DECISÃO Nº 039/2018

PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO Nº 051/2017.

**OBJETO:** Relatório Comissão Especial Mista Transporte Público Coletivo de Blumenau

**SOLICITANTE:** AGIR.

**INTERESSADOS:** Município de Blumenau, SETERB, BluMob, Câmara Municipal de Blumenau.

**1 - RELATÓRIO**

No dia 22 de dezembro de 2017, por iniciativa deste Diretor Geral foi instaurado o presente Procedimento Administrativo de nº 051/2017, visando, por intermédio da constituição de uma Comissão Mista (Resolução nº 068/2017), proceder uma análise técnica do desenvolvimento do Contrato de Concessão de Concessão do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, explorado pela Blu.Mob, no município de Blumenau. Tal iniciativa é decorrente da necessidade de se fazer uma série de melhorias, tanto de ordem contratual, como de efetividade do sistema em operação, como um todo de forma integrada e tendo em vista a aplicação da modicidade tarifária, a eficiência das operações e a manutenção econômico-financeira da concessão.

Convocadas as partes diretamente envolvidas, estas se reuniram para o início dos trabalhos, como está comprovado, não só pelas atas em anexo, mas também pelos demais documentos acostados neste procedimento. Conforme bem descrito no relatório da comissão, vários pontos de interesse foram tratados, que não necessitam ser aqui transcritos, uma vez que o relatório citado é parte integrante da decisão ora proferida. Mas, apenas para registrar, enumeram-se as ações, obedecida a sequência do texto:

2 - ...

2.1 – Operacional - Mudança das linhas

2.2 – Frota

 2.2.1 – Adequação da quantidade da frota operacional e reserva técnica

 2.2.2 – Adequação da potência dos veículos tipo leve

 2.2.3 – Substituição de cinco (5) veículos tipo Convencional leve por Micro-ônibus

2.3 – Jurídico

2.4 – Econômico Financeiro – Fluxo de Caixa Descontado (FCD)

3 – Fluxo de Caixa Descontado: Alteração, Impactos e Resultados

3.1 – Fluxo de Caixa Descontado (FDC) – Alterações Operacionais

 3.1.1 - até 3.1.5 (Análise de cada linha)

 3.1.6 - Impactos na tarifa: Resultado acumulado dos efeitos ocasionados por estas alterações operacionais

3.2 – FDC – Alterações na Frota

 3.2.1 – Quantidade de veículos da frota

 3.2.2.1 – Redução do investimento em virtude da redução da quantidade

 Alterações de veículos

 3.2.2.2 - Impacto no investimento por conta da redução da potência dos

 Veículos leves.

 3.2.3 – Custo operacional

4 – Alteração dos investimentos previstos no primeiro ano de contrato para aquisição e construção da garagem

5 – Análise dos resultados das propostas de aglutinações e itinerários

6 – Ajuste aos meses de concessão já decorridos: uma proporção de nove doze avos mais três doze avos referente ao primeiro ano de concessão

7 – Ações Regulatórias

8 – Resultado final e implantação.

9 – Recomendações

Este o breve e necessário relatório.

**2 – DECISÃO**

Antes de ingressar efetivamente na decisão, é necessário contextualizar a ação da AGIR, dentro de suas atribuições e competências legais.

1. **DA IDENTIFIÇÃO DA AGÊNCIA REGULADORA**

A Agência Intermunicipal de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos Municipais do Médio Vale Do Itajaí – AGIR é pessoa jurídica de direito público, sem fins econômicos sob a forma de associação pública, dotada de independência decisória e autonomia administrativa, orçamentária e financeira, regendo-se pelas normas da Constituição da República Federativa do Brasil, da Lei Federal nº 11.107, de 06 de abril de 2005 e Decreto 6.017/2007.

Desta forma, a AGIR desenvolve seus trabalhos de regulação, fiscalização e controle de serviços públicos em consonância com a Lei Federal nº 11.445/2007, considerada o marco regulatório do saneamento básico. Possui como objeto de regulação os serviços de:

* Abastecimento de água potável;
* Esgotamento sanitário;
* Limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos;
* Drenagem e manejo das águas pluviais.

Com a alteração do Protocolo de Intenções, a AGIR passou também a regular o transporte público coletivo urbano dos municípios de Blumenau, Indaial, Gaspar, Timbó, Rio dos Cedros, Apiúna e Pomerode. O município de Blumenau aderiu ao consórcio através da Lei Ordinária nº 8.363, de 15/12/2016.

Cabe informar que, a AGIR, localizada em Blumenau, Estado de Santa Catarina, na região do Médio Vale do Itajaí, é constituída atualmente pelos 14 (quatorze) municípios desta região, sendo estes: Apiúna, Ascurra, Benedito Novo, Blumenau, Botuverá, Brusque, Doutor Pedrinho, Gaspar, Guabiruba, Indaial, Pomerode, Rio dos Cedros, Rodeio e Timbó, conforme demonstra-se na figura 1:

**Figura 1 - Área de abrangência da AGIR.**



Fonte: Relatório de Atividade da Associação dos municípios do Médio Vale do Itajaí - AMMVI (2016).

O município de Blumenau, parte interessada no presente Procedimento Administrativo, aderiu ao Protocolo de Intenções da AGIR por meio da Lei Complementar nº 7.502, de 10 de março de 2010, alterado pela Lei Complementar nº 7.930 de 09 de dezembro de 2013, e ao novo Protocolo de Intenções, através da Lei Complementar nº 8.363 de 15 de dezembro de 2016, considerando neste a inclusão da regulação do transporte público, como acima já declinado.

Assim, a AGIR vem desenvolvendo importante papel em sua região de atuação, considerando o marco regulatório legal, direcionada para a melhor prestação dos serviços de saneamento básico e transporte coletivo. Além disso, é papel da Agência Reguladora editar normas relativas às dimensões técnica, econômica e social, atendendo a aspectos de qualidade, requisitos operacionais e de manutenção, metas de universalização, monitoramentos dos custos etc.

Destacada a breve apresentação da AGIR, apresentamos os dados do município de Blumenau, os dados da prestadora de serviços de esgotamento sanitário e na sequência o pleito da prestadora.

* 1. **- DADOS DO MUNICÍPIO DE BLUMENAU**

 A cidade é um município do nordeste do estado de Santa Catarina e, segundo sítio oficial do município de Blumenau (2017) fica localizado a 26º55’10’’ de latitude sul e 49º03’58’’ de longitude oeste, a uma altitude de 21 metros acima do nível do mar. Outros dados são pertinentes para conhecimento e, seguem na sequência.

**Quadro 1 – Localização do município de Blumenau.**

Municípios limítrofes: Massaranduba, Jaraguá do Sul, Botuverá, Guabiruba, Indaial, Pomerode, Luiz Alves e Gaspar.

Prefeito: Napoleão Bernardes – (2017-2020)

Distância até a capital: 150km

Fundação: 2 de setembro de 1850

Microrregião Homogênea do IBGE de Blumenau (294) formada por 15 municípios,

Mesorregião do vale do Itajaí, formado por 53 municípios.

Área: 519,8Km2

Fonte: Sítio oficial de Blumenau. Disponível em:<http;//www.blumenau.sc.gov.br/Blumenau/historia>. Acesso em: 18 out. 2017.

A população total segundo dados do IBGE 2010, conta com 309.011 habitantes, sendo 294.773 urbana e 14.238 de população rural, cabendo ressaltar que a população estimada pelo mesmo órgão em 2017 alcançou 348.513 habitantes. O município de Blumenau que pertence a Região e participa da Associação dos Município da Região do Médio Vale do Itajaí – AMMVI, tem BLUMOB CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE URBANO DE BLUMENAU SPE LTDA., como a prestadora dos serviços, como bem identificada no Contrato de Concessão nº 042/2017.

Colocadas as posições com intuito de deixar claro a competência legal da Agência de Regulação, atividade ainda pouco explorada e conhecida como tal nessa região, adentra-se efetivamente no mérito das conclusões apontada pela Comissão Mista, devidamente instituída para oportunizar o aperfeiçoamento do contrato de concessão vigente sob novas e mais dinâmicas regras para o funcionamento.

Inicialmente deve ser esclarecido que referida Comissão Mista, foi instituída sem qualquer competência decisória, e como tal, sempre pautou suas conclusões nos aspectos técnicos e legais mínimos necessários, com o intuito de apresentar e referendar ações e posições que venham de encontro aos interesses das partes, ou seja, usuários, concedente e concessionária.

Como visto no breve resumo do relatório acima proferido, todas as propostas e ações recomendas e desenvolvidas pela Comissão, passaram pela composição da frota e suas características, pelo aglutinamento/mudança de rotas, análises de investimentos, ações regulatórias, dentre outras, e ao mesmo tempo foram submetidas à cálculos e ensaios econômicos financeiros, item por item, para ao fim e ao cabo, demonstrar que com essas ações e mudanças, o maior beneficiário é o usuário. Como se depreende dos números apresentados, a tarifa atual apresenta na realidade, uma real possibilidade de se aplica uma redução imediata na base tarifária, na ordem de R$ 0,09 (nove centavos de cruzeiro). Em ligeiro cair de pano, é possível afirmar que o atual valor de R$ 4,10 (quatro reais e dez centavos), da tarifa unitária, em tese poderia ser reduzida para R$ 4,01(quatro reais e um centavo). Cabe observar, antes de mais nada, que ao ser concedido o reajuste da tarifa, no mês de dezembro de 2017 (base contratual), a AGIR, já de posse de alguns números e situações diagnosticas, entendeu, sob a rubrica da modicidade tarifária, reconhecer como tarifa aplicável, o valor de R$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos), ou seja, o usuário teve uma redução antecipada de R$ 0,05 (cinco centavos), mas tal diferença, em tese, representaria um crédito em favor da empresa concessionária, por força das cláusulas contratuais vigentes que não podem e nem devem ser ignoradas, sob pena de quebra contratual com as consequências dali decorrentes.

Ciente desta situação, a Agência, já agora contando com o auxílio dos interessados, identificou pontos de estrangulamento no sistema e que poderiam ser imediatamente corrigidos e implementados, sempre na mais restrita observância das regras contratuais da concessão vigente.

O Quadro 27 exibido no relatório da Comissão, e abaixo reproduzindo, demonstra de forma clara como as alterações propostas e executadas impactam diretamente nos itens que compõe a base tarifária.

Quadro 27: Efeitos sobre a tarifa após compensações.



Fonte: AGIR. (2018).

Aqui sempre é utilizado o preço base da tarifa, no início do contrato, haja visto que tudo passa necessariamente pelo fluxo de caixa que deve sempre levar em conta todo o período da concessão.

De mesmo modo, na apuração da tarifa no decorrer do último reajuste, face a necessidade de arredondamento, a quebra foi puxada para R$ 4,10 (quatro reais e dez centavos), e por isso, a grosso modo trabalha-se com preço base, em razão do arredondamento à menor, para a tarifa base de R$ 4,00 (quatro reais).

 É ainda necessário e indispensável, nesta ocasião, a manifestação da Agência Reguladora quanto a situação da oneração dos impostos PIS/COFINS, como expressamente demonstrado no Quadro 20, também ora reproduzido que reconhece em favor da Concessionária, o valor de R$ 450.280,03 (quatrocentos e cinquenta mil, duzentos e oitenta reais e três centavos):

Quadro 20: Compensação de Receita referente à alteração nos impostos PIS COFINS.



Fonte: AGIR. (2018).

Inicialmente, tal valor não havia sido reconhecido pela agência, em razão de um pleito equivocado e que havia sido autuado como Procedimento Administrativo nº 038/2017, e diante da instalação e atuação da Comissão, foi acordado que tal valor, como nem poderia deixar de ser, foi reconhecido como fator de desequilíbrio do contrato em favor da Concessionária, como expressamente ajustado na concessão.

Da mesma forma, como houve, por força dos termos contratuais, o reconhecimento de uma tarifa de R$ 4,10 (quatro reais e dez centavos), e o valor deferido foi de R$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos), não resta nenhuma dúvida que em favor da empresa concessionária resta um crédito de R$ 289.150,95 (duzentos e oitenta e nove mil, cento e cinquenta reais e noventa e cinco centavos), como se apresenta no Quadro 22, do relatório, de onde se retira a cópia ora reproduzida:

Quadro 21: Compensação de Receita referente a diferença de R$0,05 na tarifa efetiva.



Fonte: AGIR. (2018).

 Outro elemento que deve ser mencionado e já foi reconhecido como de interesse para o sistema, foi a mudança da pintura dos ônibus velhos que ainda compõe a frota e que em curto espaço de tempo já estarão fora de uso, tanto pela antecipação das trocas, como aquelas contratualmente ajustadas. Entendeu a Concedente, após pesquisas e estudos, que antes de mais nada, o mais importante e urgente seria a modernização da sinalização dos terminais, dando toda uma nova conceituação comunicativa visual das informações, em cada um de seus terminais. O pleito, após várias consultas e investigações, também é reconhecido como pertinente e necessário e por isso, foi autorizada essa substituição, tudo de acordo com os procedimentos administrativos produzidos pelo SETERB.

Esses os pontos que merecem uma análise em separado e que têm, portanto, o reconhecimento por parte da Agência Reguladora. Tais ações, por outro lado, não dependem, à princípio, de maior atenção regulatória, uma vez que são ações vistas como meras ações de gestão contratual, e que não demandam outros procedimentos formais, salvo os cuidados legais dos atos administrativos.

Assim, a AGÊNCIA, por suas próprias razões de fato e de direito, reconhece em favor da Concessionária, os créditos do PIS CONFINS, como demonstrado no Quadro 20, os créditos gerados pela redução da tarifa (Quadro 21) e o saldo e R$ 60.756,48 (sessenta e mil, setecentos e cinquenta e seis reais e quarenta e oito centavos), como visto no quadro 23, todos estes já apresentados no Relatório da Comissão Mista.

Por fim, cabe a essa Gerência, manifestar-se sobre os demais pontos do Relatório emitido pela Comissão Mista, não em termos de julgamento, mas sim em termos de validar os resultados apresentados e que, como bem mencionado naquele instrumento, que todas essas vantagens levadas em consideração para a redução da Tarifa vigente, deve ser necessariamente aceita e aplicada, em sua totalidade, para que realmente os reflexos sejam transferidos para o custo tarifário ora praticado.

O Quadro 27, do relatório, e acima transcrito, aponta deste modo, para uma tarifa inicial, no valor de R$ 3,80 (três reais e oitenta centavos), em relação ao apresentado no edital. Observa ainda o referido Relatório, de que “ a redução da tarifa deverá considerar o período em que se encontra a Concessão, nos termos contratuais, vez que a revisão/reajuste sempre deve ocorrer no mês de dezembro de cada ano.

Nada, porém impede que seja a redução da tarifa, aplicada de imediato, ou seja, a partir do mês seguinte à total e final validação de todos os atos, que se fazem necessários e indispensáveis, como a manifestação do Comitê de Regulação, a realização de uma Consulta Pública e de uma Audiência Pública, dando assim a garantia exigida para tal.

O Relatório final da Comissão Mista, recomenda ainda que a melhor época para aplicar a redução tarifária seria na mesma oportunidade do reajuste, respeitados os índices inflacionários, vez que o valor da tarifa não depende tão somente deste componente, mas também de outros, como a quilometragem percorrida, o número de passageiros transportados, valor do combustível à época, etc.

* 1. **– DAS RECOMENDAÇÕES DA COMISSÃO MISTA**

Ao concluir seus trabalhos, que estão traduzidos nas linhas do Relatório que ora é objeto de nossa análise e decisão, a Comissão Mista apresenta recomendações que entende ser de vital importância para implementação e ou implantação e assim, permitir a melhoria do sistema, que deve, a princípio, trazer o equilíbrio econômico financeiro ao contrato, a execução do serviços concedido, observados os princípios de eficiência e eficácia, e trazer, ao mesmo tempo, a satisfação e a economicidade ao usuário, duas vertentes nem sempre tão fáceis e simples de atender.

Em relação à essas recomendações, não há como não as enxergar, como medidas legais e necessárias, que vêm, ao final, em atenção à melhoria do sistema de transporte coletivo de Blumenau, sem fazer onerações ao usuário final. Pelo contrário, entende também essa Direção Geral que as melhorias apontadas não podem e nem devem ser relegadas ao esquecimento, mas sim, estudas e após as análises, fazer a implantação das mesmas. Assim, repetem-se as recomendações:

1. Manter as alterações nas linhas e itinerários, conforme justificativas apresentadas no item 5;
2. Aplicar a redução de tarifa obtida pelas ações propostas em dezembro 2018 junto ao reajuste tarifário;
3. O próximo reajuste tarifário deverá ser pautado nos dados utilizados para calcular o primeiro reajuste e as informações atualizadas para assim verificar o impacto real da variação de preço ocorrida no período, bem como a variação do IPKe;
4. Ao resultado obtido pelo cálculo de reajuste deverá ser reduzido o valor de R$ 0,09 (nove centavos) referente às alterações realizadas no âmbito desta Comissão;
5. Que o equilíbrio econômico e financeiro desta Concessão seja acompanhado durante todo o período e que qualquer desequilíbrio seja avaliado;
6. Avaliar junto ao departamento técnico (SETERB, BluMob, Prefeitura Municipal e AGIR) situações de sobreposição de linhas que ainda existem no sistema de transporte público coletivo municipal, a fim de corrigir situações assim aglutinando linhas que resulte em uma maior eficiência e eficácia da prestação de serviço;
7. Adequação da oferta à demanda, durante os finais de semana, sábados, domingos e feriados;
8. Orientar a Administração Municipal Concedente, no sentido de que, quando da implementação de obras que possam impactar o transporte público coletivo, tal impacto/custo seja alocado no valor da referida obra, com posterior ressarcimento à Concessionária, sem que isso cause impacto no cálculo da tarifa, uma vez que incremento em quilometragem reflete em aumento de custo;
9. Promover, na sequência do encerramento desta comissão, estudos para análise da composição tarifária, no sentido de apurar as gratuidades e outras vantagens, de modo que tais valores não sejam remunerados tão somente pelos usuários do sistema;
10. Desenvolver estudos relacionados à tarifa embarcada diferenciada, ou seja, uma tarifa definida para o uso do cartão e uma tarifa diferenciada para pagamento em dinheiro, de modo que não seja alterado o equilíbrio econômico e financeiro da Concessão.
11. Recomenda-se a análise sistêmica das legislações relacionadas no Anexo I, 10 do Edital de Licitação, em especial as que dispõe sobre gratuidades e isenções, tendo em vista que as mesmas afetam diretamente no valor da tarifa, bem como, a possibilidade de medidas que visam diminuir o custo, como o incentivo ao uso do cartão, tarifa embarcada, cadastramento voluntário dos idosos, a revisão do período escolar e a possibilidade de implantação de linhas testes sem a figura do cobrador, situações estas que poderão refletir diretamente no custo da composição da tarifa.

Além destas recomendações, ainda sob o olhar da regulação, importa destacar que alguns aspectos gerais devem ser observados pelas partes, como a seguir elencados:

1. A autarquia SETERB, deverá nomear/instituir, se ainda não o fez, uma Comissão para o efetivo acompanhamento do contrato e, dentro desta, um especial cuidado para que seja mantido o devido equilíbrio da concessão, prestando contas de sua atuação, trimestralmente a Agência Reguladora;
2. Determinar que a Administração Municipal, constitua e ou indique, a partir da Comissão Municipal de Mobilidade Urbana, uma pessoa e mais um suplente, oriundo da classe dos usuários, para que possam representar a categoria, perante as demandas do transporte coletivo urbano, junto a AGIR, sempre que convocados e ou entenderem necessário;
3. Recomendar à Administração Municipal, que ao aprovar novos projetos que contemplem a abertura/prolongamentos de vias públicas, abra-se oportunidade para a manifestação dos órgãos competentes municipais, em relação à mobilidade e a possibilidade de integração destas ao sistema já existente, de modo a facilitar o transito e percursos das linhas de ônibus;
4. Que seja implementado, um fundo Municipal com mecanismos que permitam destinar recursos, para a indenização de eventuais ações tomadas pela administração municipal de Blumenau e que venham causar prejuízos para a Concessionário, para que estes, não sejam repassados para a composição dos custos tarifários;
5. Fica determinado que, em havendo necessidades de mudanças nas rotas, como aglutinação, redução, ampliação, seja observado um prazo de sessenta (60) dias, à título de experiência e que seja, neste período, disponibilizados mecanismos para as manifestações dos usuários, de forma simples e acessível e que ao final, todas as demandas sejam respondidas/explicadas/consideradas, observadas as regras contratuais aplicáveis e respeitada a autonomia do SETERB.
6. Em atenção a recomendação de número dez (10), fica lançada ainda a instituição de cartões/identificações dos usuários das gratuidades, haja visto que no atual momento, não existe um controle efetivo e também não sabe o sistema, qual o número de pessoas beneficiadas pela legislação, que hoje transitam pelos ônibus, gerando esta situação, uma zona turva que dificulta algumas tomadas de decisão.
7. Ainda em atenção à recomendação de número dez (10), sejam desenvolvidos estudos no sentido da melhoria da frota utilizada para a execução da concessão, visando a instalação de ar condicionado, seus reflexos tarifários, sempre respeitada a sua modicidade bem como a capacidade de pagamento dos usuários;
8. Em relação aos valores, eventualmente obtidos com as receitas acessórias, estes devem ser aplicados, respeitadas as condições legais, exclusivamente na composição das tarifas;

Estas as recomendações e diretrizes expedidas para a melhoria da Gestão do Contrato de Concessão do Transporte Público Coletivo de Blumenau, e que, serão monitoradas pela Agência Reguladora, e que, terão impacto direto nas próximas revisões e reajustes, em caso de não cumprimento e/ou outra situação prejudicial para qualquer das partes, respeitadas as cláusulas contratuais vigentes.

Como não se trata de uma decisão que mereça o contraditório, pelo menos nesta fase, RATIFICO os termos do Relatório para todos os seus jurídicos e legais efeitos, e, para o regular prosseguimento e validação destas recomendações e indicações, tanto de ordem operacional, como de ordem técnica e de gestão, determina-se:

I – Remessa de todo o Procedimento para análise e conhecimento do Comitê de Regulação, para sua manifestação como órgão de última instância administrativa, no sentido de reconhecer ou não, as medidas recomendas e apontadas, tanto do Relatório da Comissão Mista, como aquelas expedidas na decisão do Diretor Geral.

II – Após a manifestação do Comitê de Regulação, seja aberto prazo para Consulta Pública, pelo prazo de quinze (15) dias, bem como, simultaneamente, seja aberto prazo a Audiência Pública, este pelo prazo de trinta dias (30), cujos regulamentos posteriormente serão disponibilizados no site da [www.agir.sc.gov.br](http://www.agir.sc.gov.br);

Publique-se a presente decisão no DOM e no site da AGIR.

Publique-se ainda, no site da AGIR, o Relatório Final da Comissão Mista, com os seus anexos e atas das reuniões.

Após as publicações, junte-se a comprovação destas, ao presente procedimento.

Encaminhe-se todo o Procedimento, devidamente autuado, ao Presidente de Comitê de Regulação, para manifestação daquele colegiado, na primeira sessão

Blumenau, 21 de junho de 2018

Heinrich Luiz Pasold

Diretor Geral