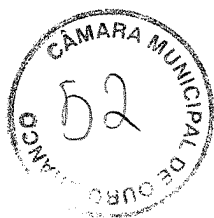
11. - Custo por Quilômetro

Custo por Quilômetro = R\$ 11,5718

R\$ 18.804,22

Custo fixo por veículo = R\$ 10.045,30

Custo por km rodado = R\$ 5,66



ENCARGOS SOCIAIS

GRUPO A		Atual
• Contribuição a Previdência Social	0,00%	12.715/12
• Acidente de Trabalho	3,00%	
• Contribuição a Terceiros:		
- Salário Educação	2,50%	
- SESI/SESC	1,50%	
- SEST/SENAT	1,00%	
- SEBRAE	0,60%	
- INCRA	0,20%	
• FGTS	8,50%	
Total Grupo A		17,30%
GRUPO B		
• Férias 100 / ((365-30)/30)	8,96%	
• Abono 100 / (365-30)	2,99%	
• 13º salário 100 / ((365-30)/30)	8,96%	
• Licença Paternidade	0,04%	
• Licença Funeral	0,01%	
Total Grupo B		20,96%
GRUPO C		
• Seguro de Vida em Grupo	0,34%	
Total Grupo C		0,34%
INCIDÊNCIAS CUMULATIVAS		
• (grupo A x grupo B) / 100	3,63%	





Rua Alessandra Salum Cadar, 900/211 - Bloco 03 - Buritis
Belo Horizonte (MG) - CEP 30.575-190
contato@norte-consultoria.com
(31) 98787 9007 - 98636 7876

Belo Horizonte (MG), 04 de agosto de 2022.

Exmo. Sr.

HÉLIO MÁRCIO CAMPOS

Prefeito Municipal de

OURO BRANCO (MG)

Att. Coronel Sérgio Henrique Cardoso – Secretário Municipal de Segurança Pública,
Mobilidade e Trânsito;

Sr. Adely Pires de Abreu Júnior – Secretário Municipal de Planejamento; e

Dr. Alex da Silva Alvarenga – Procurador Geral do Município.

REFERÊNCIA: Parecer Técnico – Análise de Adequação Econômico-financeira,
referente a proposta de atuação do projeto de aplicação do programa de
transporte coletivo municipal – urbano e rural – Tarifa Zero – Projeto
de Lei.

Prezados Senhores,

1. Em 04 de março de 2022, nossa empresa apresentou um relatório técnico financeiro, referentemente, a uma situação hipotética de realização de programa de tarifa zero do transporte coletivo. Naquela conjuntura, considerando: a obrigação do Município para com seus jurisdicionados, nos termos da Constituição da República; a possibilidade de elevação da tarifa a patamares que fossem suficientemente razoáveis para manutenção de um aparelho público eficiente e eficaz, faria com que inviabilizasse o uso por boa parte dos atuais usuários e não seria atrativo para novos clientes.

Originou-se então o estudo do referido programa de Tarifa Zero, que traz para o controle do Poder Executivo Municipal a responsabilidade de custear um serviço mais adequado do que o atualmente prestado e com condições de fiscalização da execução do contrato a fim de que haja uma constante melhoria.

Houve a seguinte conclusão técnica:



Sérgio Henrique Cardoso
LEONARDO LUIZ SAUTOS CARDOSO
CRAMG 23393

Adely Pires de Abreu Júnior
Adely Pires de Abreu Júnior
CORRIGIDA MG 6207

“Conforme ficou demonstrado, para que se promova um transporte público com tarifa zero, apurou-se um custo mensal de:

- **R\$569.584,52** (quinhentos e sessenta e nove mil quinhentos e oitenta e quatro reais e cinquenta e dois centavos) para as linhas urbanas; e*
- **R\$190.520,54** (cento e noventa mil quinhentos e vinte e cinquenta e quatro centavos) para as linhas rurais.*
- Perfazendo um total de **R\$760.105,05** (setecentos e sessenta mil cento e cinco reais e cinco centavos), para toda a prestação do serviço.*

Considerando o presente estudo e uma estimativa de utilização dos serviços de aproximadamente 120.000 (cento e vinte mil) usuários mês, teríamos uma tarifa unitária aproximada de R\$6,33 (seis reais e trinta e três centavos).

Não há de se falar em renúncia de receita, com a não cobrança da tarifa pela prestação dos serviços, uma vez que uma série de procedimentos podem ser praticados a fim de minimizar o impacto financeiro (estabelecimento de espaço publicitário a ser utilizado pelo Município ou pela própria empresa, convênios com empresas locais que serão beneficiadas pelo programa, etc.) e pelo fato de sua aplicação gerar um implemento de crescimento na economia local que fará com que haja a possibilidade de aumento de outras receitas públicas, fatos que compensariam os gastos efetivados pelo Governo Local.”

2. Na premissa metodológica não se utilizou de um estudo original para parametrizar todo o sistema do transporte coletivo urbano e rural do Município de Ouro Branco. Utilizou-se toda a experiência de métodos já aplicados no município em sua zona urbana e rural.

Três principais vertentes foram utilizadas no levantamento apresentado:

- O conhecimento de nossa equipe de auditores e técnicos, que tiveram um acesso aos documentos contábeis e a base operacional da empresa concessionária e sua subcontratada;
- A pesquisa realizada com os munícipes dentro dos ônibus e nos pontos de espera, onde foi possível estratificar os usuários e suas principais demandas por melhorias (destacamos como principal pleito, o aumento de veículos, a fim de diminuir o tempo de espera); e
- Os estudos técnicos e financeiros realizados por nossa equipe.

Também no estudo utilizou-se uma demanda de usuários com uma expectativa de números de atendidos anteriormente à pandemia (2019), sugerindo hipoteticamente um incremento natural de aproximadamente 10% (dez por cento) de crescimento neste potencial de atendimento.

Assim, neste novo parecer técnico, faremos uma avaliação da proposta apresentada pela empresa, confrontando os valores com uma premissa comparativa aos números apresentados no nosso relatório anterior.

3. Quanto ao número de linhas e horários de funcionamento do sistema de transporte coletivo e rural, pode-se já demonstrar uma proposta de disponibilidade de frota diferente do relatório anterior.

Na proposta atual, foram disponibilizadas para as linhas urbanas, o número de 10 (dez) veículos em operação e 3 (três) em reservas. Um quantitativo de 21 (vinte e um) motoristas e uma estimativa de 49.000 Km (quarenta e nove mil quilômetros) por mês, incluindo a quilometragem ociosa. Quanto às linhas rurais estabeleceram-se como parâmetro a disponibilização de 8 (oito) veículos em disponibilização e 1 (um) veículo de reserva, 9 (nove) motoristas e estimativa de 13.000 Km (treze mil e quilômetros), contemplando a quilometragem ociosa.

Destacamos que na proposta anterior, tínhamos uma estimativa de rodagem na área urbana aproximada de 84.000 Km (oitenta e quatro mil quilômetros) mês, e com um número de 15 (quinze) veículos, destes 3 (três) em reserva. Na zona rural uma estimativa de quilometragem de aproximadamente 14.000 Km (quatorze mil quilômetros) por mês, com disponibilidade de 11 (onze) veículos, destes 3 (três) reservas.

Ressalte-se que os números apresentados pela empresa concessionária foram amplamente discutidos com o Poder Público durante todo o primeiro semestre de 2022 e reflete uma situação de base de dados financeiros de junho de 2022.

4. Os valores estimados da proposta apresentada pela empresa, também se utilizou da premissa de tabulação de nosso relatório anterior, estabelecendo-se valor fixo por veículo e custo variável por quilômetro rodado, sendo apresentado:

- **Na área urbana:** Um custo fixo por veículo disponibilizado, sendo unitariamente o valor de R\$20.352,60 (vinte mil trezentos e cinquenta e dois reais e sessenta centavos), o que totalizaria segundo a frota disponibilizada o valor mensal de R\$203.362,40 (duzentos e três mil trezentos e sessenta e dois reais e quarenta centavos), somando-se um valor de R\$4,48 (quatro reais e quarenta e oito centavos) por quilômetro rodado, o que equivaleria a valores aproximados a R\$193.658,00 (cento e noventa e três mil seiscentos e cinquenta e oito reais), num valor total de R\$397.174,00 (trezentos e noventa e sete mil cento e setenta e quatro reais).

- **Na área rural:** Um custo fixo por veículo disponibilizado, sendo unitariamente o valor de R\$10.045,30 (dez mil quarenta e cinco reais e trinta centavos), o que totalizaria segundo a frota disponibilizada o valor mensal de R\$80.362,40 (oitenta mil trezentos e sessenta e dois reais e quarenta centavos), somando-se um valor de R\$5,66 (cinco reais e sessenta e seis reais) por quilômetro rodado, o que equivaleria a valores aproximados a R\$69.901,00 (sessenta e nove mil novecentos e um reais) num valor total de R\$150.263,40 (cento e cinquenta e mil duzentos e sessenta e três reais e quarenta centavos).

Nestes parâmetros o valor total dos serviços mensais de todo o sistema de transporte coletivo seria de aproximadamente R\$547.437,40 (quinhentos e quarenta e sete mil quatrocentos e trinta e sete reais e quarenta centavos).

Verifica-se que no projeto apresentado por nossa empresa havia um incremento dos serviços prestados, com mais disponibilização de veículos, bem como utilizou-se de parâmetros de valores em fevereiro de 2022. Não podendo ser comparado com a atual proposta, que se utiliza de número de frota e quilometragem de frota diferenciada.

Entretanto, não haveria impossibilidade de comparativo dos valores apresentados utilizando-se da mesma metodologia de cálculos financeiros utilizadas anteriormente, ou seja, os parâmetros do GEIPOT.

5. METODOLOGIA E APRESENTAÇÃO DOS CÁLCULOS FINANCEIROS

O Decreto N.º 57.003, de 11 de outubro de 1965, criou o “*Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT)*”, com o objetivo de coordenar e desenvolver uma série de estudos de transportes (como contrapartida brasileira a um convênio firmado com o Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento).

O art. 2º do referido decreto definia as competências deste grupo executivo, sendo: aferir a demanda total por transporte; levantar e avaliar os atuais recursos, métodos, organizações e planos de transportes; apurar os atuais e futuros custos, explícitos e implícitos micro e macro econômicos, de transporte; verificar as economicidades relativas intersetoriais dos custos, e a atual distribuição deste entre usuários e outras fontes; programar as medidas tendentes à livre expressão das economicidades relativas e à neutra atuação do Poder Público em relação aos diversos setores; propor e programar a curto, médio e longo prazos, as medidas necessárias ao atendimento da demanda de forma econômica, respeitada a livre opção dos usuários; coordenar-se com missões internacionais de cooperação técnica, proporcionando-lhes os meios técnicos de trabalho indispensáveis e manter colaboração e intercâmbio com outras entidades, públicas e privadas, que se dediquem a estudos e pesquisa de natureza econômica especializada.

A partir de 1969 o GEIPOT foi transformado em *Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes*, subordinando-o ao Ministro de Estado dos Transportes. Através da Lei N.º 5.908, de 20 de agosto de 1973 o GEIPOT foi transformado em **Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes**.

Através da Lei N.º 10.233 de 05 de junho de 2001, o Governo Federal promoveu uma reestruturação do Ministério dos Transportes sendo então criado o Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes (CONIT), que sucederia ao GEIPOT que entraria em liquidação através do Decreto N.º 4.135, de 20 de fevereiro de 2002.

Após ser extinta pela Medida Provisória N.º 427, de 09 de maio de 2008 (convertida na Lei N.º 11.772/2008) o GEIPOT encontra-se em processo de inventariança (instituído pelo Decreto N.º 6.485, de 17 de junho de 2008).

O GEIPOT, desenvolveu um método de cálculo que se tornou um verdadeiro manual para avaliar o custo dos serviços e estimar o valor das tarifas dos ônibus urbanos. A metodologia utilizada serviu de orientação para técnicos, gestores e administradores da maioria das prefeituras, em todo o País.

Os procedimentos de cálculo e os critérios de apuração dos valores ficaram conhecidos como “Planilha GEIPOT”. Ao longo das décadas, a planilha sofreu várias revisões, particularmente quanto à forma de apurar os dados e de avaliar os índices de desempenho dos veículos.

A partir de meados de 2014, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU decidiu somar esforços com a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, para o desenvolvimento de uma nova planilha de custos, com o objetivo de calcular o custo da produção dos serviços, com absoluta acuidade, veracidade e transparência.

O novo manual foi o resultado de um intenso trabalho de profissionais, com alto grau de especialização em transportes, do setor público e da iniciativa privada, de todo o País, ao longo de cerca de três anos. Dentre outros avanços, a aplicação da nova planilha, permite transparência e clareza no cálculo dos custos da prestação dos serviços, além de ser condizente com a atualização tecnológica do setor, bem como com as atuais exigências contratuais, emanadas do Poder Público.

Vejamos então que existem estudos técnicos que podem ser utilizados de forma a aproximar ao máximo a estimativa de custos das tarifas do transporte coletivo urbano, que foram elaboradas e vem sendo aperfeiçoadas a mais de cinquenta anos. Neste sentido estas premissas metodológicas de quantificação de custos servem para que tanto o Poder Público, quanto as empresas operadoras tenham uma referência técnica na aplicação do modelo a ser aplicado.

A planilha em resumo trata de uma abordagem tradicional do custo dos insumos, divididos em custos fixos (pessoal e depreciação), custos variáveis (combustível, rodagem, peças e acessórios) e outros custos (despesas administrativas, tributos e lucro), agora conjugada com a avaliação do chamado **risco do negócio** que, de forma simplificada, significa embutir no cálculo valores que, apesar de conhecidos, não eram incluídos no custo da prestação do serviço.

Temos nas novas metodologias de cálculo a inovação de separar a remuneração do capital investido em frota, instalações e equipamentos da remuneração da prestação do serviço, propriamente dita, deixando claro e transparente o lucro do operador. Ressalte-se que a taxa de remuneração do serviço é obtida por meio de uma complexa e detalhada análise de risco do negócio.

Com a utilização desse novo conceito, tanto o Poder Público, como as empresas operadoras e a própria sociedade passam a conhecer e a avaliar os riscos que envolvem a prestação do serviço de transporte público por ônibus.

Devemos ressaltar que o custo do transporte é uma questão de engenharia e de economia. Entretanto, a parte mais significativa na abordagem do custo da tarifa de levar em consideração os municípios que pagam a tarifa do transporte urbano e então, outros aspectos devem ser levados em consideração, principalmente o fator social.

A qualidade dos serviços prestados, nos padrões exigidos pelas municipalidades, depende da capacidade de pagamento dos passageiros e da disponibilidade de recursos a serem aportados, a título de subsídio (parcial ou total), pelas prefeituras.

Assim, utilizamos os parâmetros de passageiros e veículos apresentados pela empresa concessionária em sua proposta, levando-se ainda em consideração:

- 1 (um) veículo básico para apoio operacional dos serviços (no urbano e no rural);
- veículos classificados (ABNT NBR 15570:2009) como veículos básicos, com as seguintes características: mínimo de capacidade de 70 (setenta) passageiros (sentados e em pé), comprimento máximo de 14m (quatorze metros), peso médio de 16t (dezesesseis toneladas), sem transmissão automática, com idade média de 7 (sete) anos de uso (para fins de cálculo de remuneração e depreciação da frota).

Este tipo de veículo tem em sua concepção básica uma estimativa de 0,37 (zero vírgula trinta e sete) litros de combustível por quilometro rodado.

5.1 Os itens abaixo demonstram os valores dos principais insumos tabulados para análise da proposta apresentada e consequentemente sua análise econômica e financeira. Os



Rua Alessandra Salum Cadar, 900/211 - Bloco 03 - Buritis

Belo Horizonte (MG) - CEP 30.575-190

contato@norte-consultoria.com

(31) 98787 9007 - 98636 7876

valores foram encontrados com base em preços apresentados mensalmente pela empresa concessionária e verificação de sua adequação com o mercado.

- Preço do Óleo Diesel (por litro)	R\$ 6,93
- Pneu novo (unidade)	R\$ 2.762,00
- Pneu recapado (unidade)	R\$ 485,00
- Pneu recapado 295/80 R22,6 (unidade)	R\$ 435,00
- Preço médio do ônibus básico novo	R\$ 406.823,00
- Salário Motorista (mensal)	R\$ 2.844,31

O fator de utilização de motorista por veículo, foi considerado como sendo de próximo de 2 (dois) por veículo tendo em vistas as diversas variáveis que afetam seu trabalho produtivo, tais como período de duração da carga horária diária e disponibilidade das linhas, férias, afastamentos diversos etc.

- Salário Fiscal (mensal)	R\$ 2.737,37
---------------------------	--------------

O fator de utilização de fiscal por veículo, foi considerado como sendo de 0,22 (zero vírgula vinte e dois) por veículo tendo em vistas as diversas variáveis que afetam seu trabalho produtivo, tais como período de duração da carga horária diária e disponibilidade das linhas, férias, afastamentos diversos etc.

- Benefícios do Motorista (mensal)	R\$ 676,10
- Benefícios do Fiscal (mensal)	R\$ 676,10
- Encargos Sociais	44,23 %
- Despesas com pessoal de manutenção administrativo e diretoria, relativamente ao pessoal operacional	46,63%
- Seguro obrigatório por veículo ano	R\$ 8,08
- Taxa de licenciamento por veículo ano	R\$ 135,95
- IPVA por veículo ano	R\$ 27.460,55
- Remuneração de Infraestrutura para realização do investimento	R\$ 0,00

Neste insumo temos a tratativa do custo do investimento de infraestrutura, fundamentado em sua vida útil e no tempo de contrato celebrado com o poder público. Consideramos como uma taxa a não ser cobrada, tendo em vista que a atual concessionária já se encontra



Leonardo Luiz Santos Rodrigues
CRAMG 28393

Dr. Cláudio Cláudio
CORICORAMG 2207



Rua Alessandra Salum Cadar, 900/211 - Bloco 03 - Buritis
Belo Horizonte (MG) - CEP 30.575-190
contato@norte-consultoria.com
(31) 98787 9007 - 98636 7876

instalada e seu volume de negócios com terceiros supera os serviços prestados ao Município de Ouro Branco, de tal forma o valor a ser retribuído torna-se insignificante.

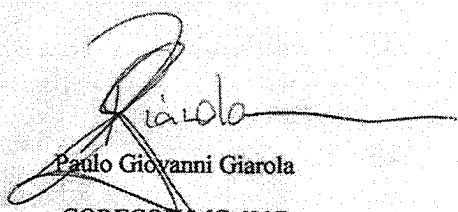
6. CONCLUSÃO

Pertinente convalidarmos que a disponibilização do transporte coletivo é uma obrigação do Município para com seus jurisdicionados, conforme já demonstrado nos termos da Constituição da República.

Considerando-se a proposta e planilha de custos apresentadas pela empresa, temos que os valores financeiros encontram-se dentro de padrões adequados, segundo o GEPOIT. E estando a proposta, dentro da nova abordagem dos serviços conforme determinado pelo Poder Público Municipal, os valores encontram-se aptos a serem aplicados.

Colocamo-nos a disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,



Paulo Giovanni Giarola
CORECON/MG 6207

Assinado de forma digital por
PAULO GIOVANNI
GIAROLA:72533498653
Dados: 2022.08.04 18:13:34 -03'00'



Leonardo Luis Santos Rodrigues
CRAMG 28393



Paulo Giovanni Giarola
CORECON/MG 6207



ANEXO 2 – DEMONSTRAÇÃO DO EXCESSO DE ARRECADAÇÃO



PROJEÇÃO DE RECEITAS - BASE JULHO/2022

RECURSO	LOA 2022	REAL ATÉ JULHO 2022	PROJEÇÃO 2022	PROJEÇÃO X LOA
100	88.139.719,60	56.628.207,04	97.720.837,80	9.581.118,20
101	15.230.338,04	9.788.803,93	18.209.238,32	2.978.900,28
102	21.061.979,91	13.373.664,54	23.320.652,02	2.258.672,11
106	240.000,00	-	-	240.000,00
108	31.448,11	6.148,60	33.826,02	2.377,91
113	-	96.805,00	165.951,43	165.951,43
116	94.907,30	32.904,96	94.907,30	-
117	2.177.366,58	1.154.756,09	2.462.441,29	285.074,71
118	22.047.192,69	15.625.717,38	26.786.944,08	4.739.751,39
119	9.448.796,87	6.696.736,04	11.480.118,93	2.031.322,06
122	1.032,60	30.080,59	51.566,73	50.534,13
123	619.560,00	133.713,51	753.273,51	133.713,51
124	2.821.059,67	531.240,16	1.667.298,83	1.153.760,84
129	1.040.119,60	290.665,89	498.284,38	541.835,22
142	1.819.336,63	13.044,18	437.225,37	1.382.111,26
143	3.012,96	10,79	18,50	2.994,46
144	727.353,87	345.397,57	647.126,50	80.227,37
145	136.387,21	49.413,93	84.709,59	51.677,62
146	380.744,39	1.960,37	40.013,17	340.731,22
147	1.796.132,05	1.123.541,79	1.926.071,64	129.939,59
153	454.375,10	35.378,53	460.648,91	6.273,81
154	1.034.203,38	-	-	1.034.203,38
155	2.161.755,38	3.373.286,07	5.782.776,12	3.621.020,74
156	134.857,56	93.528,22	160.334,09	25.476,53
157	18.136,98	1.023,73	18.136,98	-
159	7.972.664,95	6.222.833,67	10.667.714,86	2.695.049,91
160	-	924.064,89	938.837,39	938.837,39
161	591.112,88	15,54	111,30	591.001,58
162	-	-	-	-
164	-	727.922,35	1.247.866,89	1.247.866,89
165	184.958,81	275.260,83	471.875,71	286.916,90
168	1.500.000,00	1.529.429,21	1.529.429,21	29.429,21
169	255.640,78	80.606,04	301.246,82	45.606,04
170	3.993.994,08	1.795.815,18	3.293.789,73	700.204,35
171	1.051.149,33	747.770,73	1.281.892,68	230.743,35
176	1.221.485,67	11.488,72	19.694,95	1.201.790,72
184	735.272,41	444.207,62	761.498,78	26.226,37
185	691.908,02	86.338,33	148.008,57	543.899,45
186	599.378,65	604.317,32	1.035.972,55	436.593,90
190	9.813.515,19	2.979.760,20	7.787.802,21	2.025.712,98
192	215.391,44	2.542,63	4.358,79	211.032,65
TOTAL	200.446.288,69	125.858.402,17	222.292.501,95	21.846.213,26

PROJETO LEI Nº XXX, de xx de agosto 2022

100				1.042.224,20
101				
102				
Outros				
TOTAL	-	-	-	1.042.224,20

SALDO EXPECTATIVA EXCESSO ARRECADAÇÃO

100				8.538.894,00
101				2.978.900,28
102				2.258.672,11
Outros				7.027.522,68
TOTAL				10.723.989,07

