



A funcionalidade da atual planilha tarifária como padrão remuneratório do sistema de transporte coletivo de passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Sérgio Alexandre Ramos González
Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul (AGERGS) – Diretoria de Tarifas e Estudos Econômico-Financeiros.
Avenida Borges de Medeiros, nº 659, 13º andar. Tel. (051) 3288-8800.
sergio@agergs.rs.gov.br.

RESENHA

Este artigo trata de analisar a capacidade da planilha tarifária única da Região Metropolitana de Porto Alegre de servir como fonte de remuneração do Sistema. Através do emprego de alguns coeficientes técnicos e parâmetros de produção mensurados por operador, são realizadas simulações de índices de reajuste nos respectivos coeficientes tarifários relativo ao ano de 2010. A obtenção de índices muito díspares revela a existência de fortes assimetrias operacionais e financeiras. Este contexto é sugestivo para a criação de um mecanismo de subsídio cruzado, cujo exercício realizado de forma simplificada não justifica sua instituição. Contudo, inovações que visem a equalização das condições individuais de remuneração, sob pena de restringir a oferta e o acesso ao serviço.

PALAVRAS-CHAVE

Câmara de Compensação; Financiamento do Transporte Público;
Planilha Tarifária.

1) INTRODUÇÃO

O Sistema Estadual de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre (SETM) está atualmente constituído por vinte e seis operadoras, entre empresas convencionais e consórcios, que respondem anualmente pela realização de quase quatro milhões de viagens entre trinta e um municípios para cerca de 160 milhões de usuários que lhe proporcionam um faturamento superior a R\$ 400 milhões. Organizado com a finalidade de suprir as necessidades cotidianas de deslocamento entre os locais de residência, trabalho, estudo e lazer, o SETM assume o perfil de transporte semi-urbano, mediante a troca frequente de passageiros entre os vários pontos de parada ao longo de viagens de média duração.

Portanto, sua importância no tecido social e econômico da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) desperta atenção científica, no que tange à compreensão de sua natureza e suas relações com o meio ambiente no qual está inserido, no sentido *lato sensu* do termo. Um dos aspectos analíticos mais interessantes envolve a dinâmica de financiamento da atividade, uma vez que esta deve ser prestada com regularidade, continuidade, generalidade e modicidade tarifária¹.

Este estudo aborda a fonte básica de remuneração do transporte coletivo de passageiros no âmbito da RMPA, mais precisamente o método de fixação de tarifas exigidas ao usuário. No caso do SETM e de outros sistemas de transporte existentes no Brasil, a tarifa é determinada pela relação entre o custo do serviço e a quantidade de passageiros pagantes por viagem, cuja técnica de mensuração provém de uma planilha tarifária comum entre os operadores, cujos componentes são quantificados física e financeiramente em torno de valores médios, de acordo com as condições individuais de oferta e demanda do serviço prestado por cada um. A existência de assimetrias entre os operadores representa

¹ Conforme assim caracteriza o serviço público na Lei Federal nº 8.987/95 (Lei das Concessões). Este conceito se aproxima das propriedades de um bem público segundo a teoria econômica, cujo consumo é entendido como indivisível, não-excludente e não-rival.



uma ameaça à funcionalidade deste instrumento de remuneração, na medida em que os custos operacionais de uma parcela da oferta deixam de ser supridos pela tarifa, enquanto outra parcela consegue obter lucros extraordinários.

Dessa maneira, busca-se avaliar a qualidade da atual planilha tarifária como fonte de remuneração do SETM, através do contraste entre custos e níveis de produção próprios² e os valores médios de referência adotados no cálculo tarifário de 2010. A exceção correrá por conta dos preços atribuídos aos insumos, os quais serão considerados sempre homogêneos, permitindo a verificação de possíveis discrepâncias nos níveis de remuneração dos operadores do Sistema, promovidas estritamente pelas distintas condições operacionais. Um segundo objetivo diz respeito à verificação da possibilidade de transferir os excedentes remuneratórios dos operadores melhor remunerados aos operadores pior remunerados pela atual planilha, como aproximação do funcionamento de uma câmara de compensação tarifária existente em sistemas de transporte coletivo urbano, cujo efeito minimiza a disparidade entre as margens de ganho individuais extraídas da participação no SETM.

Convém salientar que este procedimento metodológico inspira-se na Informação nº 15/2010 da Diretoria de Tarifas, mediante a qual foi apresentada uma análise de viabilidade da implantação de planilhas tarifárias específicas por município integrante da Região Metropolitana de Porto Alegre, em resposta à Deliberação nº 04/2009 do Conselho Superior da AGERGS.

O artigo apresenta-se estruturado em cinco tópicos: no primeiro, é descrito sucintamente o processo de formação da atual planilha; o segundo atenta sobre os critérios metodológicos empregados que definem a apuração das variáveis de cálculo; o terceiro expõe os reajustes tarifários simulados para cada operador com avaliação dos resultados, enquanto que o quarto tópico realiza um exercício em torno dos coeficientes tarifários simulados visando a redistribuição dos excedentes remuneratórios individuais. Sem a pretensão de indicar possíveis soluções para as adversidades que afetam a questão tarifária, a conclusão reforçará a necessidade de inovar o método de remuneração dos operadores de transporte coletivo de passageiros na RMPA, a fim de sustentar a oferta.

2) ANTECEDENTES

Desde a instituição e regulamentação do SETM, através da Lei Estadual nº 11.127/98 e do Decreto Estadual nº 39.185/98, até meados de 2004, a metodologia própria de remuneração era assegurada pela convivência de duas planilhas tarifárias: uma aplicada aos operadores do denominado Eixo Norte da RMPA (agrupados pelo tráfego na BR-116) e outra específica aos operadores localizados no Eixo Nordeste/Leste-Oeste. Ambas tinham origem em estudos feitos pelo Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) para serem adotados em 1996 no Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso, o único vigente no Rio Grande do Sul na época. Nestes primeiros anos de SETM, enquanto os preços e os parâmetros operacionais, como Percurso Médio Anual (PMA), Lotação Média e Aproveitamento Econômico (IAP) eram atualizados anualmente, alguns itens de custo e parâmetros operacionais tiveram seus valores revistos pelo Poder Concedente³. Assim, entendia-se que a remuneração adequada do serviço de transporte coletivo estaria assegurada com base em realidades locais distintas, representadas por dois agrupamentos de empresas, segundo a localização geográfica dos seus municípios de origem.

² Mais adiante será observado que alguns dados individuais não são conhecidos.

³ A Fundação Metropolitana de Planejamento (METROPLAN) implantou um estudo revisional em 2001, onde foram renovados os coeficientes técnicos anteriormente calculados pelo GEIPOT relativos a Despesas Administrativas, Peças e Acessórios e Pessoal, como Motorista, Cobrador, Fiscal, Manutenção e Administrativo. Além disso, passou-se a considerar a existência de uma frota reserva, equivalente a 10% da frota total, apurada apenas para fins de definição do PMA.



O interesse do Poder Concedente em incentivar o controle da gestão do Sistema mediante a introdução da bilhetagem eletrônica e do conseqüente processo de integração dos itinerários entre ambos Eixos determinou a eliminação das duas planilhas. A partir da conclusão do processo de reajuste tarifário de 2004, vigora uma planilha tarifária única, como resultado da fusão entre as planilhas do Eixo Norte e do Eixo Nordeste/Leste-Oeste, cuja homogeneidade dos itens de custo e dos critérios de apuração lhe ofereceram sustentação técnica. Os coeficientes técnicos de prestação do serviço de transporte foram unificados segundo o cálculo da média simples (para os insumos fixos) e da média ponderada (para os insumos variáveis, conforme a representatividade na rodagem).

3) PRINCIPAIS ASPECTOS METODOLÓGICOS DO CÁLCULO ATUAL

A planilha tarifária do SETM está baseada em quatro componentes:

- a) insumos fixos e variáveis;
- b) coeficientes técnicos de produção expressos por quilômetro;
- c) preços e;
- d) parâmetros de produção.

O critério básico para a quantificação destas variáveis corresponde à atribuição de valores médios do Sistema, cujo cálculo é formado pelos dados específicos por operador no caso de valores físicos e pelos menores preços de mercado no caso de valores financeiros. Isto implica em admitir o caráter dual do Sistema, pelo qual se estabelece a possibilidade permanente da convivência entre um conjunto de operadores “representados” pela planilha e outro conjunto de operadores insatisfeitos, em decorrência de seus dados próprios de produção e custos estarem respectivamente abaixo e acima dos valores remuneratórios da planilha tarifária. Em compensação, a oferta do serviço é promovida pela presença de elementos de competição de mercado, cujos operadores insuficientemente remunerados se sentem motivados, durante algum período, para atingir os padrões exibidos pelos operadores mais rentáveis.

Outra observação importante quanto ao tratamento nos valores das variáveis refere-se ao seu ciclo temporal. Enquanto os coeficientes técnicos de produção se mantêm com valores fixos desde 2001, salvo os casos da Depreciação e da Remuneração do Capital, os parâmetros de produção, como Lotação Média, IAP e PMA, são substituídos anualmente mediante pesquisa cadastral da frota de veículos e acesso aos dados dos Boletins de Oferta e Demanda. Em decorrência do fenômeno inflacionário, os preços dos insumos empregados no serviço de transporte rodoviário, inclusive mão-de-obra, são igualmente renovados a cada ano através de consulta de preços junto a fornecedores e acordos trabalhistas. Dessa maneira, o cálculo do custo quilométrico compreende um somatório dos custos dos insumos resultante do produto entre preços atualizados e coeficientes técnicos na maioria defasados, cuja mensuração provém do trabalho do GEIPOT em 1996 e do estudo revisional desenvolvido pela METROPLAN em 2001. Vale lembrar que o custo quilométrico, acrescido da medição da carga tributária atualmente incidente sobre o serviço, ao ser dividido pelo produto entre Lotação Média e IAP, transforma-se em coeficiente tarifário, variável de referência para a fixação das tarifas do Sistema⁴.

A elaboração do cálculo que conferiu um índice de reajuste no coeficiente tarifário de 4,56% em 2010 segue reproduzida abaixo:

⁴ Com exceção das tarifas definidas pela política pública do valor mínimo, a maioria delas segue a regra da relação coeficiente tarifário versus extensão do itinerário.

As variáveis que terão seus valores médios substituídos por valores representativos de cada operador correspondem a PMA, Lotação Média, IAP, Depreciação da Frota Operante, Depreciação da Frota Reserva, Remuneração da Frota Operante, Remuneração da Frota Reserva, Motorista, Cobrador, Fiscal, Pessoal Manutenção e

Pessoal Administração⁵. Os novos valores atribuídos originam-se nos dados disponíveis pelos Boletins de Oferta e Demanda referentes ao ano de 2009, exceto aqueles relativos ao item Pessoal, cuja mensuração mais recente provém do estudo revisional de 2001 da METROPLAN⁶. Os itens de custo restantes seguirão com os mesmos valores atribuídos na planilha tarifária do SETM, dada a indisponibilidade de valores individuais, defasados ou não. Dessa maneira, a aplicação de valores específicos nas respectivas variáveis com a preservação dos valores calculados pela média nas demais promove as seguintes simulações de reajuste no coeficiente tarifário de cada uma das vinte e seis empresas individuais e consorciadas para o exercício de 2010:

Tabela 2 – Reajuste do Coeficiente Tarifário por Operador

Operador	Índice Calculado (%)	Operador	Índice Calculado (%)
A	150,56	N	-34,35
B	23,18	O	132,74
C	-24,23	P	5,68
D	-9,27	Q	-11,43
E	17,00	R	3,32
F	141,00	S	-12,31
G	83,00	T	6,22
H	-17,72	U	-20,63
I	-60,09	V	21,29
J	-43,68	W	13,58
K	29,56	X	49,83
L	51,22	Y	57,61
M	78,89	Z	-7,02

Constata-se muita disparidade entre os índices de reajuste específicos, exibindo um intervalo entre -60,09% e +150,56%. Somente três operadores (P, R e T) apresentam índices próximos ao índice concedido de 4,56%. Pode-se deduzir que estes apresentam parâmetros próprios que são representativos do Sistema. Ao mesmo tempo, um conjunto de treze operadores (A, B, E, F, G, K, L, M, O, V, W, X e Y) requer reajuste acima do calculado pela atual planilha do SETM, em função de exibir parâmetros próprios de produção e custo respectivamente abaixo e acima daqueles de referência do Sistema. O conjunto restante de dez operadores (C, D, H, I, J, N, Q, S, U e Z) acusa índices de reajuste inferiores a 4,56%, em decorrência da obtenção de melhores padrões operacionais. Portanto, as condições econômicas de prestação do serviço de transporte intermunicipal na RMPA mostram-se bastante contrastantes, sugerindo uma baixa funcionalidade da planilha vigente, pois os valores atribuídos aos coeficientes técnicos e parâmetros de produção do Sistema estão distanciados daqueles sustentados pela ampla maioria dos operadores.

5) UMA PROPOSTA DE EQUALIZAÇÃO DOS GANHOS

A verificação de índices de reajuste discrepantes entre os vinte e seis operadores enseja questionamentos sobre os critérios de apuração dos parâmetros, a carência e defasagem de dados, a ausência do uso de receitas acessórias como instrumento da modicidade tarifária, etc. Várias proposições podem ser analisadas e convenientemente implantadas, porém escapa ao alcance deste trabalho a discussão de mudanças estruturais, como seria no âmbito de uma remodelação do SETM, ou

⁵ Os dados específicos dos operadores encontram-se demonstrados em Anexo.

⁶ Todos os coeficientes técnicos de Pessoal dos operadores identificados abaixo como I, K e R e parcialmente do operador Y representam a média do Sistema, posto que os primeiros não existiam em 2001, enquanto que alguns dados relativos ao último não foram mensurados.

estritamente de ordem metodológica, visando uma aproximação entre os valores estimados e os valores reais. Nossa preocupação repousa sobre a sustentação da oferta do serviço em condições de remuneração abaixo da prevista por parte da maioria dos operadores. Ao mesmo tempo, entende-se ainda atrativa a prestação do serviço, mesmo com sua base de remuneração sendo reduzida ao nível do atual coeficiente do Sistema.

Assim, pretende-se aqui verificar a hipótese de operação de uma câmara de compensação, porém simplificada restrita à redistribuição dos desvios individuais em relação ao coeficiente tarifário do Sistema. Este subsídio cruzado somente poderá justificar-se em caso do déficit agregado ser totalmente coberto pelo montante de superávit.

Inicialmente, cabe reunir os coeficientes tarifários simulados a partir da adoção de variáveis próprias dos operadores, correspondentes à circulação exclusiva dos veículos em vias pavimentadas, em ordem crescente de valor, comparando-os com o coeficiente tarifário "pavimentado" do SETM:

Tabela 3 – Coeficientes Tarifários Simulados e do Sistema

Operador	Valor (R\$)	Operador	Valor (R\$)
I	0,048045	W	0,136733
J	0,067798	E	0,140853
N	0,079038	V	0,146018
C	0,091215	B	0,148286
U	0,095551	K	0,155968
H	0,099052	X	0,180370
S	0,105563	L	0,182045
Q	0,106630	Y	0,189736
D	0,109230	M	0,215357
Z	0,111934	G	0,220305
R	0,124388	O	0,280186
SETM	0,125877	F	0,290124
P	0,127223	A	0,301684
T	0,127868		

O coeficiente tarifário calculado do SETM mostra-se superior em relação a onze operadores e inferior a outros quinze. Observa-se que a soma dos desvios em relação ao coeficiente tarifário do SETM alcança um valor negativo de R\$ 0, 608398. **Contudo, o exercício que importa é o somatório do produto entre os desvios individuais e a quantidade de passageiros pagantes transportados por operador.**

A medição da quantidade de passageiros é discriminada por operador e dividida entre integrados, comuns, escolares e isentos no Boletim de Oferta e Demanda de 2009. Enquanto os passageiros integrados e comuns pagam a tarifa integral, os escolares contam com um abatimento de 10% do valor. Logo, a quantidade de passageiros pagantes será estimada com a aplicação de um coeficiente de 0,9 sobre os escolares e de 1,0 sobre os comuns e integrados. Por outra parte, infelizmente não há cruzamento deste dado com o tipo de pavimento utilizado nas vias por onde percorrem os veículos metropolitanos. Por isso, a título de simplificação, vamos considerar que todos os passageiros pagantes declarados são gravados pelo coeficiente tarifário "pavimentado".

Após estes esclarecimentos metodológicos, podemos apurar a quantidade de passageiros pagantes, assim como demonstrar o resultado da simulação, na tabela abaixo:

Tabela 4 – Apuração dos Montantes Individuais de Superávit e de Déficit sobre o Coeficiente Tarifário do SETM



Operador	Desvios	Pagantes	Montante (R\$)
I	0,077832	601.118	46.786,19
J	0,058079	342.607	19.898,27
N	0,046839	223.071	10.448,41
C	0,034662	3.450.835	119.612,83
U	0,030326	16.475.258	499.628,66
H	0,026825	9.292.065	249.259,64
S	0,020314	464.265	9.431,08
Q	0,019247	24.517.153	471.881,64
D	0,016647	6.033.360	100.437,35
Z	0,013943	169.781	2.367,26
R	0,001489	15.524.337	23.115,74
P	-0,001346	14.070.917	-18.939,45
T	-0,001991	1.885.324	-3.753,68
W	-0,010856	29.488.636	-320.128,63
E	-0,014976	5.054.053	-75.689,50
V	-0,020141	1.755.626	-35.360,07
B	-0,022409	9.474.501	-212.314,10
K	-0,030091	663.811	-19.974,72
X	-0,054493	1.736.863	-94.646,90
L	-0,056168	3.344.343	-187.845,06
Y	-0,063859	557.189	-35.581,55
M	-0,08948	5.379.161	-481.327,35
G	-0,094428	263.956	-24.924,79
O	-0,154309	704.139	-108.654,98
F	-0,164247	162.555	-26.699,17
A	-0,175807	464.543	-81.669,91
Total			-174.642,80

A primeira coluna apresenta os operadores em ordem decrescente de desvio do seu coeficiente tarifário em relação ao do SETM e a última coluna, a aplicação do produto entre o desvio e a quantidade estimada de pagantes por operador. Foi apurado um resultado negativo agregado de R\$ 174.642,80, o que significa que o montante acumulado de superávit dos onze operadores "eficientes" não se revela suficiente para reverter o tamanho do déficit acumulado dos quinze operadores que manifestam coeficientes próprios acima daquele do SETM. À primeira vista, a hipótese de instituição de um mecanismo redistributivo de ganhos perde razão, mas estudos mais minuciosos, envolvendo a discriminação de coeficientes, itinerários e tarifas merecem ser realizados, a fim de averiguar definitivamente sua factibilidade.

Apesar de sua extrema simplicidade, o exercício comprova a manifestação de fortes assimetrias também no seu aspecto financeiro. Tal constatação serve para fortalecer a idéia da elaboração de iniciativas que busquem a obtenção de maior equidade nas condições de remuneração dos operadores de transporte público, sob pena de reduzir o nível de oferta existente, deteriorar a qualidade do serviço e acentuar os estímulos ao uso do transporte individual.

6) CONCLUSÕES

O caráter funcional de uma planilha tarifária está relacionado com sua capacidade de capturar as condições consideradas normais ou médias para a prestação do serviço de transporte, de maneira a atender suficientemente as necessidades de remuneração das empresas integrantes de um Sistema. Ademais de requerer estudos periódicos visando sua atualização, este atributo também depende do grau de assimetria



nos fatores de oferta - frequência, itinerário, frota, modalidade, entre outros- e de demanda (renda, tempo desejável de viagem, número de passageiros, etc.). Logo, quanto maior a discrepância entre os parâmetros operacionais e os coeficientes de produção entre os operadores, menor será a funcionalidade do instrumento básico de remuneração, proporcionando a convivência de empresas altamente lucrativas com outras permanentemente deficitárias no mesmo Sistema. Esta falta de “representatividade” enseja uma perspectiva de renovação em critérios de apuração de valores e inclusive, uma redistribuição da oferta entre os operadores.

Os resultados obtidos com a adoção de valores próprios na simulação de coeficientes tarifários específicos por operador sustentam um baixo grau de funcionalidade da planilha tarifária vigente do SETM. As evidências são claras: a diferença absoluta entre o menor e o maior coeficiente individual é superior a seis, apenas três operadores apresentam valores compatíveis ao coeficiente tarifário do SETM, somente cinco de um total de vinte e seis operadores são responsáveis por cerca de 2/3 dos passageiros pagantes estimados no SETM, etc. Obviamente, a indisponibilidade de coeficientes técnicos individuais nos insumos variáveis, bem como sua escassez e defasagem no caso dos insumos fixos, em muito prejudica a validade do argumento.

A proposta de redistribuir os ganhos individuais na forma de subsídio cruzado entre os coeficientes tarifários não demonstrou viabilidade de implantação. Apesar disso, esta inovação ou outra que se pretenda implantar com o objetivo de harmonizar os níveis de remuneração dos operadores mostra-se conveniente, desde que comprovada sua factibilidade. Sabemos que escapa do interesse de uma organização econômica de iniciativa particular a geração de resultados econômicos negativos. Até que alguma medida neste sentido seja implantada, a correção destas distorções via “soluções de mercado”, como a presença de metade dos operadores na RMPA no Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso, deverá ser intensificada, constituindo uma séria ameaça à continuidade da prestação do serviço por muitos operadores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GONÇALVES, Odair. **O problema do custo médio na tarifa do transporte de passageiros.** Publicado nos Anais do IV Congresso Brasileiro de Regulação. ABAR, Manaus, 2005.

MUSGRAVE, R. & MUSGRAVE, P. **Finanças públicas: teoria e prática.** São Paulo, Editora da USP, 1980.

RIO GRANDE DO SUL. Processo METROPLAN nº 1118-13.64/01-3, de 25 de maio de 2001. Pedido de Reajuste Tarifário do Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre, v.1, 359 p.

_____. Processo METROPLAN nº 0268-13.64/04-8, de 29 de janeiro de 2004. Pedido de Reajuste Tarifário do Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre, v.1, 180 p.

_____. Processo METROPLAN nº 0996-13.64-0, de 25 de maio de 2010. Pedido de Reajuste Tarifário do Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre, v.1, 292 p.

_____. Processo AGERGS nº 0480/39.00/09-3, de 04 de agosto de 2009. Análise de Viabilidade de Planilhas por Município, v. 1, 50 p.



Comunicação Técnica 199

A FUNCIONALIDADE DA ATUAL PLANILHA TARIFÁRIA COMO PADRÃO
REMUNERATÓRIO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DA
REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE.

ANEXO

VARIÁVEL	OPERADOR									SETM
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	
PMA	19.511,33 Km	50.697,74 Km	167.997,51 Km	131.998,66 Km	59.366,92 Km	40.252,23 Km	64.118,44 Km	67.377,63 Km	193.257,08 Km	67.804,00 Km
Lotação Média	47,54	44,94	44,85	46,23	47,05	45	40	49,18	50,70	48,28
IAP	75,85%	63,85%	50,66%	47,29%	72,36%	39,36%	49,36%	64,62%	79,49%	62,76%
Depreciação (F.O.)	0,061538	0,022926	0,024450	0,018646	0,047457	0,090918	0,050000	0,048172	0,027775	0,2268
Depreciação (F.R.)	0,0061538	0,0022926	0,0024450	0,0018646	0,0047457	0,0090918	0,0050000	0,0048172	0,0027775	0,2027
Remuneração (F.O.)	0,044931	0,032201	0,033552	0,028529	0,043938	0,064982	0,044675	0,045579	0,030000	0,0227
Remuneração (F.R.)	0,0044931	0,0032201	0,0033552	0,0028529	0,0043938	0,0064982	0,0044675	0,0045579	0,0030000	0,0203
Motorista (Rem. e Enc.)	29,6228	30,9260	33,2724	46,5112	42,7476	18,711200	44,0456	18,1385	33,2724	33,272423
Motorista (V.A.)	15,7554	13,5607	16,8286	21,4440	22,4652	9,190100	21,4440	9,7459	16,8286	16,828641
Motorista (C.B.)	17,1432	17,1432	18,3111	23,3328	24,4440	9,999600	23,3328	10,6044	18,3111	18,311075
Motorista (P.de S.)	17,1432	17,1432	18,3111	23,3328	24,4440	9,999600	23,3328	10,6044	18,3111	18,311075
Motorista (S.de V.)	17,1432	17,1432	18,3111	23,3328	24,4440	9,999600	23,3328	10,6044	18,3111	18,311075
Cobrador (Rem. e Enc.)	30,9064	23,3509	25,4342	4,4994	39,2387	21,066100	29,9832	13,4832	25,4342	25,434200
Cobrador (V.A.)	15,7554	9,9665	12,0797	1,8848	20,1966	9,190100	15,3176	7,3097	12,0797	12,079660
Cobrador (C.B.)	17,1432	10,8444	13,1438	2,0508	21,9756	9,999600	16,6668	7,9536	13,1438	13,143757
Cobrador (P.de S.)	17,1432	10,8444	13,1438	2,0508	21,9756	9,999600	16,6668	7,9536	13,1438	13,143757
Cobrador (S.de V.)	17,1432	10,8444	13,1438	2,0508	21,9756	9,999600	16,6668	7,9536	13,1438	13,143757
Fiscal (Rem. e Enc.)	6,4404	6,3029	5,0001	12,7874	9,8228	1,433900	6,2349	6,5937	5,0001	5,000080
Fiscal (V.A.)	3,5016	2,7296	2,3337	6,8344	5,4459	0,613200	3,0635	2,4362	2,3337	2,333684
Fiscal (C.B.)	3,8100	2,9628	2,5393	7,4364	5,9295	0,667200	3,3336	2,6508	2,5393	2,539258
Fiscal (P.de S.)	3,8100	2,9628	2,5393	7,4364	5,9295	0,667200	3,3336	2,6508	2,5393	2,539258
Fiscal (S.de V.)	3,8100	2,9628	2,5393	7,4364	5,9295	0,667200	3,3336	2,6508	2,5393	2,539258
Pessoal Manut.	0,1403	0,1154	0,1216	0,0070	0,0752	0,064338	0,0571	0,1226	0,1216	0,121576
Pessoal Adm.	0,0756	0,0610	0,1044	0,0636	0,0349	0,058576	0,0631	0,0750	0,1044	0,104405

VARIÁVEL	OPERADOR									SETM
	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	
PMA	112.764,86 Km	60.048,21 Km	68.714,26 Km	54.490,44 Km	110.507,81 Km	35.355,96 Km	67.549,10 Km	60.085,52 Km	81.907,33 Km	67.804,00 Km
Lotação Média	47,63	49	46,01	34,25	53	44,07	44,63	54,93	49,54	48,28
IAP	71,28%	54,86%	43,74%	57,29%	84,63%	47,56%	73,22%	76,76%	58,23%	62,76%
Depreciação (F.O.)	0,0007400	0,054445	0,095290	0,031713	0,000000	0,050509	0,047531	0,073581	0,057624	0,2268
Depreciação (F.R.)	0,0007400	0,0054445	0,0095290	0,0031713	0,0000000	0,0050509	0,0047531	0,0073581	0,0057624	0,2027
Remuneração (F.O.)	0,024900	0,045605	0,066423	0,037171	0,048000	0,045945	0,042480	0,052775	0,096664	0,0227
Remuneração (F.R.)	0,0024900	0,0045605	0,0066423	0,0037171	0,0048000	0,0045945	0,0042480	0,0052775	0,0096664	0,0203
Motorista (Rem. e Enc.)	22,7934	33,2724	23,1281	35,5795	53,2611	32,2842	41,8150	38,4417	33,2724	33,272423
Motorista (V.A.)	14,1794	16,8286	14,1000	16,6123	24,5077	17,5056	21,8344	18,4409	16,8286	16,828641
Motorista (C.B.)	15,4284	18,3111	15,3420	18,0756	26,6664	19,0476	23,7576	20,0652	18,3111	18,311075
Motorista (P. de S.)	15,4284	18,3111	15,3420	18,0756	26,6664	19,0476	23,7576	20,0652	18,3111	18,311075
Motorista (S. de V.)	15,4284	18,3111	15,3420	18,0756	26,6664	19,0476	23,7576	20,0652	18,3111	18,311075
Cobrador (Rem. e Enc.)	30,3912	25,4342	23,1033	21,2072	53,2611	17,8257	27,4784	31,1775	25,4342	25,434200
Cobrador (V.A.)	18,9063	12,0797	12,4215	9,7040	24,5077	9,9202	14,2754	15,5481	12,0797	12,079660
Cobrador (C.B.)	20,5716	13,1438	13,5256	10,5588	26,6664	10,7940	15,5328	16,9176	13,1438	13,143757
Cobrador (P. de S.)	20,5716	13,1438	13,5256	10,5588	26,6664	10,7940	15,5328	16,9176	13,1438	13,143757
Cobrador (S. de V.)	20,5716	13,1438	13,5256	10,5588	26,6664	10,7940	15,5328	16,9176	13,1438	13,143757
Fiscal (Rem. e Enc.)	2,5326	5,0001	2,1393	7,1656	23,9544	2,0766	5,1212	2,9234	5,0001	5,000080
Fiscal (V.A.)	1,5760	2,3337	1,0069	2,9612	12,2538	1,1668	2,8465	1,5363	2,3337	2,333684
Fiscal (C.B.)	1,7148	2,5393	1,0956	3,2220	13,3332	1,2696	3,0972	1,6716	2,5393	2,539258
Fiscal (P. de S.)	1,7148	2,5393	1,0956	3,2220	13,3332	1,2696	3,0972	1,6716	2,5393	2,539258
Fiscal (S. de V.)	1,7148	2,5393	1,0956	3,2220	13,3332	1,2696	3,0972	1,6716	2,5393	2,539258
Pessoal Manut.	0,0253	0,1216	0,0542	0,0734	0,0793	0,1030	0,0520	0,1573	0,1216	0,121576
Pessoal Adm.	0,0332	0,1044	0,0486	0,0385	0,0974	0,0850	0,0176	0,0551	0,1044	0,104405

VARIÁVEL	OPERADOR								SETM
	S	T	U	V	W	X	Y	Z	
PMA	109.688,46 Km	66.782,36 Km	74.799,84 Km	85.110,59 Km	52.733,10 Km	66.733,25 Km	66.883,76 Km	47.546,69 Km	67.804,00 Km
Lotação Média	48,23	44,60	54,46	44,52	47,67	45	44,28	47,07	48,28
IAP	34,62%	70,69%	66,49%	55,10%	66,05%	36,81%	37,66%	84,49%	62,76%
Depreciação (F.O.)	0,000000	0,010516	0,067124	0,004674	0,024476	0,019586	0,040275	0,012344	0,2268
Depreciação (F.R.)	0,0000000	0,0010516	0,0067124	0,0004674	0,0024476	0,0019586	0,0040275	0,0012344	0,2027
Remuneração (F.O.)	0,024000	0,025279	0,052536	0,024842	0,032678	0,030375	0,046175	0,026444	0,0227
Remuneração (F.R.)	0,0024000	0,0025279	0,0052536	0,0024842	0,0032678	0,0030375	0,0046175	0,0026444	0,0203
Motorista (Rem. e Enc.)	8,2505	41.8000	30.4080	55.0080	32.3084	22.0114	19.0320	33,2724	33,272423
Motorista (V.A.)	4,0850	20.6786	14.1044	24.5077	19.1158	12.8770	10.2114	16,8286	16,828641
Motorista (C.B.)	4,4448	22.5000	15.3468	26.6664	20.7996	14.0112	11.1108	18,3111	18,311075
Motorista (P. de S.)	4,4448	22.5000	15.3468	26.6664	20.7996	14.0112	11.1108	18,3111	18,311075
Motorista (S. de V.)	4,4448	22.5000	15.3468	26.6664	20.7996	14.0112	11.1108	18,3111	18,311075
Cobrador (Rem. e Enc.)	8,5547	46.8778	24.1882	32.4428	30.7037	17.0668	17.5628	25,4342	25,434200
Cobrador (V.A.)	4,0850	20.6786	11.0870	17.6998	13.0711	10.1772	9.3952	12,0797	12,079660
Cobrador (C.B.)	4,4448	22.5000	12.0636	19.2588	14.2224	11.9136	10.2228	13,1438	13,143757
Cobrador (P. de S.)	4,4448	22.5000	12.0636	19.2588	14.2224	11.9136	10.2228	13,1438	13,143757
Cobrador (S. de V.)	4,4448	22.5000	12.0636	19.2588	14.2224	11.9136	10.2228	13,1438	13,143757
Fiscal (Rem. e Enc.)	0,7513	2,6232	4,3935	8,6539	5,4805	2,0465	5,0000	5,0001	5,000080
Fiscal (V.A.)	0,4081	1,3786	1,9289	4,0850	2,1241	1,2462	2,3337	2,3337	2,333684
Fiscal (C.B.)	0,4440	1,5000	2,0988	4,4448	2,3112	1,3660	2,5393	2,5393	2,539258
Fiscal (P. de S.)	0,4440	1,5000	2,0988	4,4448	2,3112	1,3660	2,5393	2,5393	2,539258
Fiscal (S. de V.)	0,4440	1,5000	2,0988	4,4448	2,3112	1,3660	2,5393	2,5393	2,539258
Pessoal Manut.	0,0246	0,0642	0,0705	0,1042	0,1119	0,0710	0,0303	0,0303	0,121576
Pessoal Adm.	0,0153	0,0566	0,0371	0,0615	0,0307	0,0401	0,0455	0,0455	0,104405