



MUNICÍPIO DE BENTO GONÇALVES
Gabinete do Prefeito

OFÍCIO SIGA Nº GPBG-OFI-2023/00306

Bento Gonçalves, 26 de outubro de 2023.

**A Sua Excelência o Senhor
Rafael Pasqualotto
Presidente
Gabinete da Presidência**

Assunto: Ref. Pedido de Informação nº CMBG-PIN-2023/00126

Senhor Presidente

Em resposta ao Ofício nº CMBG-COE-2023/00950, referente ao Pedido de Informação nº CMBG-PIN-2023/00126, disponibilizamos a Vossa Excelência, de acordo com a Secretaria Municipal de Gestão Integrada e Mobilidade Urbana, a planilha eletrônica de custos dos serviços de transporte público, utilizada pelo Município de Bento Gonçalves, e a Ata nº 01/2023 do Conselho Municipal de Trânsito de Bento Gonçalves.

Salientamos que a referida Pasta coloca-se à disposição dessa Casa para informações complementares, renovamos nosso apreço.

Atenciosamente,

Henrique Nuncio
Secretário Municipal

Diogo Segabinazzi Siqueira
Prefeito Municipal

Classif. documental

00.01.01.01



Assinado com senha por HENRIQUE NUNCIO e DIOGO SEGABINAZZI SIQUEIRA.
Documento Nº: 52228-6954 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=52228-6954>



GPBGOFI202300306A

0. Instruções

1. Esta planilha eletrônica segue as definições do documento "Custos dos serviços de transporte público por ônibus - Método de Cálculo", ANTP (2017).
2. As abas da planilha seguem a numeração dos capítulos desse documento.
3. No caso dos anexos, o numeral romano que identifica o anexo é precedido da letra "A".
4. As células em laranja são entradas de dados e precisam de preenchimento.
5. As células em verde são entradas de dados preenchidas com valores de referência, conforme o respectivo anexo do método de cálculo.
6. As células em azul são resultados e não devem ser preenchidas.

AVISO:

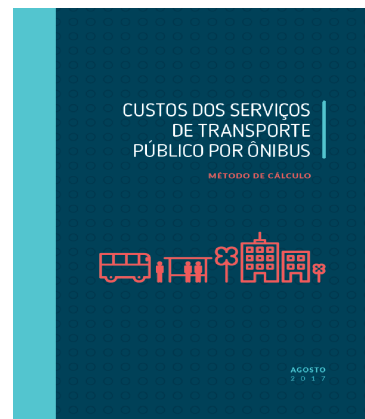
Esta planilha eletrônica foi criada como instrumento de apoio.

A ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) não assume qualquer responsabilidade pela aplicação da planilha e do método.

O documento "Custos dos serviços de transporte público por ônibus - Método de Cálculo", ANTP (2017) está disponível no site www.antp.org.br

Quaisquer contribuições e dúvidas deve ser encaminhadas a contato@antp.org.br

Versão 1.1 (Agosto, 2017)



Autenticado digitalmente por ÁGATA RENATA VARGAS LIMBERGER.
Documento Nº: 52228.355246-1445 - consulta à autenticidade em <https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=52228.355246-1445>



GPBGOFI202300306A

1.1 Passageiros

1.1.1. Passageiros Transportados por mês (PT)

Comum	119.790
Vale-Transporte	181.452
Estudante	7.354
Gratuidade	49.959
Outros	18
Passageiros Transportados (PT)	358.572

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado

1.1.2. Passageiros Equivalentes (PE)

1.1.2.a Tarifa Pública Vigente (TPU)

Tarifas públicas "1" vigentes (TPi) (em R\$)									
TP1	TP2	TP3	TP4	TP5	TP6	TP7	TP8	TP9	TP10
4,90									

1.1.2.b Deseja informar dados de modo (marcar X):

Detalhado:		(ir para o item 1.1.2.c)
Média mensal consolidada:	x	(ir para o item 1.1.2.d)

1.1.2.c. Passageiros pagantes por tarifa pública (Anexo I)

		Passageiros Pagantes por mês (m) e Tarifa Pública (TPi) (passageiros/mês)									
		TP1	TP2	TP3	TP4	TP5	TP6	TP7	TP8	TP9	TP10
Mês (m)	[m]1										
	[m]2										
	[m]3										
	[m]4										
	[m]5										
	[m]6										
	[m]7										
	[m]8										
	[m]9										
	[m]10										
	[m]11										
	[m]12										

1.1.2.d. Média mensal de Passageiros pagantes por tarifa pública

	TP1	TP2	TP3	TP4	TP5	TP6	TP7	TP8	TP9	TP10
Média mensal de passageiros pagantes	304.936									

1.1.2.e. Receita média mensal por tarifa pública (RT)

Receita média mensal por tarifa pública (em R\$)									
TP1	TP2	TP3	TP4	TP5	TP6	TP7	TP8	TP9	TP10
1.492.915,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

1.1.2.f. Receita Integrada (RI) refere-se aos recursos (\$) especificamente arrecadados nas viagens com integração. Essa informação é usada apenas na análise de risco (aba A.XV. Detalhado)

Receita da integração	
-----------------------	--



1.2 Quilometragem Programada (KP)

1.2.a.	Período de análise M (em meses):	12
--------	----------------------------------	----

1.2.b. *Deseja informar dados de modo (marcar X):*

<i>Consolidado mensal:</i>	<i>x</i>	<i>(ir para o item 1.2.c)</i>
<i>Detalhado:</i>		<i>(ir para o item 1.2.d)</i>

1.2.c. **Quilometragem programada média mensal do sistema (consolidada):**

Extensão programada:	159.790,00	km
-----------------------------	------------	----

1.2.d. Quilometragem programada por linha (detalhada) (Anexo II):

[illegible][illegible]

[illegible][illegible]

1.3 Frota total (FT)

1.3.1. Classificação dos veículos (PT)

	ABNT NBR 15570:2009		
	Capacidade	PBT mínimo	Comprimento total máximo
Microônibus	Entre 10 e 20 passageiros (exclusivamente sentados)	5t	7,4m
Miniônibus	Mínimo de 30 passageiros (sentados e em pé)	8t	9,6m
Midiônibus	Mínimo de 40 passageiros (sentados e em pé)	10t	11,5m
Ônibus básico	Mínimo de 70 passageiros (sentados e em pé)	16t	14m
Ônibus padrão	Mínimo de 80 passageiros (sentados e em pé)	16t	14m
Ônibus articulado	Mínimo de 100 passageiros (sentados e em pé)	26t	18,6m
Ônibus biarticulado	Mínimo de 160 passageiros (sentados e em pé)	36t	30m

1.3.2. Cálculo da Frota

1.3.2.a Composição da frota (tipologia do veículo)

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniônibus	7			
Midiônibus				
Ônibus básico	59			
Ônibus padrão				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

1.3.2.b Composição da frota (classe e idade do veículo)

Classe do veículo	Idade do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
		Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Miniônibus	0				
	1				
	2	2			
	3				
	4				
	5	5			
Midiônibus	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus básico	0				
	1				
	2	12			
	3				
	4	7			
	5				
	6				
	7	10			
Ônibus padrão	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				



	7				
	8				
	9				
	10				
	11				
	12				
Ônibus biarticulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
	11				
	12				

1.3.2.c Composição da frota (veículos de apoio)

Classificação do veículo	Frota
Caminhão-oficina	
Caminhão-quincho	
Caminhoneta	
Automóvel (básico)	
Motocicleta	



Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

1.4 Indicadores

1.4.1. Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK)

1.4.1.1 Tarifa pública de preponderante vigente (TPU)	4,90	R\$
1.4.1.2 Receita média mensal total do sistema (RT)	1.492.915,82	R\$/mês
1.4.1.3 Média mensal de passageiros transportados (PT)	358.572	passageiros/mês
1.4.1.4 Média mensal de passageiros pagantes equivalentes (PE)	304.936	passageiros/mês
1.4.1.5 Média mensal da quilometragem programada (KP)	159.790	km/mês
1.4.1.6 Índice de passageiro por quilômetro (IPK)	2,24	pass./km
1.4.1.7 Índice de passageiro equivalentes por quilômetro (IPKe)	1,91	pass./km

1.4.2. Percurso Médio Mensal (PMM)

1.4.2.1 Frota total=	66	ônibus
1.4.2.2 Frota operante = 82% x FT	54	ônibus
1.4.2.3 Frota funcional = 18% x FT	12	ônibus
1.4.2.4 Percurso Médio Mensal	2.959	km/veículo

1.4.3. Passageiros Transportados por Veículos por Dia (PVD)

1.4.3.1 Período de análise N (em dias)	30,42	dias
1.4.3.2 Passageiros transportados por dia	218	Pass/veículo/dia

1.4.4. Passageiros Equivalentes por Veículos (PMV)

1.4.4.1 Passageiros equivalentes por veículo	5.647	pass/veículo/mês
--	-------	------------------

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



2.1.a Consumo de Combustível

Consultar a aba A.III. Combustível

2.1.a.i Deseja informar dados de modo (marcar X):

Consolidado:	x	(ir para o item 2.1.a.ii)
Detalhado:		(ir para o item 2.1.a.iii)

2.1.a.ii Consumo az (l/km) para cada tipo de veículo (consolidado)

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniônibus	0,38			
Midionibus				
Ônibus básica	0,47			
Ônibus padron				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

2.1.a.iii Quantidade de combustível utilizada por tipo de veículo (detalhado)

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniônibus				
Midionibus				
Ônibus básica				
Ônibus padron				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado

2.1.a.iv Quantidade de quilômetros percorridos por tipo de veículo (detalhado)

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniônibus				
Midionibus				
Ônibus básica				
Ônibus padron				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

2.1.a.v Consumo az (l/km) para cada tipo de veículo (detalhado)

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniônibus				
Midionibus				
Ônibus básica				
Ônibus padron				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

2.1.a.vi KPz: média mensal da quilometragem programada para cada tipo de veículo

Verificar seção 1.2 do Capítulo 1

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniônibus	15.979			
Midionibus				
Ônibus básica	143.811			
Ônibus padron				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

2.1.a.vii Consumo total para cada tipo de veículo

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus	0,00	0,00	0,00	0,00
Miniônibus	6.072,02	0,00	0,00	0,00
Midionibus	0,00	0,00	0,00	0,00
Ônibus básica	67.591,17	0,00	0,00	0,00
Ônibus padron	0,00	0,00	0,00	0,00
Ônibus articulado	0,00	0,00	0,00	0,00
Ônibus biarticulado	0,00	0,00	0,00	0,00

Consumo total / mês 73.663 litros



GPBGOFI202300306A

2.1.b Cálculo do Valor do Veículo Básico [VEC[básico]]

2.1.b.i Valor do veículo novo por classe de veículo [VEC]

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniãoibus	578.292,25			
Midiônibus				
Ônibus básico	640.000,00			
Ônibus padron				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

2.1.b.ii Valor do investimento (veículos de apoio)

Classificação do veículo	Valor do veículo
Caminhão-oficina	
Caminhão-guincho	
Caminhoneta	
Automóvel (básico)	
Motocicleta	

2.1.b.iii Nominador para ponderação do VEC

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus	0	0	0	0
Miniãoibus	4.048.046	0	0	0
Midiônibus	0	0	0	0
Ônibus básico	37.760.000	0	0	0
Ônibus padron	0	0	0	0
Ônibus articulado	0	0	0	0
Ônibus biarticulado	0	0	0	0

2.1.b.iv Denominador para ponderação do VEC

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniãoibus	7			
Midiônibus				
Ônibus básico	59			
Ônibus padron				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

2.1.b.v Valor do veículo novo por classe de veículo sem rodagem [VEC[0]]

Classe do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus				
Miniãoibus	569.352,25			
Midiônibus				
Ônibus básico	623.680,00			
Ônibus padron				
Ônibus articulado				
Ônibus biarticulado				

VEC	R\$ 633.455,24
VEC[básico]	R\$ 640.000,00



¹ Deve-se preencher todas as células abaixo. Se não houver investimentos em determinados itens ou taxas e tributos, por exemplo, preencha-se com o valor zero. Caso a célula não seja preenchida com algum valor adotar-se-ão os valores de referência para o respectivo item

² Os valores de referência para os insumos abaixo estão descritos no Capítulo 3 da publicação "Cálculo dos Custos dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano por Ônibus"

3.1. Óleo diesel (OLD)		Instrução de preenchimento	
3.1.1 Preço do óleo diesel	5,7610	R\$/litro	Pesquisa de mercado
3.2. Lubrificantes (CLB)			
3.2.1 Coeficiente de correlação do consumo de lubrificante relacionado ao consumo de óleo diesel	0,02650	litro/km	Buscar valor na aba A.IV - Lubrificantes
3.3. ARLA 32 (ARL)			
3.3.1 Preço do Arla 32	3,1900	R\$/litro	Pesquisa de mercado
3.3.2 Coeficiente de correlação do consumo do ARLA 32 relacionado ao preço do óleo diesel	0,030	dimensional	Buscar valor no Anexo V
3.4. Rodagem (ROD)			
Verificar Anexo VI			
215/75 R17,6	1.490,00	R\$/unidade	Pesquisa de mercado
3.4.1 Preço do pneu novo	275/80 R22,6	R\$/unidade	Pesquisa de mercado
295/80 R22,6	435,00	R\$/unidade	Pesquisa de mercado
215/75 R17,6	748,00	R\$/unidade	Pesquisa de mercado
3.4.2 Preço da recapagem	275/80 R22,6	R\$/unidade	Pesquisa de mercado
295/80 R22,6			
3.5 Custos Ambientais (CAB)			
3.5.1 Fator de correlação entre os custos ambientais e o preço médio do ônibus básico novo	0,010000	dimensional	Buscar valor no Anexo VIII
3.6 Veículo (VEC)			
3.6.1 Preço médio ônibus básico novo	R\$ 640.000,00	R\$/veículo	Buscar valor na aba 4.7.1.VEC
3.7 Salários e benefícios (SAB)			
3.7.1 Salário do Motorista (SAL _{md})	2.579,74	R\$/mês	Valor praticado
3.7.2 Salário do Cobrador (SAL _{co})	-	R\$/mês	Valor praticado
3.7.3 Salário do Despatchante (SAL _{des})	-	R\$/mês	Valor praticado
3.7.4 Salário do Fiscal (SAL _{fisc})	2.242,99	R\$/mês	Valor praticado
3.7.5 Benefícios do Motorista (BEN _{md})	870,56	R\$/mês	Valor praticado
3.7.6 Benefícios do Cobrador (BEN _{co})	-	R\$/mês	Valor praticado
3.7.7 Benefícios do Despatchante (BEN _{des})	-	R\$/mês	Valor praticado
3.7.8 Benefícios do Fiscal (BEN _{fisc})	870,56	R\$/mês	Valor praticado
3.7.9 Fator de utilização dos Motoristas (FUT _{md})	1,6900	dimensional	Buscar valor no Anexo XII
3.7.10 Fator de utilização dos Cobradores (FUT _{co})	-	dimensional	Buscar valor no Anexo XII
3.7.11 Fator de utilização dos Despatchantes (FUT _{des})	-	dimensional	Buscar valor no Anexo XII
3.7.12 Fator de utilização dos Fiscais (FUT _{fisc})	0,08	dimensional	Buscar valor no Anexo XII
3.7.13 Fator de utilização físico dos Motoristas (FUF _{md})	1,6900	dimensional	Buscar valor no Anexo XII
3.7.14 Fator de utilização físico dos Cobradores (FUF _{co})	-	dimensional	Buscar valor no Anexo XII
3.7.15 Fator de utilização físico dos Despatchantes (FUF _{des})	-	dimensional	Buscar valor no Anexo XII
3.7.16 Fator de utilização físico dos Fiscais (FUF _{fisc})	0,08	dimensional	Buscar valor no Anexo XII
3.7.17 Encargo Social (ECS)	42,87	%	Valor praticado
3.7.18 Despesas: pessoal de manutenção, administrativo e diretoria em relação ao pessoal operacional (Ø)	38,74	%	Buscar valor no Anexo XIII
3.8 Taxas e Seguros			
3.8.1 Seguro obrigatório por veículo (VAS)	-	R\$/ano	Valor praticado
3.8.2 Taxa de licenciamento por veículo (VAT)	2.047,68	R\$/ano	Valor praticado
3.8.3 Seguro de responsabilidade civil facultativo (CDR)	126.078,48	R\$/ano	Valor praticado
3.8.4 IPVA	-	R\$/ano	Valor praticado
3.9 Infraestrutura			
3.9.1 Tempo de contrato a partir da data de realização do investimento (DUC)	-	anos	Valor praticado
3.9.2 Valor do investimento em infraestrutura (VIN)	-	R\$	Valor praticado
3.9.3 Valor (lit) de infraestrutura (VU)	20,00	anos	Valor praticado
3.9.4 Estoque equivalente do almoxarifado	5,00	meses	Valor praticado
3.10 Taxa de Remuneração do Capital (TRC)			
3.10.1 Taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (SELIC)	8,62	%	Pesquisa de mercado
3.10.2 Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA)	7,93	%	Pesquisa de mercado
3.10.3 Taxa de Remuneração do Capital (TRC)	4,66	%	
3.11 Capital investido em terrenos, edificações e equipamentos de garagem			
3.11.1 Custos de investimento no terreno (CIT)	12.500.000,00	R\$	Valor praticado

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado





3.11.2 Valor investido em edificações (CIE)	208.000,00	R\$	Valor praticado
3.11.3 Vida Útil das Edificações (VUE)	25,00	anos	Buscar valor no Anexo IX
3.11.4 Valor Residual das Edificações (VRE)	10,00	%	Buscar valor no Anexo IX
3.11.5 Valor investido em equipamentos de garagem (CIG)		R\$	Valor praticado
3.11.6 Vida Útil dos equipamentos de garagem (VUQ)	10,00	anos	Buscar valor no Anexo IX
3.11.7 Vida residual dos equipamentos de garagem (VRG)	10,00	%	Buscar valor no Anexo IX
3.11.8 Valor investido em equipamentos de bilheteira e ITS (CEB)	118.783,57	R\$	Valor praticado
3.11.9 Vida Útil dos equipamentos de bilheteira e ITS (VUB)	10,00	anos	Buscar valor no Anexo IX
3.11.10 Valor residual dos equipamentos de bilheteira e ITS (VRB)	10,00	%	Buscar valor no Anexo IX
3.12 Serviços de terceiros, compartilhados e locações			
Despesas de Comercialização, serviços prestados em			
3.12.1 terminais/estações de transferência e centrais de controle da operação (CCM)	-	R\$/mês	Valor praticado
3.12.2 Valor anual da locação por equipamento locado por veículo (QL)			
	-	R\$/veículo/ano	Valor praticado
3.12.3 Valor anual da locação de cada conjunto de equipamentos (QEL)			
	-	R\$/ano	Valor praticado
3.12.4 Quantidade de conjuntos de equipamentos locados (QEQ)			
	-	unidades	Valor praticado
3.12.5 Locação de garagem (CLG)			
	-	R\$/mês	Valor praticado
3.12.6 Locação de Veículo de Apoio (CLA)			
	-	R\$/mês	Valor praticado
3.13 Taxa de remuneração do serviço (RPS)			
3.13.1 Taxa de remuneração do serviço (RPS)	7,31	%	Buscar valor no Anexo XV
3.14 Despesas gerais (CDG)			
	1.127.372,27	R\$/ano	Buscar valor no Anexo XVI
3.15 Tributos Diretos (TRD)			
3.15.1 Imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN)	3,00	%	Valor praticado
3.15.2 Programa de integração social (PIS)	0,00	%	Valor praticado
3.15.3 Contribuição para o financiamento da seguridade social (COFINS)	0,00	%	Valor praticado
3.15.4 Taxa de ger. e adm. do sistema de transp. ou taxa de regulação do serviço e taxa de adm. de terminais	0,00	%	Valor praticado
3.15.5 INSS	0,00	%	Valor praticado
3.15.6 ICMS	0,00	%	Valor praticado
3.15.7 Outros tributos	2,00	%	Valor praticado
3.16 Subsídio (SUB)			
3.16.1 Subsídio mensal para custeio de tarifa	-	R\$/mês	Valor praticado



GPBGOFI202300306A

2.2 Custo Fixo	R\$ 971.369,57
2.2.1. Depreciação (CDP)	R\$ 160.573,19
2.2.1.1 Veículos (DVE)	R\$ 159.058,31
2.2.1.2 Edificações e equipamentos de garagem (DED)	R\$ 824,00
2.2.1.3 Equipamentos de bilhetagem e ITS (DEQ)	R\$ 890,88
2.2.1.4 Veículos de apoio (DVA)	R\$ 0,00
2.2.1.5 Infraestrutura (DIN)	R\$ 0,00
2.2.2. Remuneração do Capital Imobilizado (CRC)	R\$ 93.771,96
2.2.2.1 Veículos (RVE)	R\$ 39.134,76
2.2.2.2 Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$ 48.893,02
2.2.2.3 Almoxarifado (RAL)	R\$ 5.513,59
2.2.2.4 Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$ 230,39
2.2.2.5 Veículos de apoio (RVA)	R\$ 0,00
2.2.2.6 Infraestrutura (RIN)	R\$ 0,00
2.2.3. Custos com pessoal (CPS)	R\$ 501.388,15
2.2.3.1 Operação (DOP)	R\$ 433.406,48
2.2.3.2 Pessoal de manutenção, administrativo e diretoria (DMA)	R\$ 167.901,67
2.2.4. Despesas administrativas (CAD)	R\$ 115.715,47
2.2.4.1 Despesas gerais (CDG)	R\$ 93.947,69
2.2.4.2 Seguro obrigatório e taxa de licenciamento (CDS)	R\$ 11.262,24
2.2.4.3 Seguro de responsabilidade civil facultativo (CDR)	R\$ 10.506,54
2.2.4.4 IPVA	R\$ 0,00
2.2.4.5 Outras despesas operacionais (CCM)	R\$ 0,00
2.2.5. Locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem e ITS (CLQ)	R\$ 0,00
2.2.6. Locação de garagem (CLG)	R\$ 0,00
2.2.7. Locação de Veículos de Apoio (CLA)	R\$ 0,00

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



2.1	Custo Variável	R\$	806.111,02
2.1.1	Combustível (CMB)	R\$	424.373,64
2.1.2	Lubrificantes (CLB)	R\$	24.394,58
2.1.3	ARLA 32 (CAR)	R\$	7.049,57
2.1.4	Rodagem (CRD)	R\$	30.826,57
2.1.5	Peças e Acessórios (CPA)	R\$	284.266,67
2.1.6	Custos Ambientais (CAB)	R\$	35.200,00

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



2.3 Remuneração da prestação dos serviços (RPS)

2.3.1. Custo Variável

2.3.2. Custo Fixo

R\$ 129.933,83

R\$ 606.111,02

R\$ 971.369,57

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência



GPBGOFI202300306A

4. Cálculo do custo total mensal com impostos e tributos (CT)

2.1 Custo Variável

2.2 Custo Fixo

2.3 Remuneração da prestação dos serviços (RPS)

2.4 Tributos Diretos (ITR)

R\$ 2.007.804,66

R\$ 606.111,02

R\$ 971.369,57

R\$ 129.933,83

5%

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



4.1 Custo por Passageiro Transportado

R\$ 5.59946

4.3.1 Custo total

R\$ 2.007.804,66

4.3.2 Passageiros transportados

R\$ 358.572

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



4.2 Tarifa Pública

4.2.1 Custo total

4.2.2 Passageiros pagantes

4.2.3 Subsídio

R\$	6.58435
R\$	2.007.904,66
R\$	304.936,00
R\$	0,00

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



QUADRO RESUMO DOS CUSTOS (R\$/MÊS)							
DESCRIÇÃO	VALOR MENSAL		CUSTO/KM	CUSTO/VEÍCULO	%	% Custo Total	
CUSTOS VARIÁVEIS							
Combustível (CMB)	R\$	424.373,64	R\$	2,66	R\$ 6.429,90	52,64%	21,1%
Lubrificantes (CLB)	R\$	24.394,58	R\$	0,15	R\$ 369,61	3,03%	1,2%
ARLA 32 (CAR)	R\$	7.049,57	R\$	0,04	R\$ 106,81	0,87%	0,4%
Material de rodagem (CRD)	R\$	30.826,57	R\$	0,19	R\$ 467,07	3,82%	1,5%
Peças e acessórios (CPA)	R\$	284.266,67	R\$	1,78	R\$ 4.307,07	35,26%	14,2%
Custos ambientais (CAB)	R\$	35.200,00	R\$	0,22	R\$ 533,33	4,37%	1,8%
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	806.111,02	R\$	5,04	R\$ 12.213,80	100%	40,1%
CUSTOS FIXOS							
Pessoal							
Operação	R\$	433.406,48	R\$	2,71	R\$ 6.566,76	44,62%	21,6%
Manutenção, administrativo e diretoria (DMA)	R\$	167.901,67	R\$	1,05	R\$ 2.543,96	17,29%	8,4%
subtotal	R\$	601.308,15	R\$	3,76	R\$ 9.110,73	61,90%	29,9%
Administrativas							
Despesas gerais (CDG)	R\$	93.947,69	R\$	0,59	R\$ 1.423,45	9,67%	4,7%
DPVAT e licenciamento (CDS)	R\$	11.262,24	R\$	0,07	R\$ 170,64	1,16%	0,6%
IPVA	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
Seguros (CRD)	R\$	10.506,54	R\$	0,07	R\$ 159,19	1,08%	0,5%
Outras despesas operacionais (CCM)	R\$	-	R\$	0,07	R\$ 0	0,00%	0,0%
subtotal	R\$	115.716,47	R\$	0,79	R\$ 1.753,28	11,91%	5,8%
Depreciação							
Veículos da frota (DVE)	R\$	159.058,31	R\$	1,00	R\$ 2.409,97	16,37%	7,9%
Edificações e equipamentos de garagem (DEG)	R\$	624,00	R\$	0,00	R\$ 9,45	0,06%	0,0%
Equipamentos de bilhetagem e ITS (DEQ)	R\$	890,88	R\$	0,01	R\$ 13,50	0,09%	0,0%
Veículos de apoio (DVA)	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
Infraestrutura (DIN)	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
subtotal	R\$	160.573,19	R\$	1,00	R\$ 2.432,93	16,53%	8,0%
Remuneração							
Veículos da frota (RVE)	R\$	39.134,76	R\$	0,24	R\$ 592,95	4,03%	1,9%
Terrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)	R\$	48.893,02	R\$	0,31	R\$ 740,80	5,03%	2,4%
Almoxarifado (RAL)	R\$	5.513,59	R\$	0,03	R\$ 83,54	0,57%	0,3%
Equipamentos de bilhetagem e ITS (REQ)	R\$	230,39	R\$	0,00	R\$ 3,49	0,02%	0,0%
Veículos de apoio (RVA)	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
Infraestrutura (RIN)	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
subtotal	R\$	93.771,76	R\$	0,59	R\$ 1.420,78	9,65%	4,7%
Outras despesas							
Locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem e ITS (CLQ)	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
Locação de garagem (CLG)	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
Locação de veículos de Apoio (CLA)	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
subtotal	R\$	-	R\$	-	R\$ -	0,00%	0,0%
TOTAL CUSTOS FIXOS	R\$	971.369,57	R\$	6,14	R\$ 14.717,72	100%	0,483796851
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS E FIXOS							
TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS E FIXOS	R\$	1.777.480,59	R\$	11,19	R\$ 26.931,52		88,5%
REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO (RPS)							
REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO (RPS)	R\$	129.933,83	R\$	0,81	R\$ 1.968,69		6,5%
TRIBUTAÇÃO							
Lei Federal nº 12.715 (INSS)							
ISSQN						0,00%	0,0%
ICMS						3,00%	0,0%
Taxa de gerenciamento						0,00%	0,0%
PIS						0,00%	0,0%
COFINS						0,00%	0,0%
Outros						2,00%	0,0%
SOMA DAS ALÍQUOTAS DOS TRIBUTOS DIRETOS							
TOTAL DE TRIBUTOS	R\$	100.390,23	R\$	0,60	R\$ 1.445,01		
CUSTO TOTAL							
CUSTO TOTAL	R\$	2.007.804,66	R\$	12,60	R\$ 30.345,23		



ANEXO III – Consumo de combustível

III.º Valores de referência (litros/km)*

		σz[mínimo]	σz[máximo]
Classe De Veículo	Micro-ônibus	0,24	0,29
	Miniãoibus	0,3	0,34
	Midiônibus	0,34	0,38
	Ônibus básico	0,37	0,45
	Ônibus padrão	0,45	0,65
	Ônibus articulado	0,65	0,85
	Ônibus biarticulado	0,86	0,95

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado

*esses valores se referem a veículos operando sem ar-condicionado e sem transmissão automática.



GPBGOFI202300306A

ANEXO IV – RELAÇÃO ENTRE O PREÇO DE LUBRIFICANTES E CONSUMO DE ÓLEO DIESEL

IV.a Valor de referência

coeficiente de correlação do consumo de lubrificante relacionado ao consumo do óleo diesel	j médio	
	0,0265	l/km

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

ANEXO V – CONSUMO DO ARLA 32 EM ÔNIBUS

Via Valores de referência para Consumo do Arla 32 em ônibus

Consumo do Arla 32	δ [mínimo]	δ [máximo]
	0,02	0,05

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

ANEXO VI – VIDA ÚTIL E RECAPAGEM DE PNEUS

VI.a. Valores de Referência de número de recapagens

Mínimo	2
Máximo	2

VI.b. Valores de Referência para vida útil dos pneus

Classe do veículo	PNUz Mínimo	PNUz Máximo
Microônibus	85.000	125.000
Miniônibus	85.000	125.000
Midiônibus	85.000	125.000
Ônibus básica	85.000	125.000
Ônibus padron	85.000	125.000
Ônibus articulado	85.000	125.000
Ônibus biarticulado	85.000	125.000

km

VI.c. Especificações de pneus por classe de veículo

Classe do veículo	Dimensões	Tipo	Número de Pneus (NP)
Microônibus	215/75 R17,5	Radiais sem câmara	6
Miniônibus	215/75 R17,5		6
Midiônibus	275/80 R22,5		6
Ônibus básica	275/80 R22,5		6
Ônibus padron	295/80 R22,5		6
Ônibus articulado	295/80 R22,5		10
Ônibus biarticulado	295/80 R22,5		14

pneus

VI.d. Custo da recapagem por estrato da frota

Classe do veículo	Número de recapagens (B)	Custo da recapagem (REC)
Microônibus	2	5.220,00
Miniônibus	2	5.220,00
Midiônibus	2	8.976,00
Ônibus básica	2	8.976,00
Ônibus padron	2	0,00
Ônibus articulado	2	0,00
Ônibus biarticulado	2	0,00

VI.e. Custo do pneu novo por estrato da frota

Classe do veículo	Custo de pneus (PNUz)
Microônibus	8.940,00
Miniônibus	8.940,00
Midiônibus	16.320,00
Ônibus básica	16.320,00
Ônibus padron	0,00
Ônibus articulado	0,00
Ônibus biarticulado	0,00

VI.f. Custo de rodagem por estrato da frota

Classe do veículo	Vida útil rodagem (PNUz)	Custo da rodagem (CRD)
Microônibus	125.000	0,00
Miniônibus	125.000	0,79
Midiônibus	125.000	0,00
Ônibus básica	125.000	11,94
Ônibus padron	125.000	0,00
Ônibus articulado	125.000	0,00
Ônibus biarticulado	125.000	0,00

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

ANEXO VII – PEÇAS E ACESSÓRIOS

VII.a Valores de referência para consumo anual de peças e acessórios

Consumo de Peças e Acessórios	μ
Faixa etária (t)	
0 a 2 anos	6%
3 a 4 anos	7%
5 a 6 anos	8%
7 a 8 anos	9%
9 a 10 anos	10%
acima de 10 anos	12%

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



ANEXO VIII – CUSTOS AMBIENTAIS

VIII.a Valores de referência para custos ambientais

Custos ambientais	α (mínimo)	α (máximo)
	0,01	0,015

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

ANEXO IX – DEPRECIAÇÃO

IX.a. Depreciação de veículos

IX.a.1 Valores de referência para vida útil e valor residual por tipo de veículo

Classe do veículo	Vida Útil (Anos)	Valor Residual (%)
Microônibus	5	15%
Miniônibus		
Midiônibus	8	10%
Ônibus básico	10	10%
Ônibus padron		
Ônibus articulado	12	5%
Ônibus biarticulado		

IX.a.2 Fatores anuais de depreciação de veículos ($L_n \cdot t$)

Faixa etária (t) anos	Microônibus e Miniônibus	Midiônibus e Básico	Padron	Articulado e Biarticulado
0 - 1	0,2833333333	0,2000000000	0,1636363636	0,1461538462
1 - 2	0,2266666667	0,1750000000	0,1472727273	0,1339743590
2 - 3	0,1700000000	0,1500000000	0,1309090909	0,1217948718
3 - 4	0,1133333333	0,1250000000	0,1145454545	0,1096153846
4 - 5	0,0566666667	0,1000000000	0,0981818182	0,0974358974
5 - 6	0,0000000000	0,0750000000	0,0818181818	0,0852564103
6 - 7		0,0500000000	0,0654545455	0,0730769231
7 - 8		0,0250000000	0,0490909091	0,0608974359
8 - 9		0,0000000000	0,0327272727	0,0487179487
9 - 10			0,0163636364	0,0365384615
10 - 11			0,0000000000	0,0243589744
11 - 12				0,0121794872
> 12				0,0000000000

IX.a.3 Número de veículos por classe e idade

Classe do veículo	Idade do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
		Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Miniônibus	5				
	0				
	1				
	2	2			
	3				
Midiônibus	4				
	5	5			
	0				
	1				
	2				
Ônibus básico	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus padron	8				
	0				
	1				
	2	12			
	3				
Ônibus articulado	4	7			
	5				
	6				
	7	10			
	8	30			
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Ônibus articulado	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	10				
	0				
	1				
	2				
	3				
Ônibus articulado	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus articulado	9				
	10				
	0				
	1				
	2				
Ônibus articulado	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus articulado	8				
	9				
	10				
	0				
	1				
Ônibus articulado	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
Ônibus articulado	7				
	8				
	9				
	10				
	0				
Ônibus articulado	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Ônibus articulado	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Ônibus articulado	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	10				
	0				
	1				
	2				
	3				
Ônibus articulado	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus articulado	9				
	10				
	0				
	1				
	2				
Ônibus articulado	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus articulado	8				
	9				
	10				
	0				
	1				
Ônibus articulado	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
Ônibus articulado	7				
	8				
	9				
	10				
	0				
Ônibus articulado	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Ônibus articulado	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Ônibus articulado	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	10				
	0				
	1				
	2				
	3				
Ônibus articulado	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus articulado	9				
	10				
	0				
	1				
	2				
Ônibus articulado	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus articulado	8				
	9				
	10				
	0				
	1				
Ônibus articulado	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
Ônibus articulado	7				
	8				
	9				
	10				
	0				
Ônibus articulado	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Ônibus articulado	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Ônibus articulado	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	10				
	0				
	1				
	2				
	3				
Ônibus articulado	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus articulado	9				
	10				
	0				
	1				
	2				
Ônibus articulado	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus articulado	8				
	9				
	10				
	0				
	1				
Ônibus articulado	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
Ônibus articulado	7				
	8				
	9				
	10				
	0				
Ônibus articulado	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Ônibus articulado	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Ônibus articulado	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	10				
	0				
	1				
	2				
	3				
Ônibus articulado	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus articulado	9				
	10				
	0				
	1				
	2				
Ônibus articulado	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus articulado	8				
	9				
	10				
	0				
	1				
Ônibus articulado	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
Ônibus articulado	7				
	8				
	9				
	10				
	0				
Ônibus articulado	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Ônibus articulado	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Ônibus articulado	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	10				
	0				
	1				
	2				
	3				
Ônibus articulado	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus articulado	9				
	10				
	0				
	1				
	2				
Ônibus articulado	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus articulado	8				
	9				
	10				
	0				
	1				
Ônibus articulado	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
Ônibus articulado	7				
	8				
	9				
	10				
	0				
Ônibus articulado	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Ônibus articulado	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Ônibus articulado	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	10				
	0				
	1				
	2				
	3				
Ônibus articulado	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus articulado	9				
	10				
	0				
	1				
	2				
Ônibus articulado	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
Ônibus articulado	8				
	9				
	10				
	0				
	1				
Ônibus articulado	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
Ônibus articulado	7				
	8				
	9				
	10				
	0				
Ônibus articulado	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Ônibus articulado	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
Ônibus articulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
Ônibus articulado	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	10				
	0				
	1				
	2				

Ônibus articulado	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
	11				
	12				
Ônibus biarticulado	0				
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
	11				

IX.a.4 Depreciação dos veículos - etapa de cálculo

Classe do veículo	Idade do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado		λz
		Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	
Microônibus	0	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,2833333333
	1	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,2266666667
	2	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1700000000
	3	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1133333333
	4	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0566666667
Miniônibus	5	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0000000000
	0	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,2833333333
	1	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,2266666667
	2	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1700000000
	3	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1133333333
Midiônibus	4	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0566666667
	5	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0000000000
	0	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,2000000000
	1	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1750000000
	2	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1500000000
Ônibus básico	3	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1250000000
	4	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1000000000
	5	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0750000000
	6	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0500000000
	7	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0250000000
Ônibus padron	8	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0000000000
	0	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1750000000
	1	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1500000000
	2	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1250000000
	3	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1000000000
Ônibus articulado	4	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0750000000
	5	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0500000000
	6	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0250000000
	7	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0000000000
	8	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0000000000
Ônibus articulado	9	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1636363636
	10	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1472727273
	11	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1309090909
	12	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1145454545
	13	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0981818182
Ônibus articulado	14	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0818181818
	15	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0654545455
	16	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0490909091
	17	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0327272727
	18	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0163636364
Ônibus articulado	19	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0000000000
	20	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1461538462
	21	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1339743590
	22	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1217948718
	23	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1096153846
Ônibus articulado	24	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0974358974
	25	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0853541103
	26	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0730769231
	27	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0608974359



	8	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0487179487
	9	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0365384615
	10	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0243589744
	11	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0121794872
	12	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0000000000
	0	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1461528462
	1	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1339743590
	2	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1217948718
	3	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,1096153846
	4	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0974358974
	5	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0852564103
	6	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0730769231
Ônibus biarticulado	7	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0608974359
	8	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0487179487
	9	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0365384615
	10	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0243589744
	11	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0121794872
	12	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,00000000	0,0000000000

IX.a.4 Depreciação dos veículos - etapa de cálculo

Classe do veículo	Idade do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
		Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus	0	0,00	0,00	0,00	0,00
	1	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	0,00	0,00	0,00	0,00
	3	0,00	0,00	0,00	0,00
	4	0,00	0,00	0,00	0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00
Miniônibus	0	0,00	0,00	0,00	0,00
	1	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	193.579,77	0,00	0,00	0,00
	3	0,00	0,00	0,00	0,00
	4	0,00	0,00	0,00	0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00
Midiônibus	0	0,00	0,00	0,00	0,00
	1	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	0,00	0,00	0,00	0,00
	3	0,00	0,00	0,00	0,00
	4	0,00	0,00	0,00	0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00
	6	0,00	0,00	0,00	0,00
	7	0,00	0,00	0,00	0,00
Ônibus básico	0	0,00	0,00	0,00	0,00
	1	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	1.122.624,00	0,00	0,00	0,00
	3	0,00	0,00	0,00	0,00
	4	436.576,00	0,00	0,00	0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00
	6	0,00	0,00	0,00	0,00
	7	155.920,00	0,00	0,00	0,00
Ônibus padron	8	0,00	0,00	0,00	0,00
	0	0,00	0,00	0,00	0,00
	1	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	0,00	0,00	0,00	0,00
	3	0,00	0,00	0,00	0,00
	4	0,00	0,00	0,00	0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00
	6	0,00	0,00	0,00	0,00
	7	0,00	0,00	0,00	0,00
	8	0,00	0,00	0,00	0,00
	9	0,00	0,00	0,00	0,00
	10	0,00	0,00	0,00	0,00
Ônibus articulado	0	0,00	0,00	0,00	0,00
	1	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	0,00	0,00	0,00	0,00
	3	0,00	0,00	0,00	0,00
	4	0,00	0,00	0,00	0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00
	6	0,00	0,00	0,00	0,00
	7	0,00	0,00	0,00	0,00
	8	0,00	0,00	0,00	0,00
	9	0,00	0,00	0,00	0,00
	10	0,00	0,00	0,00	0,00
	11	0,00	0,00	0,00	0,00
	0	0,00	0,00	0,00	0,00
	1	0,00	0,00	0,00	0,00



Ônibus biarticulado	2	0,00	0,00	0,00	0,00
	3	0,00	0,00	0,00	0,00
	4	0,00	0,00	0,00	0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00
	6	0,00	0,00	0,00	0,00
	7	0,00	0,00	0,00	0,00
	8	0,00	0,00	0,00	0,00
	9	0,00	0,00	0,00	0,00
	10	0,00	0,00	0,00	0,00
	11	0,00	0,00	0,00	0,00
	12	0,00	0,00	0,00	0,00

IX.a.5 Depreciação dos veículos

DVE	R\$ 159.058,31
-----	----------------



GPBGOFI202300306A

ANEXO IX – DEPRECIAÇÃO

IX.b. Depreciação de edificações e equipamentos e mobiliário de garagem

IX.b.1 Valores de referência para vida útil e valor residual das edificações e equipamentos de garagem

	Vida Útil (Anos)	Valor Residual (%)
Edificações	25	10
Equipamentos de garagem	10	0

IX.b.2 Coeficiente de depreciação das edificações (w)

$w = 0,004431818182$

$w = 8,16\%$

IX.b.3 Coeficiente de depreciação dos equipamentos (t)

$t = 0$

$t = 2,74\%$

IX.b.4 Valores de referência para vida útil dos equipamentos de bilhetagem e ITS

Equip. Bilhetagem e ITS	Vida Útil (Anos)	Valor Residual (%)
	5	0

IX.b.5 Coeficiente de depreciação dos equipamentos de bilhetagem e ITS (x)

$x = 0,002530899929$

$x = 4,00\%$

IX.b.6 Valores de referência para vida útil e valor residual dos veículos de apoio

Veículos de apoio	Vida Útil (Anos)	Valor Residual
Caminhão-offline	15	10%
Caminhão guincho	15	10%
Caminhoneta	8	15%
Automóvel (básico)	5	20%
Motocicleta	5	20%

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A



ANEXO X – REMUNERAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIZADO

X.a Remuneração do capital imobilizado em veículos

X.a.1 Valores de referência para vida útil e valor residual por tipo de veículo

Classe do veículo	Vida Útil (Anos)	Valor Residual (%)
Microônibus	5	15%
Miniônibus	5	15%
Midionibus	8	10%
Ônibus básico	8	10%
Ônibus padron	10	10%
Ônibus articulado	12	5%
Ônibus biarticulado	12	5%

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado

X.a.2 Número de veículos por classe e idade

Classe do veículo	Idade do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado		Kz [t]
		Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática	
Microônibus	0					1,00000
	1					0,71667
	2					0,49000
	3					0,32000
	4					0,20667
	5					0,15000
Miniônibus	0					1,00000
	1					0,71667
	2	2				0,49000
	3					0,32000
	4					0,20667
	5	5				0,15000
Midionibus	0					1,00000
	1					0,80000
	2					0,62500
	3					0,47500
	4					0,35000
	5					0,25000
	6					0,17500
	7					0,12500
	8					0,10000
Ônibus básico	0					1,00000
	1					0,80000
	2	12				0,62500
	3					0,47500
	4	7				0,35000
	5					0,25000
	6					0,17500
	7	10				0,12500
	8	30				0,10000
Ônibus padron	0					1,00000
	1					0,83636
	2					0,68909
	3					0,55818
	4					0,44364
	5					0,34545
	6					0,26364
	7					0,19818
	8					0,14909
	9					0,11636
	10					0,10000
Ônibus articulado	0					1,00000
	1					0,85385
	2					0,71987
	3					0,59808
	4					0,48846
	5					0,39103
	6					0,30577
	7					0,23269
	8					0,17179
	9					0,12308
	10					0,08654
	11					0,06218
	12					0,05000
	0					1,00000
	1					0,85385
	2					0,71987
	3					0,59808
	4					0,48846



Ônibus biarticulado	5				0,39103
	6				0,30577
	7				0,23269
	8				0,17179
	9				0,12308
	10				0,08554
	11				0,06218
	12				0,05000

X.a.3 Remuneração dos veículos - etapa de cálculo

Classe do veículo	Idade do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
		Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus	0	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	1	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	2	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	3	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	4	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	5	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
Miniônibus	0	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	1	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	2	0,980000	0,000000	0,000000	0,000000
	3	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	4	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	5	0,750000	0,000000	0,000000	0,000000
Midiônibus	0	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	1	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	2	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	3	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	4	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	5	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	6	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	7	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	8	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
Ônibus básico	0	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	1	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	2	7,500000	0,000000	0,000000	0,000000
	3	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	4	2,450000	0,000000	0,000000	0,000000
	5	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	6	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	7	1,250000	0,000000	0,000000	0,000000
	8	3,000000	0,000000	0,000000	0,000000
Ônibus padrão	0	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	1	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	2	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	3	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	4	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	5	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	6	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	7	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	8	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	9	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	10	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
Ônibus articulado	0	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	1	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	2	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	3	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	4	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	5	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	6	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	7	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	8	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	9	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	10	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	11	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	12	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
Ônibus biarticulado	0	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	1	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	2	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	3	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	4	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	5	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	6	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	7	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	8	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	9	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	10	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000



11	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
12	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000

X.a.4 Remuneração dos veículos - etapa de cálculo

Classe do veículo	Idade do veículo	Sem ar condicionado		Com ar condicionado	
		Sem transmissão automática	Com transmissão automática	Sem transmissão automática	Com transmissão automática
Microônibus	0	0	0	0	0
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Miniônibus	0	1.000.446	0	0	0
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
Midiônibus	0	0	0	0	0
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus básica	0	9.088.000	0	0	0
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
Ônibus padron	0	0	0	0	0
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
Ônibus articulado	0	0	0	0	0
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
	11				
	12				
Ônibus biarticulado	0	0	0	0	0
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
	11				
	12				

X.a.5 Remuneração dos veículos

RVE	R\$ 39.134,76
-----	---------------



GPBGOFI202300306A



ANEXO X – REMUNERAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIZADO

X.b. Remuneração do capital imobilizado em terrenos, edificações e equipamentos de garagem

X.b.1. Coeficientes de remuneração do capital

	Coeficiente	Valor
coeficiente de remuneração anual do capital imobilizado em terrenos	r	29,59%
coeficiente de remuneração anual do capital imobilizado em edificações	ε	0,25%
coeficiente de remuneração anual do capital imobilizado em equipamentos e mobiliário de garagem	η	0,00%

	Coeficiente	Valor
coeficiente de remuneração anual do capital imobilizado em terrenos	r	17,00%
coeficiente de remuneração anual do capital imobilizado em edificações	ε	4,50%
coeficiente de remuneração anual do capital imobilizado em equipamentos e mobiliário de garagem	η	1,37%

X.b.2. Remuneração do capital imobilizado emTerrenos, edificações e equipamentos de garagem (RTE)

RTE = R\$ 48.893,02

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

ANEXO X – REMUNERAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIZADO

X.c. Remuneração do capital imobilizado em equipamentos de bilhetagem e ITS

X.c.1 Fator de remuneração dos equipamentos de bilhetagem e ITS (FRE)

FRE	0,00140605516
FRE	2%

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

ANEXO X – REMUNERAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIZADO

X.d. Remuneração do capital imobilizado em veículos de apoio

X.d.1 fator de remuneração de veículos de apoio (FRV)

FRV	0,00
-----	------

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



ANEXO X – REMUNERAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIZADO

x-a. dados de entrada

VUI	20,00
TRI	0,05

x-b. Fator de remuneração dos equipamentos de bilhetagem e ITS

FRI	0,04167
-----	---------

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



ANEXO X – REMUNERAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIZADO

X.e. Remuneração do capital imobilizado em infraestrutura

X.e.1 Fator de remuneração da infraestrutura (FRI)

FRI	50,0%
-----	-------

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

ANEXO XII – FATORES DE UTILIZAÇÃO DE PESSOAL DE OPERAÇÃO E ENCARGOS SOCIAIS

XII.a Tabela de referência para o cálculo do Fator de Utilização de motoristas e cobradores

		Jornada de Trabalho Comumente Utilizadas				
		6:00	6:40	7:20	7:40	8:00
Duração Equivalente da Operação - Dia útil	12:00	2,34	2,11	1,92	1,83	1,76
	13:00	2,68	2,28	2,08	1,98	1,90
	14:00	3,02	2,54	2,24	2,14	2,05
	15:00	3,37	2,85	2,44	2,29	2,20
	16:00	3,71	3,16	2,72	2,52	2,34
	17:00	4,05	3,47	3,00	2,79	2,60
	18:00	4,39	3,77	3,28	3,05	2,85
	19:00	4,73	4,08	3,55	3,32	3,11
	20:00	5,07	4,39	3,83	3,59	3,37
	21:00	5,41	4,69	4,11	3,85	3,62
	22:00	5,76	5,00	4,39	4,12	3,88
	23:00	6,10	5,31	4,67	4,39	4,13
	23:59	6,30	5,49	4,84	4,54	4,29

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado

XII.b Tabela de referência para o cálculo do Fator de Utilização Física de motoristas e cobradores

		Jornada de Trabalho Comumente Utilizadas				
		6:00	6:40	7:20	7:40	8:00
Duração Equivalente da Operação - Dia útil	12:00	2,34	2,11	1,92	1,83	1,76
	13:00	2,52	2,28	2,08	1,98	1,90
	14:00	2,72	2,45	2,24	2,14	2,05
	15:00	2,91	2,62	2,38	2,29	2,20
	16:00	3,11	2,80	2,54	2,43	2,33
	17:00	3,30	2,97	2,70	2,59	2,48
	18:00	3,50	3,15	2,86	2,73	2,62
	19:00	3,69	3,32	3,02	2,89	2,77
	20:00	3,89	3,50	3,18	3,04	2,92
	21:00	4,08	3,68	3,34	3,20	3,06
	22:00	4,28	3,85	3,50	3,35	3,21
	23:00	4,47	4,03	3,66	3,50	3,36
	23:59	4,59	4,13	3,76	3,59	3,44



GPBGOFI202300306A



ANEXO XIII – MÉTODO PARA CÁLCULO DAS DESPESAS COM PESSOAL DE MANUTENÇÃO, ADMINISTRATIVO E DIRETORIA

XIII.a Percentual de referência incidente sobre despesas DMA

Faixa	Frota	0min (%)	0max (%)
1,00	10 a 22	29,15%	64,13%
2,00	23 a 45	28,41%	55,58%
3,00	46 a 78	28,74%	48,73%
4,00	79 a 121	27,13%	41,55%
5,00	122 a 174	24,07%	35,12%

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado

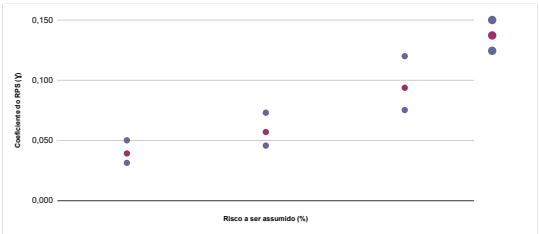


ANEXO XV – MÉTODO DE CÁLCULO DO FATOR DE RISCO

XV. *Deseja calcular o coeficiente de remuneração da prestação de serviço (marcar X):*

Metodologia simplificada	X	(<i>le para o item XV.a</i>)
Metodologia detalhada		(<i>le para o item XV.d</i>)

Cálculo Simplificado do Coeficiente da Remuneração da Prestação de Serviço (RPS)



Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado

XV-a. *Nível de Segurança a ser adotado (NS)*

Baixo Risco	Risco Médio	Risco Alto
5,02%	7,31%	12,00%

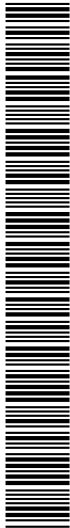
valores de referência de acordo com o nível de segurança adotado

XV-b. *Coeficiente de Risco a ser assumido no projeto (R)*

R	7,31%
---	-------

XV-c. *Coeficiente da RPS (X)*

X	0,0731
---	--------



XV Cálculo Detalhado do Coeficiente da Remuneração da Prestação de Serviço (RPS)

XV-4 Matriz de Riscos e Atribuições

Risco	Dimensão	Descrição do risco	Impacto sobre a equação financeira	Situações em que não se Aplica	Risco Baixo	Risco Médio	Risco Alto
Risco 1- Garagens e Infraestrutura	Implantação de Veículos e Sistemas	Elevação de preços e/ou prazos de implantação dos ativos por mudanças nos parâmetros de preços praticados ou escassez de insumos no mercado.	Investimentos acima do previsto com período de implantação mais longo do que o planejado podem implicar em postergação e redução de receita ou aplicação de sanções previstas em contrato .	Projetos consolidados, em que a tarifa seja calculada para o período subsequente.	Novos projetos que envolvam apenas a operação de serviços (movimentação de passageiros). Risco centrado na aquisição de ativos imobiliários para implantação de garagem alinhada a estrutura de custos e operação preconstituída.	Novos projetos que envolvam serviços complementares, tais como a operação de terminais e outros.	Novos projetos de alta complexidade, que envolvam a execução de obras, implantação de sistemas complexos e a operação e manutenção de múltiplos serviços
Risco 2- Tecnologia e sistemas		Dificuldades de implantação e integração dos elementos tecnológicos da concessão	Maiores custos com a integração de sistemas. No limite dos casos, necessidade de repactuação contratual de componentes impossíveis de serem integrados. Possíveis atrasos para o início da operação.	Projetos consolidados, em que a tarifa seja calculada para o período subsequente.	Tecnologias conhecidas, comprovadas, testadas, com fornecedores conhecidos e capacitados.	Tecnologia em implementação em poucos locais, com fornecedores trabalhando sobre o desenvolvimento de projetos, produtos e processos.	Projetos que contemplem rupturas tecnológicas, com elevado nível de inovação previsto sobre o status corrente.
Risco 3- Investimento público vs. Produtividade	Riscos Relacionados aos Investimentos Públicos e produtividade	Não realização dos investimentos a cargo do Poder Público na rede de transportes que sejam necessários ao atendimento das condições técnicas e financeiras planejadas. A produtividade utilizada como referência para avaliação da viabilidade do projeto poderá depender de intervenções públicas como alteração da rede de transportes (racionalização e reprogramação), implantação de viário, terminais ou outras condições diferentes das existentes.	Produtividade efetiva menor do que a planejada, exigindo maior necessidade de frota operacional para a realização das viagens planejadas e atendimento à demanda prevista. Desta forma, há um incremento proporcional no número de veículos e pessoal embarcado. É esperado aumento dos custos variáveis, devido ao maior consumo de combustível por quilômetro, porém efeito é de difícil quantificação.	Projetos que não dependam da alteração da infraestrutura física ou de condições operacionais (a exemplo da velocidade vigente) para atendimento aos resultados previstos.	Projetos que não dependam da alteração da infraestrutura física ou de condições operacionais (a exemplo da velocidade vigente) para atendimento aos resultados previstos. Situação urbana apresentando piora nas condições de tráfego.	Projetos que dependam de melhorias operacionais para que os resultados técnicos e financeiros previstos sejam atingidos	Projetos que dependam da implantação de terminais, corredores, infraestrutura ou outros elementos para que o resultado planejado seja atingido
Risco 4- Certificação ambiental	Regulamentação Ambiental	Obtenção de certificação, ISO ou similar, é mais demorada ou enseja maiores custos de implantação do que o previsto.	Necessidade de ampliação de investimentos e prazo para atendimento às condições ambientais pré-estabelecidas	Renovação de contratos ou recálculo da tarifa vigente, sem alteração relevantes nas condições ambientais previstas.	Projetos que apresentem exigência relativa a elementos ambientais alinhadas com a legislação vigente sobre o setor, porém sem acrescentar elementos adicionais específicos.	Projetos que apresentem exigência de certificação ambiental específica para ativos de grande porte, como garagens e centro de manutenção.	Projetos que apresentem exigência de certificação ambiental para todos os bens móveis e imóveis da empresa operadora
Risco 5- Mudanças na normatização ambiental		Riscos ambientais incorridos na fase de operação dos serviços.	Necessidade de investimentos complementares em frota, sistema e obras civis para atendimento a mudanças na norma ambiental. Aumento dos custos operacionais ou diminuição da produtividade dos veículos.	Tarifa calculada para um prazo de tempo relativamente reduzido. Caso ocorram alterações no marco regulatório dentro do horizonte de tempo, a empresa operadora somente necessitará adequar-se após a revisão tarifária seguinte.	Projetos que prevejam a repactuação das condições financeiras iniciais em processo extraordinário a partir da ocorrência de fato de princípio.	Projetos que não apresentem clareza na condição contratual poderão ensejar litígio acerca da responsabilidade por arcar com os sobrecustos apontados.	Projetos em que não exista previsão contratual delimitando a responsabilidade privada sobre alterações relevantes do marco regulatório.
Risco 6- Risco global de demanda	Perda de Demanda	Perda de competitividade do sistema regular face aos meios individuais ou alternativos de transporte e a perda de capacidade de pagamento dos usuários do sistema, por correção de tarifa ou redução de salários médios são consideradas. Incluem também fatos ordinários endógenos que venham a alterar de forma expressiva a demanda, tais como a abertura de uma nova linha de metrô, desativação de centros comerciais, universidades, centros de lazer e similares interferem diretamente na demanda. Deve-se contemplar também situações em que a perda de demanda decorre de atos do Poder Público, como a autorização para novos modos concorrentes de transportes, concorrência pretatória de linhas de sistemas municipais ou metropolitanos sobrepontos e conexão com meios de transporte de passageiros clandestinos.	Redução da demanda da empresa operadora com correspondente perda de receita tarifária.	Projetos integralmente remunerados com base em custo (ponderação entre frota disponibilizada e km percorrida), em que a demanda não influencia a remuneração da empresa operadora.	Projetos onde a flexibilidade operacional pode ajustar a estrutura de despesas às novas condições de demanda, resultando em redução no valor total do negócio, mas mantendo os índices de proporcionalidade entre receitas e despesas. Contratualmente em projetos em que o contrato incorpora anualmente variações de demanda para o cálculo da tarifa	Projetos com estrutura de custos operacionais rígidos, tomando apenas parte dos custos flexíveis o suficiente para compensarem a perda de demanda. Contratualmente em projetos em que o processo de revisão ordinária (3-5 anos) incorpore a revisão da demanda sobre o equilíbrio econômico financeiro.	Projetos com elevada proporção do custo de capital (investimentos iniciais) sobre custos totais, além de parte expressiva dos custos operacionais ser inflexível à demanda. Contratualmente a projetos em que o risco de demanda é integralmente alocado à iniciativa privada.





Risco 7- Gratuidades	Gratuidades	Promulgação de novas gratuidades ou aumento proporcional do número de usuários gratuitos dentro da legislação vigente, por exemplo como mudança na pirâmide etária são contempladas.	Redução da demanda equivalente da empresa operadora, com correspondente perda de receita tarifária.		Projetos em que a remuneração da empresa operadora esteja vinculada à demanda total transportada (não apenas à demanda equivalente) ou que prevejam o ressarcimento por usuários gratuitos.	Projetos com remuneração baseada exclusivamente em usuários equivalentes, em que a previsão de ressarcimento de novas gratuidades seja prevista de forma explícita e garantida.	Projetos que não façam referência explícita a esta questão.
Risco 8- Demanda integrada	Perda de receita: dinâmica de sistemas integrados de transportes	Aumento da participação dos usuários integrados pode, em casos específicos, gerar queda de receita proporcionalmente maior do que a redução de custos.	Redução da demanda da empresa operadora, com correspondente perda de receita tarifária.		Projetos em que a remuneração da empresa operadora esteja vinculada à demanda total transportada (não apenas à demanda equivalente) ou que prevejam o ressarcimento por usuários gratuitos.	Projetos remunerados pela tarifa equivalente em sistemas maduros de transporte.	Projetos em fase de implantação ou consolidação de uma rede integrada, com remuneração baseada em usuários equivalentes.
Risco 9- Reajuste de tarifas	Perda de Receita: Atos do Poder Público	Atrasos no reajuste da tarifa.	Constrição financeira da empresa concessionária, que poderá resultar em (i) necessidade de contratação de novos financiamentos pela iniciativa privada com custos progressivos (percepção do aumento do risco sistêmico do projeto); (ii) inadimplemento das obrigações financeiras, levando à paralização dos serviços e (iii) antecipação da terminação contratual.	Não há			
Risco 10- Inadimplemento público		Inadimplemento do Poder Concedente com relação ao complemento da arrecadação tarifária, em decorrência de problemas fiscais próprios ou aumento de necessidade de recursos públicos por descaçamento entre o direito de recebimento da operadora e a arrecadação do sistema por diferentes cabos: (1) Reajuste do valor da tarifa de usuário inferior ao contratualmente estabelecido para a remuneração da empresa operadora (2) Revisão da Tarifa de Remuneração por desequilíbrio econômico financeiro do Contrato. Caso o Poder Concedente não conte com recursos para a cobertura da diferença entre o valor tarifário arrecadado e o valor de remuneração devido para a empresa, a empresa operadora enfrentará constrição de caixa para honrar suas despesas correntes.	Redução da remuneração de curto prazo da empresa operadora gera a necessidade de financiamento do déficit de caixa. Quebra contratual eleva a percepção de risco da empresa concessionária pelo mercado financeiro, resultando em um aumento imediato do custo de financiamento para a cobertura do déficit de arrecadação. Caso o inadimplemento perdure por prazo relevante a empresa operadora poderá falir.	Projetos que não dependam de recursos públicos em qualquer medida.	Previsão de mecanismos contratuais complementares que garantam o adimplemento de obrigações do Poder Concedente, como a constituição de fundos garantidores. Alternativa é a existência de sanções contratuais de valor maior do que proporcional às perdas incorridas pela empresa concessionária. Transcorrido prazo determinado, previsão de extinção do contrato com a imposição de obrigações de ressarcimento para o Poder Público.	Previsão contratual de sanções para o Poder Concedente por inadimplemento de obrigações contratuais.	Inexistência de mecanismos de sanção formal do Poder Público por inadimplemento de obrigações contratuais.
Risco 11- Câmara de compensação		Falhas na operação ou desestruturação da Câmara de Compensação e outros mecanismos de arrecadação e distribuição de recursos entre os participantes do sistema de transporte não observados. Ademais, os atrasos ou eventual insuficiência no repasse de recursos do sistema de arrecadação para a empresa impactam no custo.	Atrasos no repasse de recursos ou insuficiência de recursos na câmara de compensação podem resultar nas situações de constrição financeira acima descritas.	Projetos que não dependam da compensação da remuneração entre empresas operadoras	Projetos com câmara de compensação independente, gerenciada por ente financeiro especializada com garantias firmes de pagamento.	Projetos com câmara de compensação dependente, gerenciada por órgão público.	Projetos com parcela expressiva da receita oriunda de repasses da câmara de compensação e gestão subordinada à operação da rede de transportes.
Risco 12- Acidentes		Acidentes que envolvam usuários e/ou funcionários da concessionária	Desembolsos com os custos associados à ocorrência de acidentes, principalmente que envolvam pessoas, não são parte prevista no plano de custos da empresa operadora, mas possuem elevada probabilidade de ocorrência no longo prazo. Seguros representam uma proteção limitada ao potencial total de perdas.	Não há	Não há distinção entre contratos pela natureza aleatória das ocorrências e características do setor. Eventuais distinções devem se referir às probabilidades locais de ocorrência de incidentes. Contudo, tais estatísticas são raras e de difícil introdução no modelo. Consideração do valor homogêneo de perda baseado em estatísticas gerais do setor.		



Risco 13- Alteração de padrões técnicos	Dificuldades de Operação dos serviços	Novos padrões técnicos e operacionais impostos para a empresa operadora.	Necessidade de ampliação da capacidade de transporte, sem qualquer contraparte nas receitas esperadas. Sobrecustos na forma de investimentos e custos operacionais.	Tarifa calculada para um prazo de tempo relativamente reduzido. Caso ocorram alterações no marco regulatório dentro do horizonte de tempo, a empresa operadora somente necessitará adequar-se após a revisão tarifária seguinte.	Estrutura contratual que preveja a avaliação do impacto financeiro de novas obrigações contratuais antes de sua implementação, com tempestiva recomposição das condições contratuais.	Contratos que lancem o tema para o processo de revisão ordinária	Contratos sem previsão de mecanismos de recomposição de equilíbrio.
Risco 14- Desordem civil		Atos de desordem civil resultam na vandalização de veículos e impedimento à operação.	Sobrecustos com investimentos em veículos, garagens e outros ativos operacionais. Perdas de receitas. Não há seguros patrimoniais para estas perdas e os custos usualmente não são previstos em contratos.	Não há	Contratos em que exista a previsão de reequilíbrio contratual imediato pelas perdas incorridas pela empresa operadora em casos de atos de desordem civil.	Contratos em que exista a previsão de reequilíbrio contratual em períodos ordinários pelas perdas incorridas pela empresa operadora em casos de atos de desordem civil.	Contratos em que a previsão de recomposição do equilíbrio não sejam expressas tornam a alocação deste risco exclusiva da empresa operadora.
Risco 15- Salários acima da inflação	Questões Trabalhistas	Elevação nos custos trabalhistas por aumento de salários acima dos índices convencionais de inflação.	Aumento do custeio operacional da empresa operadora.	Projetos onde o reajuste tarifário incorpore completamente o reajuste do valor de salários, seja por planilha, seja por fórmula paramétrica, de forma antecipada ao reajuste tarifário.	Projetos onde o reajuste tarifário incorpore completamente o reajuste do valor de salários pretérito, seja por planilha, seja por fórmula paramétrica.	Projetos onde o reajuste salarial seja compensado somente de forma parcial no reajuste da tarifa ou que atribua a diferença entre reajustes ao processo de recomposição de equilíbrio financeiro em revisão ordinária	Projetos em que o reajuste tarifário se faz de forma dissociada dos custos da empresa
Risco 16- Greve trabalhista		Greves resultam na paralização total ou parcial dos serviços.	Deficiência operacional e reflexos financeiros pelo período de paralização sem que exista a possibilidade de cobrança de performance da empresa privada.	Não há	Não há distinção entre contratos pela natureza setorial de ocorrências. Em tese, todos os contratos estão sujeitos à ocorrência deste perfil de questão.		
Risco 17- Alteração significativa da taxa de juros	Ambiente Macroeconômico	Alterações significativas nas condições de financiamento de veículos, afetando a capacidade de investimento da empresa operadora.	Risco de sobrecustos financeiros da concessionária, podendo inviabilizar a concessão ou provocar impactos adicionais sobre as condições de financiabilidade de novos projetos.	Não há	Contemplar variações com o custo de capital na fórmula de reajuste (paramétrico) da tarifa.	Determinar contratualmente que situações de construção poderão ensejar reequilíbrio econômico financeiro do contrato, por exemplo, por meio de revisão das obrigações de investir ou renovar frota.	Inexistência de previsão contratual atribui a assunção integral deste risco à empresa concessionária.



ATRIBUIÇÃO

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



GPBGOFI202300306A

ANEXO XV – MÉTODO DE CÁLCULO DO FATOR DE RISCO

XV-e Cálculo dos riscos

Risco	Incidência	Impacto de Evento a 5%	Desvio Padrão	Variancia
Risco 1- Garagens e Infraestrutura	2.466	22,00%	0,33	0,11
Risco 2- Tecnologia e sistemas	0,056	15,00%	0,01	0,00
Risco 3- Investimento público vs. Produtividade	56.474	6,00%	2,07	4,27
Risco 4- Certificação ambiental	2.466	7,00%	0,11	0,01
Risco 5- Mudanças na normatização ambiental	25.325	0,69%	0,11	0,01
Risco 6- Risco global de demanda	100.000	5,57%	3,40	11,54
Risco 7- Gratuidades	100.000	2,24%	1,37	1,87
Risco 8- Demanda integrada	0	4,82%	0,00	0,00
Risco 9- Reajuste de tarifas	100.000	1,20%	0,73	0,54
Risco 10- Inadimplimento público	0,000	3,50%	0,00	0,00
Risco 11- Climas de compensação	100.000	3,50%	2,13	4,55
Risco 12- Acidentes	100.000	1,00%	0,61	0,37
Risco 13- Alteração de padrões técnicos	50.020	0,75%	0,23	0,05
Risco 14- Desordem civil	9.927	0,80%	0,05	0,00
Risco 15- Salários acima da inflação	29.949	1,27%	0,23	0,05
Risco 16- Greve trabalhista	100.000	1,33%	0,81	0,66
Risco 17- Alteração significativa da taxa de juros	12.668	2,00%	0,15	0,02

XV-f Definição do Nível de Segurança

XV-e Coeficiente do RPS (X)

X	0,08094
---	---------

Legenda
Entrada de dados
Entrada de dados com valor de referência
Resultado

Nível de Segurança	Risco adotado (%)
95%	8,09
90%	6,33
85%	5,08



XVI. Cálculo das Despesas Gerais

Equipamento de segurança.....	R\$	5.825,00
Material de limpeza.....	R\$	42.551,26
Material de escritório.....	R\$	36.130,67
Material de consumo de informática.....	R\$	11.901,00
Material de manutenção predial.....	R\$	15.495,32
Total de Material de consumo	R\$	106.078,25
Despesas médicas obrigatórias.....	R\$	19.655,56
Serviço de conservação e manutenção.....		
Água e esgoto.....	R\$	9.209,39
Energia elétrica.....	R\$	63.793,11
Correios.....	R\$	1.078,49
Total de Serviços públicos	R\$	74.080,99
Telefone.....	R\$	45.035,02
Rádio.....	R\$	62.035,52
Internet.....	R\$	59.279,60
Total de Serviço de comunicação	R\$	166.350,14
Frete e carretos.....	R\$	5.654,07
Treinamento de pessoal.....	R\$	63.639,85
Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU).....	R\$	22.597,57
Livros e periódicos.....		
Transporte de valores nas garagens.....		
Serviços terceirizados de segurança patrimonial e portaria.....	R\$	264.917,85
Serviços terceirizados de lavagem de veículos.....		
Serviços terceirizados de manutenção predial.....	R\$	7.717,30
Serviços terceirizados de despachante administrativos.....	R\$	1.071,78
Serviços terceirizados na área contábil.....	R\$	63.305,50
Serviços terceirizados na área de medicina do trabalho.....	R\$	37.551,05
Serviços terceirizados na área jurídica.....	R\$	115.824,00
Serviços terceirizados na área de informática.....	R\$	69.008,32
Serviços terceirizados na área de recursos humanos.....	R\$	12.459,34
Total de Serviço terceirizados	R\$	601.855,14
Outros placas solares.....	R\$	61.635,00
Despesas Gerais	R\$	1.127.372,27

Legenda	
	Entrada de dados
	Entrada de dados com valor de referência
	Resultado



ATA Nº. 01/2023

CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE BENTO GONÇALVES

Aos vinte e seis dias do mês de maio do ano de dois mil e vinte e três, às quatorze horas, no Auditório da Secretaria Municipal de Educação, localizado no Complexo Administrativo Municipal, na cidade de Bento Gonçalves, reuniram-se os representantes do Conselho Municipal de Trânsito para realização da sessão ordinária, participando os seguintes representantes, conforme lista de presença anexa a esta: Engenheiro ou arquiteto do Quadro de Servidores Efetivos do Município de Bento Gonçalves: **Léo Cimadon**; Representante da 3ª Companhia Policial Militar: **Cleiton Antônio Vieira**; Representante da Secretaria de Segurança Pública – Delegacia de Trânsito: **Braz Antônio Crisanto Guterres**; Representante do Centro de Indústria e Comércio – CIC: **Leocir Glowacki**; Representante da Câmara de Dirigentes Lojistas – CDL: **Marcos Rogério Carbone**; Representante do Sindicato de Condutores Autônomos de veículos rodoviários de Bento Gonçalves: **Elmar Cainelli** e suplente Wilson Guerra Estivalet; Representante da Empresa Bento Gonçalves de Transportes Ltda: **Gustavo Toniolo**; Representante da Empresa de Transporte Coletivo Santo Antônio Ltda: **Jair Baruffi** e suplente Leonardo Giordani; Representante das Associações de Moradores de Bairros de Bento Gonçalves: **Pedro Vitor Rizzo** e suplente Adair Sessi; Representante da Ordem dos Advogados do Brasil – Subseção Local: **Ailor Carlos Brandelli**. Os trabalhos foram abertos pelo Secretário da Mobilidade Urbana Henrique Nuncio que saudou a todos os presentes e fez a leitura dos conselheiros presentes. Inicialmente, Elmar Cainelli explanou a pauta da reunião, detalhando cada processo em andamento. Debatido o Processo Administrativo 15208/2019, requerente Maria Alice Basso – Transferência de prefixo da Rua Cândido Costa (Bob's) para Rua Marechal Deodoro (Shopping Bento), que a requerente ajuizou ação judicial com o mesmo pedido, com isso, o conselheiro Ailor sugeriu em retirar da pauta o Processo de pauta, e que seja instruído com mais informações pela Procuradoria Geral do Município, sendo concordado por todos os presentes. Em seguida, iniciou a deliberação quanto aos outros processos que se tratam de transferência de ponto



Assinado com senha por JAÍNE WEBER.
Documento Nº: 33169.239096-4858 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=33169.239096-4858>



Assinado com senha por JAÍNE WEBER.
Documento Nº: 42497.313945-698 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=42497.313945-698>



Autenticado digitalmente por ÁGATA RENATA VARGAS LIMBERGER.
Documento Nº: 52228.355249-1442 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=52228.355249-1442>



SIGA



CMBGPIN202300123B

SIGA



GPBGOFI202300306A

SIGA

de táxis. O Secretário Henrique Nuncio fez a leitura do Art. 46 da Lei 5.821 de 8 de julho de 2014 e art. 1º, IV Lei 2.261 de 02 de setembro de 1993, que é atribuição do Conselho Municipal de Trânsito opinar sobre o referido assunto. Aílor debateu que quanto ao art. 46 não é competência do Conselho votar e deliberar sobre a transferência ou criação de novos pontos de táxis, que o interesse é singular, sendo que o Conselho tem caráter sugestivo, e que os processos constantes em pauta sejam retirados, que não devem ser extinguidos ou remanejados, apenas retirados da pauta. Marcos Carbone sugeriu que Elmar, Presidente do Conselho Municipal de Trânsito, faça reunião com os taxistas para deliberar sobre esses assuntos, e que não é de competência deste conselho deliberar sobre problemas pessoais entre eles. Tal assunto foi votado e todos os representantes concordaram. Aílor, Jair e Marcos Carbone opinaram que em todos os processos apresentados ao Conselho deverá ser precedido de Parecer Técnico elaborado pela Secretaria de Mobilidade Urbana. Após iniciou-se deliberação referente ao reajuste tarifário do Transporte Coletivo Urbano. Secretário Henrique Nuncio apresentou o processo 661/2023 – Reajuste da tarifa do Transporte Coletivo Público, apontando que foi feito estudo técnico e exibindo planilha de cálculo ANTP e relatório, sendo que o valor da tarifa técnica calculada foi de R\$6,58 (seis reais e cinquenta e oito centavos), sendo que o valor da tarifa praticada atual é de R\$ 5,00 (cinco reais). Ante o exposto, apresentou-se a tarifa técnica de R\$ 6,00 (seis reais) ao Conselho Municipal de Trânsito, no qual o Município e empresas concessionárias concordam com o valor apresentado para apreciação. Houve votação e todos os representantes concordaram e votaram unanimemente favoráveis, sendo definido que o valor da tarifa técnica de 2023, de R\$ 6,00 (seis reais). O Secretário Henrique Nuncio também apresentou que o valor recebido através do Governo Federal em 2022 para subsidiar a gratuidade da tarifa para idosos acima de 65 anos, será aplicado na modicidade tarifária na tarifa de 2023. Aberto debate para equilibrar contrato da prestação de serviço sobre o transporte público, porém não houve manifestação de nenhum representante. Em seguida, debatido a tarifa dos Táxis, que o reajuste da tarifa se dá pelo aumento da URM, definida nesse ano de 2023 em 5,45% (cinco vírgula quarenta e cinco por cento), sendo o valor para o exercício 2023: Bandeirada - R\$ 8,04 (oito reais e quatro centavos); Bandeira I - R\$ 4,64 (quatro reais e sessenta e quatro centavos); Bandeira II - R\$ 5,56 (cinco reais e cinquenta e seis centavos); Hora Táxi – R\$ 34,50 (trinta e quatro reais e cinquenta centavos). O



Assinado com senha por JAÍNE WEBER.
Documento Nº: 33169.239096-4858 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=33169.239096-4858>



Assinado com senha por JAÍNE WEBER.
Documento Nº: 42497.313945-698 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=42497.313945-698>



Autenticado digitalmente por ÁGATA RENATA VARGAS LIMBERGER.
Documento Nº: 52228.355249-1442 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=52228.355249-1442>



SIGA



SIGA



SIGA

presidente dos Taxistas, Elmar, se manifestou favorável ao aumento da tarifa pela URM, havendo manifestação do Secretário Henrique Nuncio, quanto a elaboração de uma consulta aos concessionários para evitar desgastes quanto ao decreto da nova tarifa, porém os conselheiros deliberaram negativamente quanto a consulta, ficando apreciado e aprovado o reajuste por unanimidade. Marcos Carbone apontou quanto às alterações do sentido das ruas na cidade, que foram modificadas, sem apresentação de estudo de viabilidade, e que as próximas alterações sejam apresentadas ao conselho anteriormente com estudo técnico. O secretário Henrique Nuncio manifestou-se quanto às exclusões e inclusões das entidades que formam o Conselho, sugerindo a inclusão da Secretaria de Gestão e Mobilidade Urbana, Secretaria Municipal de Segurança e Polícia Rodoviária Federal, sendo que os presentes solicitaram que esse assunto fosse pauta da próxima reunião marcada. Ficou definido também, a possibilidade de realização de reuniões híbridas, através de link de plataforma a ser estabelecida, também estabeleceu-se a terceira terça-feira de cada mês para a realização das reuniões ordinárias, devendo ocorrer às 10 horas e trinta minutos com duração máxima de uma hora e meia, devendo as mesmas serem convocadas com dez dias de antecedência, e os processos em pauta serem apresentados antecipadamente aos conselheiros. Restou convencionado que a próxima reunião ocorrerá no dia vinte de junho de dois mil e vinte e três, às dez horas e trinta minutos, onde será deliberado alteração da formação do Conselho Municipal, equiparando os representantes governamentais aos da sociedade civil organizada, e a pedido do Secretário de Gestão Integrada e Mobilidade Urbana, a apresentação do estudo técnico que embasará o processo de licitação do transporte público coletivo. Nada mais havendo a constar foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada será assinada por meio eletrônico pelos presentes, sendo sido lavrada por mim, Jaíne Paula Weber - Secretária Municipal de Gestão Integrada e Mobilidade Urbana.

Bento Gonçalves, 26 de Maio de 2023.



Assinado com senha por JAÍNE WEBER.
Documento Nº: 33169.239096-4858 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=33169.239096-4858>



Assinado com senha por JAÍNE WEBER.
Documento Nº: 42497.313945-698 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=42497.313945-698>



Autenticado digitalmente por ÁGATA RENATA VARGAS LIMBERGER.
Documento Nº: 52228.355249-1442 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=52228.355249-1442>



TMP33169

SIGA



CMBGPIN202300123B

SIGA



GPBGOFI202300306A

SIGA



CMBGPIN202300123B

SIGA

LISTA DE PRESEÇA
CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

DATA: 26/05/2023				
HORÁRIO: 14 HORAS				
LOCAL: AUDITÓRIO SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO - COMPLEXO ADMINISTRATIVO / Rua 10 de Novembro, 190, Cidade Alta, Bento Gonçalves/RS				
ENTIDADE	TITULAR	ASSINATURA	SUPLENTE	ASSINATURA
Um engenheiro ou arquiteto do Quadro de Servidores Efetivos do Município de BG	Léo Cimodon		Claudio Rossetto	
Um representante do 3º Companhia Policial Militar	Fernando Spada Rindoli		Cleiton Antônio Vieira	
Um representante do Secretário de Segurança Pública - Delegacia de Trânsito	Paulo Fernando Souza Moreira		Braz Antônio Crisanto Gutierrez	
Um representante da Associação dos Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos do Região dos Vinhedos	Bernardo Henrique Gehlen		Vinicius Possamai	
Um representante da Fundação Educacional da Região dos Vinhedos - FEEDV	SEM INDICAÇÃO		SEM INDICAÇÃO	
Um representante do Centro de Indústria e Comércio - CIC	Giancarlo Rovanello		Leocir Glowicki	
Um representante do Clube de Diretores Logísticos - CDL	Marcos Rogério Corbhone		Izabel Cristiana Trevison	
Um representante do Sindicato de Condutores Autônomos de veículos rodoviários de BG	Elmar Caimelli		Wilson Guerra Estivalete	
Um representante do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem - DAREX-ALC Local	SEM INDICAÇÃO		SEM INDICAÇÃO	
Um representante da Associação dos taxistas de Bento Gonçalves	SEM INDICAÇÃO		SEM INDICAÇÃO	
Um representante do 2ª Seção de Combate ao Incêndio - Corpo de Bombeiros	Márcio Muller Batista		Edson Roberto Germiniani Moraes	
Um representante da Empresa Bento de Transportes Ltda	Pedro Lourenço Guarnieri		Gustavo Toniolo	
Um representante da Empresa de Transporte Coletivo Santo Antônio Ltda	Jair Boruffi		Leonardo Giordani	
Um representante de Entidades Sindicais dos Trabalhadores de Bento Gonçalves	SEM INDICAÇÃO		SEM INDICAÇÃO	
Um representante das Associações de Moradores de Bairros de Bento Gonçalves	Pedro Vitor Rizzo		Adai Sessi	
Um representante da Ordem dos Advogados do Brasil - Subseção local	Alior Carlos Brandelli		Marcelo Lunardi Ferronato	
Um representante da Polícia Rodoviária Estadual	Leandro Arbogast da Cunha		Diego Coetano de Souza	

Assinado com senha por JAÍNE WEBER.
Documento Nº: 52297.313945-698 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=52297.313945-698>



Autenticado digitalmente por ÁGATA RENATA VARGAS LIMBERGER.
Documento Nº: 52228.355249-1442 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=52228.355249-1442>

