



Parecer Administrativo e Jurídico nº 124/2023

PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO Nº 251/2023.

SOLICITANTE: BluMob Concessionária de Transporte Urbano de Blumenau SPE LTDA.

INTERESSADOS: BluMob, SMTT–SETERB e Município de Blumenau/SC.

OBJETO: Segunda Revisão Tarifária Periódica – RTP do Contrato de Concessão nº 042/2017, que trata da prestação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de Blumenau/SC.

1. BREVE RELATÓRIO

O presente estudo analisa o pleito da Concessionária Blumob, que motivou a instauração da Segunda Revisão Tarifária Periódica – 2ª RTP, nos termos do item 2.1 do Anexo V do Edital de Concessão nº 038/2016, que integra o Contrato de Concessão nº 042/2017.

Registra-se que o dispositivo acima citado estabelece que a RTP é um evento que ocorre a cada três anos, a contar da entrada em operação do sistema, e considerando que a operação decorrente do contrato em análise correu em julho de 2017, bem como a 1ª RTP ocorreu no ano de 2020, já 2ª. RTP é a análise dos meses de julho de 2020 até o mês de junho de 2023, considerando todos os valores atualizados a partir dos lançados pela Concessionária em sua Proposta Comercial, conforme Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, e que foram utilizados para o cálculo da tarifa inicial, e que passamos a contextualizar o presente estudo.

Em 12 de junho de 2023, foi recebido por essa Agência Reguladora, via correio eletrônico, documento da Concessionária, a empresa BluMob, solicitando a abertura de processo administrativo para contemplar a 2ª RTP e a realização de reunião de trabalho para debate de metodologia e dados.



Em 13 de junho foi aberto Processo Administrativo nº 251/2023 para acompanhamento das tratativas em relação a 2ª RTP, bem como no dia 15 de junho foi realizada reunião de trabalho com a Concessionária, cuja memória foi anexada nos autos desse processo, e teve como encaminhamento final que a empresa iniciaria seus cálculos para apresentação de solicitação de revisão tarifária ao Poder Concedente e Agência Reguladora.

Em 22 de agosto foi encaminhado pela Concessionária, via correio eletrônico, tanto para a AGIR quanto para o Poder Concedente, correspondência com as premissas adotadas na elaboração da versão preliminar do Fluxo de Caixa atualizado do Contrato de Concessão e, no dia 24 de agosto, foi encaminhado por esta Agência Reguladora o Ofício nº 364/2023 para a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte SMTT solicitando manifestação desta, sobre a planilha supracitada em até 15 dias úteis, que foram prorrogados por mais 15 dias corridos a pedido da própria SMTT.

Em 15 de setembro foi realizada reunião com todas as partes envolvidas para alinhamento das demandas em relação à instauração da 2ª RTP, e a memória de reunião foi anexada nos autos do Processo Administrativo nº 251/2023. Dessa forma, deu-se início pela AGIR a análise de dados econômicos, técnicos, estatísticas, investimentos e dados contábeis e financeiros.

Importante registrar que em março de 2023 (ano 6), o Poder Concedente exercendo a competência de gestão do sistema, requereu à Concessionária a aquisição de 10 ônibus pesados com ar condicionado conforme se extrai do Ofício nº 132/2023, assim, com o aceite desta em adquirir os novos veículos, o Poder Concedente autorizou paralelamente a retirada de 5 micro-ônibus da frota atual, e ainda requereu a instalação de câmeras de monitoramento e ar condicionado em 21 (vinte e um) veículos, tudo para o ano de 2023.

Diante das obrigações impostas pelo Poder Concedente com o devido aceite da Concessionária, as partes consensaram em incluir estes novos investimentos na Aba Capex Operacional Ônibus e na Aba Capex Operacional – Outros, além disso, as receitas recebidas, os subsídios e os indexadores sendo que os mesmos não estavam incorridos no ciclo previsto para a RTP, evidenciado na Planilha do Fluxo de Caixa Descontado construída em conjunto entre as partes e submetida a esta Agência para anuência.

Em data de 04 de outubro de 2023, dando sequência aos estudos, o Poder Concedente solicitou nova reunião com a Concessionária e esta Agência de Regulação, para discussão sobre



pontos a serem consensados e validados, a fim de alimentar a planilha, conforme se extrai da memória de reunião que integra a presente RTP.

Em data de 10 de outubro de 2023, as partes se reuniram para manifestação da SMTT sobre a planilha em estudo e o pleito da Concessionária, como também validação e complementação das informações que embasam o período desta RTP, bem como, estabelecendo cronograma para entrega dos dados devidamente consensados entre as partes, conforme memória de reunião anexa ao processo.

Dando sequência aos trabalhos, as partes (SMTT e Blumob) solicitaram nova reunião, que foi realizada em 09 de novembro de 2023, a fim de finalizarem as tratativas, visando chegar num acordo quanto a tarifa técnica necessária para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, com base nos dispositivos contratuais e legislação pertinente a matéria.

Ao final desta reunião, chegou-se a um valor de tarifa que foi apresentado ao município no dia 14 de novembro de 2023. Na sequência, a AGIR solicitou ao município manifestação quanto ao estudo apresentado, ao que o município, por meio da SMTT, respondeu, por meio do ofício nº 513 de 24 de novembro de 2023, solicitando prazo de 15 dias para se manifestar quanto ao valor final da tarifa do usuário, ao qual a Agência deferiu a dilação de prazo. Neste meio tempo foi feita nova atualização da planilha com pequena diferença no resultado da tarifa técnica, que integra o presente parecer a ser submetido novamente para apreciação e manifestação das partes.

2. DO AMPARO LEGAL

A RTP, assim como o Reajuste Tarifário, encontra amparo legal no §2º do art. 9º e no art. 29 da Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de Concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, que assim expressam:

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

[...]

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

[...]

Art. 29 Incumbe ao poder concedente:

[...]

V – homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato. (grifo nosso)



Cumpra registrar que a RTP está prevista no Item 2 do Anexo V do Edital de Concessão, e consequentemente integra o Contrato em análise, contudo, o direito à revisão independe de previsão editalícia, contrato ou ainda de transcurso de prazos.

2. A REVISÃO TARIFÁRIA PERIÓDICA – RTP (Anexo V – item 2 – Edital de Concessão)
- 2.1. A cada três anos haverá o processo de Revisão Tarifária Periódica (RTP), sendo em 2020 (caso a entrada em operação do sistema ocorra até 30 de novembro de 2017) ou 2021 (caso a entrada em operação ocorra a partir de 1º de dezembro de 2017).

Considerando que o Legislador Constitucional previu no inciso XXI do Art. 37, que devem ser mantidas as condições efetivas da proposta, estabeleceu a noção de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a necessidade da manutenção das condições de pagamento ao particular, segundo as condições reais e concretas contidas na proposta.

Esta previsão foi aperfeiçoada e regulamentada através da Lei nº 8.666/93, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro em diversos dispositivos legais, quais sejam: artigo 57, §1º – garantia de equilíbrio econômico financeiro nos casos de prorrogação de contrato; artigo 58, §§ 1º e 2º – modificação unilateral de contrato pela Administração, assim como a alínea d, inciso II, artigo 65, e §§ 5º e 6º, nos quais se disciplinam as hipóteses para restabelecer a relação inicialmente pactuada entre as partes em condições excepcionais.

A proteção constitucional do equilíbrio econômico-financeiro do contrato é medida que se presta para assegurar a posição patrimonial das partes contratantes, podendo ser prevista contratualmente, bem como invocada tanto pelo contratado quanto pela própria Administração Pública, desde que presentes as hipóteses de majoração ou minoração dos encargos do contrato e nos termos da lei.

No caso em tela, busca a Concessionária (contratada) a análise das regras contratuais, devido ao lapso temporal, para que ao final seja determinado o percentual a ser adotado, com o condão de ver assegurado o seu direito de restabelecer as condições originais pactuadas e reequilíbrio econômico-financeiro do contrato diante de eventos ocorridos no período do segundo ciclo da RTP em questão.

Neste sentido o entendimento jurisprudencial é que o equilíbrio econômico-financeiro é dever imposto às partes:

ADMINISTRATIVO E PROCESSO CIVIL. CONTRATOS ADMINISTRATIVOS. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. DEVER DE AMBAS AS PARTES. SUSPENSÃO OU INTERRUPTÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. REPERCUSSÃO NA ESFERA DOS ADMINISTRADOS. PONDERAÇÃO DE VALORES. SUPREMACIA DO INTERESSE PÚBLICO. VEDAÇÃO DE TUTELA

ANTECIPADA. PERIGO DE IRREVERSIBILIDADE DA MEDIDA. PRAZO ASSINALADO PARA CUMPRIMENTO CONTRATO.

1. A Administração Pública deve obedecer às normas inseridas no contrato que firma com o particular, sob pena de subverter equilíbrio econômico-financeiro que deve permear tais avenças. As cláusulas exorbitantes, entre tantas prerrogativas conferidas à Administração Pública, não podem traduzir abusos de poder tampouco autorizar contraprestação sem pagamento.

2. Qualquer decisão que implique suspensão ou interrupção de serviço para o Estado pode repercutir na esfera jurídica dos administrados, razão pela qual a ponderação de valores mostra-se fundamental para harmonizar os interesses da contratada, prestadora dos serviços, e os dos particulares que usufruem do serviço.

3. Ainda que demonstrado o débito da Administração Pública, em contratos de fornecimento de gases medicinais à rede pública de saúde do Distrito Federal, a situação fática deve ser ponderada em prol da coletividade, não autorizando o deferimento do pedido de forma emergencial, já que os pacientes não podem ficar desamparados de fornecimento de gases. Em observância ao princípio da supremacia do interesse público, impõe-se a continuidade da prestação dos serviços, mas com prazo assinalado para desobrigar a sociedade empresária contratada a manter o contrato.

4. Agravo parcialmente provido.

(Acórdão 926402, 20150020324096AGI, Relator: FLAVIO ROSTIROLA, 3ª TURMA CÍVEL, data de julgamento: 9/3/2016, publicado no DJE: 15/3/2016. Pág.: Sem Página Cadastrada.) (grifo nosso)

Assim, a instauração do processo da RTP, é medida que se faz necessária, pois, trata-se de serviço de interesse público e a suspensão ou a paralisação dos serviços acarretarão prejuízos à sociedade.

Imprescindível registrar que a responsabilidade do Estado, neste caso, entende-se o Município como Poder Concedente/SMTT/SETERB de Blumenau, deriva diretamente da Constituição Federal, pois o inciso V do art. 30, estabelece ao Município a competência para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de Concessão os serviços públicos de interesse local.

A Carta Magna no § 6º do art. 37 por sua vez, estabelece a responsabilidade das pessoas jurídicas públicas ou privadas na reparação dos danos, contudo, a competência do Município é direta e o da Concessionária dependerá de um ato intermediário que a coloca na “qualidade” de prestador de serviço público.

Desta forma, embora a responsabilidade de ambos derive do mesmo dispositivo constitucional, sua fonte imediata e sua delimitação qualitativa e quantitativa advém do contrato de Concessão.

Feita essas considerações adentra-se na análise do Anexos V do Edital nº 038/2016, que estabelece as condições a serem adotadas para a Concessão da RTP e do Contrato de Concessão nº 042/2017, no que tange ao tema:

EDITAL Nº 038/2016

[...]

ANEXO V – REGRAS DE REAJUSTE E REVISÃO TARIFÁRIA

2. A REVISÃO TARIFÁRIA PERIÓDICA – RTP

2.1. A cada três anos haverá o processo de Revisão Tarifária Periódica (RTP), sendo em 2020 (caso a entrada em operação do sistema ocorra até 30 de novembro de 2017) ou 2021 (caso a entrada em operação ocorra a partir de 1º de dezembro de 2017).

2.2. Nesta ocasião, serão considerados todos os valores unitários lançados pela Concessionária em sua Proposta Comercial conforme Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, e que foram utilizados para cálculo da tarifa inicial. Cada valor unitário será atualizado por um índice específico, sendo de risco exclusivo da Concessionária a variação (positiva ou negativa) de preços além ou aquém dos valores unitários atualizados. São estas variáveis:

- a. O valor unitário dos ônibus (que serão reajustados pelo IPA-36);
- b. O valor unitário por km, por tipo de ônibus (atualizados pelos mesmos pesos e índices do reajuste tarifário);
- c. Os custos fixos anuais (atualizados pelo IGP-m), a saber:
 - i) Salários de pessoal administrativo (inclui diretoria);
 - ii) Custos administrativos diversos (telefone, água, etc);
 - iii) O&M Terminais e Estações de Embarque;
 - iv) O&M Garagens e Oficinas (não compreende custo de manutenção dos ônibus, apenas a O&M do imóvel e das instalações operacionais);
 - v) Aluguéis de móveis e imóveis administrativos (sede administrativa).
- d. Os investimentos necessários para cumprimento do Edital (atualizados pelo IGPm), a saber:
 - i) Terrenos operacionais (garagens e oficinas);
 - ii) Adaptação de garagens e oficinas;
 - iii) Melhoria terminais;
 - iv) Bilhetagem Eletrônica;
 - v) Sistemas diversos.
- e. São “variáveis” revistas a cada revisão tarifária:
 - i) A quantidade de ônibus efetivamente cadastrada no SETERB;
 - ii) A quantidade de km efetivamente percorrida (produtiva + ociosa), conforme sistema de monitoramento, exceto no primeiro ano que serão utilizadas as informações geradas pelo odômetro dos veículos (que serão confrontadas/afetadas com as tabelas de itinerários de cada linha constantes no Anexo I.2 do Edital);
 - iii) A quantidade de passageiros efetivamente transportada;
 - iv) O faturamento efetivamente aferido.

2.3. Esta metodologia tem por objetivo manter o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão garantindo que, ao longo do período de vigência do contrato, os valores absolutos que levaram o concessionário a sagrar-se ganhador da concorrência sejam preservados, flexibilizando os quantitativos para que o usuário pague aquilo que efetivamente usa. Desta forma, se o Poder Concedente exigir um aumento na quantidade de ônibus sem que exista um aumento de demanda associado, a tarifa seguirá uma trajetória de elevação; por outro lado, caso ocorra uma redução da frota (por supressão de linhas) ou um aumento na de quantidade passageiros, a tarifa tenderá a reduzir – lembrando-se que todos os investimentos deverão ser cobertos pela tarifa, garantindo-se assim ao investidor a cobertura total dos investimentos realizados.

2.4. Fica estabelecido um valor residual de 10% para os ônibus de categoria “pesado especial”, que possuem idade máxima operacional de 12 (doze) anos, e de 20% para os demais ônibus, que possuem idade máxima operacional de 8 (oito) anos, nos termos do presente Edital. Na medida em que os ônibus não são reversíveis, fica o Poder Concedente dispensado de indenizar, ao final do contrato, eventuais investimentos ainda não amortizados, posto que a titularidade do veículo é do operador, e não da

Concessão. Ademais, caso o operador consiga vender os veículos por valores superiores aos de referência residual, obterá um lucro que não será considerado em prol da modicidade tarifária. De forma análoga, caso venda por valores inferiores aos de referência, terá um prejuízo que não poderá ser compartilhado com o usuário do sistema.

2.5. A eficiência máxima será dada no momento da concorrência, onde os licitantes poderão ofertar o menor preço possível para aquele determinado negócio, desde que as regras sejam estáveis e previsíveis desde a assinatura do contrato (conforme matriz de riscos exposta no Anexo VI deste Edital).

2.6. A exceção prevista na matriz de riscos refere-se a mudanças legais que eventualmente ocorram durante a vigência do contrato, como, por exemplo, a criação de leis que exijam um quadro mínimo de profissionais (superior ao previsto no início do contrato) ou a revogação de leis que estavam vigentes no momento da assinatura do contrato e que permitam a flexibilização do quadro. Neste caso, deve-se verificar qual a melhor forma de repassar para a tarifa variações positivas ou negativas, refletindo o efeito da legislação em vigor, não sendo possível prever ex-ante uma métrica específica, mantendo-se a necessidade apenas de que o resultado seja o mais justo e coerente possível, para todas as partes envolvidas.

2.7. O processo de Revisão Tarifária Periódica (RTP) será instaurado de ofício pelo Poder Concedente ou pela Agência Reguladora, caso existente; e o processo de revisão tarifária extraordinária (RTE), terá início de ofício, pelo Poder Concedente, ou mediante requerimento formulado pela Concessionária, acompanhado de "Relatório Técnico" ou "Laudo Pericial" que demonstre, cabalmente, o impacto ou a repercussão de qualquer das ocorrências referidas nesta cláusula sobre os principais componentes de custos considerados na formação da proposta de preço e/ou sobre as receitas da Concessionária.

2.8. O processo de revisão tarifária será autuado e deverá, sempre que possível, ser concluído no prazo de até 60 (sessenta) dias contados da sua instauração, assegurando a efetiva participação da Concessionária e da sociedade civil organizada, mediante estudos, esclarecimentos ou justificativas que compreenderem adequados e pertinentes ao correto processo administrativo de apuração do efetivo equilíbrio econômico financeiro da Concessão.

2.9. Caso compreenda oportuno, o Poder Concedente ou a Agência Reguladora, caso existente, poderão realizar consultas ou audiências públicas com o objetivo de buscar subsídios técnicos e a efetiva participação dos usuários no processo de revisão tarifária.

2.10. A nova tarifa advinda de processo de revisão tarifária somente será aplicada após decorridos o prazo previsto na legislação em vigor.

CONTRATO N° 042/2017

[...]

CLAUSULA VIGÉSIMA NONA

Os valores das tarifas poderão ainda ser revistos, **periodicamente** ou extraordinariamente, observadas as exigências e regras descritas no Anexo V do Edital (fls. 437 – 443) da Concorrência 03-038/16. (grifo nosso)

Concluída a análise editalícia e contratual referente ao instituto de RTP, passa-se a elencar os processos administrativos que integram a RTP, para posterior explicações sobre a metodologia utilizada e apresentação de resultados finais.



3. DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS QUE INTEGRAM A RTP

O Processo Administrativo nº 251/2023, teve sua abertura aos treze dias do mês de junho de dois mil e vinte e três. Para seu desenvolvimento e emissão deste parecer foram avaliados os demais processos administrativos, os quais contribuíram de alguma forma para o resultado da RTP:

a) **Processo Administrativo 125/2020** – Acompanhamento Transporte Público Blumenau. Objeto: Acompanhamento do Contrato de Concessão nº 042/2017, que trata da prestação e exploração do serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Blumenau, exclusivamente na modalidade convencional.

b) **Processo Administrativo 154/2021** – Grupo de trabalho Transportes Blumenau. Objeto: Acompanhamento das ações do Grupo de Trabalho – GT, que tem a missão de analisar, desenvolver e apontar soluções de melhoria para o cumprimento e execução do Contrato de Concessão nº 042/2017, que trata da prestação e exploração do serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Blumenau, exclusivamente na modalidade convencional.

c) **Processo Administrativo 169/2021** – Revisão Tarifária Extraordinária (RTE) – Transporte Coletivo Blumenau. Objeto: Revisão Tarifária Extraordinária (RTE) do Contrato de Concessão nº 042/2017, que trata da prestação e exploração do serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Blumenau, exclusivamente na modalidade convencional.

d) **Processo Administrativo 248/2023** – Acompanhamento das obrigações contratuais Transporte Blumenau. Objeto: Acompanhamento das obrigações contratuais das partes do Contrato de Concessão nº 042/2017, inicialmente com foco nas tratativas em relação aos itens apresentados no relatório bimestral emitido pelos fiscais do contrato de Concessão, quais sejam: conclusão da garagem, horário de funcionamento da Central de Atendimento (Loja) e relatórios do Sistema de Bilhetagem Automática e Monitoramento (SBAM).

Vale destacar que o Processo Administrativo nº 169/2022 – RTE, foi encerrado após publicação da decisão sobre a revisão tarifária no Diário Oficial dos Municípios (DOM) e entrada em vigor da respectiva tarifa, enquanto o restante dos processos se encontra em aberto e ainda estão sendo atualizados conforme recebimento de dados e andamento de análises e, podem, influenciar no próximo ciclo tarifário.



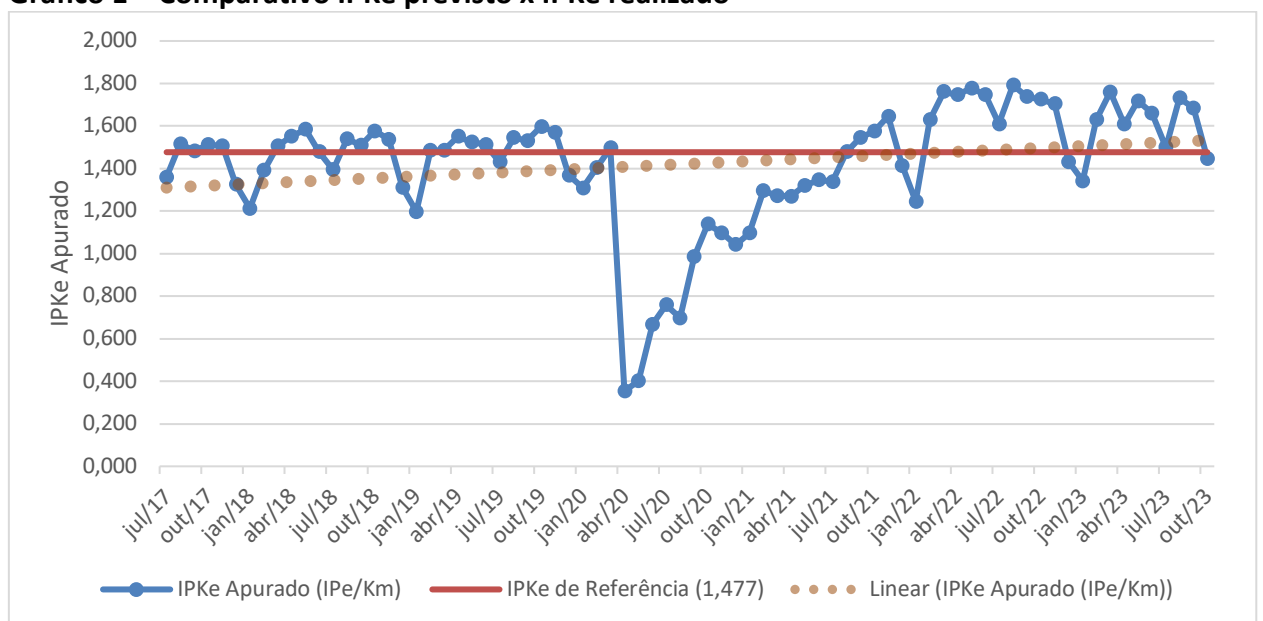
4. DO ACOMPANHAMENTO DE DEMANDA E QUILOMETRAGEM, INDICADORES DE QUALIDADE E SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA FINANCEIRA

Para fins de acompanhamento e controle da prestação do serviço de transporte coletivo pela empresa BluMob, foram confeccionados três relatórios individuais – 1) Relatório de Acompanhamento da Demanda e Quilometragem, 2) Relatório de Acompanhamento dos Indicadores de Qualidade e 3) Relatório de Acompanhamento de Sustentabilidade Econômica Financeira – por essa Agência Reguladora, contendo o levantamento e a análise de dados do período de julho de 2017 a junho de 2023 (Ano 01 à Ano 06), os quais se encontram nos Anexos de I a III.

4.1 Demanda e Quilometragem

Conforme o Anexo I, considerando-se os dados quantitativos relativos ao Índice de Passageiros por Quilômetro Equivalente (IPKe) mais recentes, contemplando o mês de início das operações pela Concessionária, julho de 2017, até o mês de junho de 2023, verifica-se que o IPKe para o período é de 1,472 passageiros por quilômetro equivalente, cerca de 0,34 (zero vírgula trinta e quatro) por cento inferior, que o valor estabelecido como o de partida para o início da Concessão.

Gráfico 1 – Comparativo IPKe previsto x IPKe realizado



Fonte: Adaptado SMTT (2023).

Contudo, as mudanças ocorridas no sentido de otimização do sistema têm surtido efeito, onde, apesar da queda do número efetivo de passageiros, manteve-se o IPKe equilibrado, até mesmo melhorando seu desempenho no segundo ano da concessão em relação ao primeiro, evidenciando a importância do acompanhamento e gestão deste serviço. Já o IPKe no terceiro ano apresentou uma leve queda (se comparado com o segundo ano), porém apresentou um desempenho superior se comparado ao primeiro ano. No quarto ano o IPKe foi fortemente impactado pelas restrições sanitárias apresentando uma queda acentuada em relação aos anos anteriores. A recuperação é percebida de forma nítida no quinto ano (devido ao retorno à normalidade das atividades econômicas e acadêmicas), apresentando um IPKe de 1,576 superando o IPKe referencial cujo valor é de 1,477 conforme prevê o Contrato de Concessão. O sexto ano caracteriza-se pela manutenção da tendência de recuperação, uma vez que todos os setores encontram-se atuando na sua normalidade, e o IPKe apresentado é de 1,638 superando o IPKe referencial, conforme gráfico acima.

4.2 Indicadores de Qualidade

De maneira geral, os Índices de Desempenho Operacional da Concessão apresentaram resultados bastante positivos (Anexo II), sendo que todos os sete índices que compõem o Sistema de Avaliação de Qualidade do Contrato de Concessão nº 042/2017 foram aprovados ao longo dos seis anos de concessão. Porém vale alertar que a partir de março de 2020 até o encerramento do ano 5 do contrato, a Pandemia Covid 19, ainda mantém seus impactos, porém, de forma mais branda.

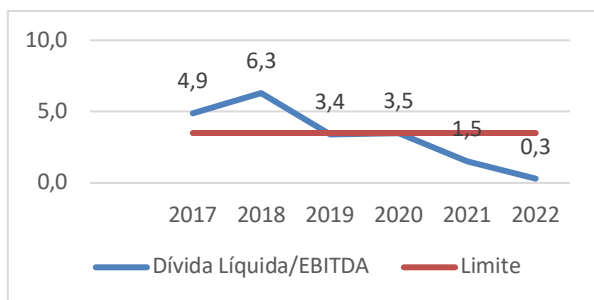
O resultado avaliado a cada trimestre, a cada ano e no quinquênio da concessão demonstra o compromisso com a qualidade na prestação deste serviço. O Sistema de Avaliação da Qualidade do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Blumenau constitui elemento de gestão dos serviços da relação Contratual estabelecida com a Concessionária e tem como objetivo constante analisar, através de Índices de Desempenho Operacionais (IDO's), o grau de qualidade do serviço prestado, permitindo a orientação de ações operacionais e de planejamento para a superação das principais deficiências observadas, garantindo parâmetros de avaliação e estimulando a melhoria contínua do serviço.



4.3 Sustentabilidade Econômica Financeira

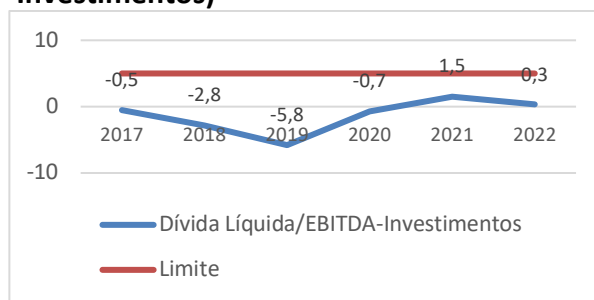
Considerando-se as metas determinadas no Edital de Concorrência nº 038/2016 Anexo I.12 - Indicadores de Sustentabilidade Econômico Financeira, com os dados extraídos das demonstrações financeiras da concessionária e apresentados no Anexo III, identifica-se alguns pontos de não conformidade no indicador referente a Dívida Líquida/EBITDA no primeiro ano da Concessão, em 2017 e 2018. As metas para esse indicador devem ser inferiores a 3,5 e os resultados encontrados foram de 4,9, e 6,3 para os anos acima citados. Verifica-se, no entanto, com base nos dados apresentados, que após esses dois primeiros anos de operação os resultados referentes a esse indicador têm se mantido dentro do estabelecido pela meta, com exceção no ano de 2020, devido aos impactos da pandemia.

Gráfico 2 – Dívida Líquida / EBITDA



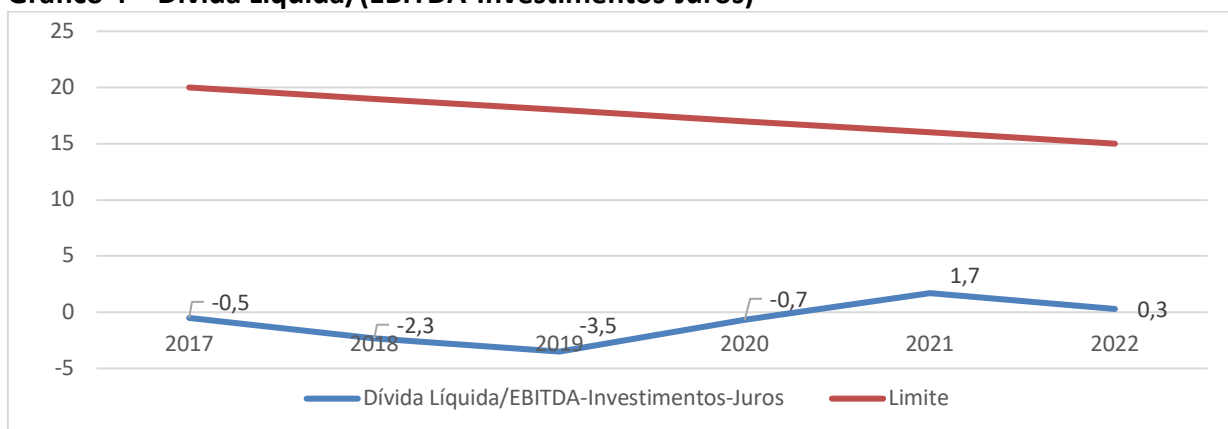
Fonte: Adaptado SMTT (2023).

Gráfico 3 – Dívida Líquida/(EBITDA- Investimentos)



Fonte: Adaptado SMTT (2023).

Gráfico 4 – Dívida Líquida/(EBITDA-Investimentos-Juros)



Fonte: Adaptado SMTT (2023).

Em relação aos dois outros indicadores – Dívida Líquida/EBITDA - Investimento e Dívida Líquida/EBITDA - Investimento - Juros, nota-se que a Concessionária tem cumprido o limite estabelecido em contrato.

5. DA REVISÃO TARIFÁRIA PERIÓDICA - RTP

A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 042/2017 se dá através da apuração do resultado do Fluxo de Caixa Descontado (FCD) ao longo de toda a Concessão.

A avaliação realizada pelo método do Fluxo de Caixa Descontado baseia-se na teoria de que o valor de um projeto depende dos benefícios futuros que ele irá produzir, descontados para um valor presente, através da utilização de uma taxa de desconto apropriada, a qual reflita os riscos inerentes aos fluxos estimados. Considerando-se que a Concessão da prestação do serviço de transporte coletivo possui prazo de vida determinado, ou seja 20 (vinte) anos a contar de julho de 2017, o cálculo de seu valor é baseado no fluxo deste período.

A cada Revisão Tarifária todos os custos e receitas da Concessão são revisitados, compondo uma nova tarifa de equilíbrio.

Os procedimentos metodológicos para isso têm como base o anexo V do Edital de Licitação n.º 38/2016, vinculado ao Contrato de Concessão 042/2017. Foram considerados todos os valores unitários lançados pela Concessionária em sua Proposta Comercial conforme Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, e que foram utilizados para cálculo da tarifa inicial e a partir destes, atualizados, por cada peso indexado dos índices paramétricos.

6. DO FLUXO DE CAIXA DESCONTADO - FCD

O Resultado final da Revisão Tarifária Periódica pode ser visualizado na aba “FCD” da Planilha Financeira de Fluxo de Caixa presente no Anexo IV (Figura 2).

Figura 1 – Itens da aba “FCD”

ENTRADAS
Receitas tarifárias
Valor residual da frota ao longo do contrato (2)
Valor residual da frota no final do contrato
Receitas não-tarifárias (Aportes e Subsídios)
SAÍDAS
Custos Fixos da Concessão (independe da qde de linhas)
Salários pessoal administrativo
Despesas Gerais e Administrativas
Operação dos Terminais e Estações de Pré-Embarque
O&M Garagens e Oficinas
Taxa de Fiscalização – AGIR
Custos Variáveis Frota
Valor consolidado (qde de km x custo por km)
Investimentos
Frota
Terrenos operacionais (garagens e oficinas)
Adaptação garagens e oficinas
Melhoria terminais
Bilhetagem Eletrônica
Sistemas diversos
Câmeras Ônibus
Outorga
FLUXO DE CAIXA ANTES DOS IMPOSTOS
(-) INSS
(-) IR / CSLL
(-) Encargo de Segurança do SPTU
FLUXO DE CAIXA LIVRE

Fonte: AGIR (2023).

Cada componente da aba “FCD” da planilha do fluxo de caixa e suas tratativas ao longo dessa revisão tarifária serão detalhados em cada um dos subitens a seguir.

6.1 Entradas

As entradas referem-se ao dinheiro que entra no caixa da empresa e, no caso em específico, tratam-se das receitas tarifárias, valor residual da frota e receitas não tarifárias (aportes e subsídios).

6.1.1 Receitas Tarifárias

Receitas tarifárias são aquelas provenientes das aquisições de crédito, em dinheiro e cartão, de passagens relacionadas ao transporte coletivo urbano de passageiros, ou seja, é o total



de recursos financeiros, obtidos pela Concessionária, provenientes apenas da arrecadação dos valores de tarifas¹ cobrados dos usuários, no sistema municipal de transporte público.

Para fins de apuração do equilíbrio econômico e financeiro relacionados ao Fluxo de Caixa Descontado da Concessão, se optou por não considerar como Receita auferida simplesmente o produto da quantidade de passageiros pelo respectivo valor de tarifa cobrado. O que se considerou como Receita auferida foram os dados dos demonstrativos contábeis e financeiros auditados da entidade. Tal medida se justifica a favor da modicidade tarifária, uma vez que dessa forma são incorporados todos os créditos em passagens adquiridos pelos clientes, inclusive os intitulados “na nuvem”.

Nesse contexto, o Poder Concedente deverá apresentar evidências da aplicação do disposto nos incisos I e IV do artigo 18 do Decreto nº 8.869 de 23 de janeiro de 2009 que prevê as recargas pendentes não utilizadas por seus titulares no prazo de 12 meses serão creditadas como receita acessórias e comporão o cálculo tarifário, inclusive com comprovação da divulgação referente à prescrição do direito do usuário de reivindicar seus saldos, visto que a utilização destes valores, embora, por ora represente um estímulo à modicidade tarifária, poderá representar no futuro um impasse em especial na finalização da concessão e contratação de uma nova concessionária.

Seguindo a análise em relação ao “crédito na nuvem”, constata-se que os dados de julho de 2017 a novembro de 2021 (Ano 01 a parte do Ano 05) foram contemplados na última Revisão Tarifária Extraordinária (Processo Administrativo nº 169/2021), assim, essa RTP analisou os dados de dezembro de 2021 a outubro de 2023 (parte do Ano 05 e Ano 06, parte do ano 07) e realizou novas projeções a partir dessa data até o final da Concessão (parte do Ano 07 ao Ano 20).

Para a elaboração da presente análise a AGIR teve acesso as Demonstrações Financeiras Auditadas dos exercícios de 2021 (Figura 3) e 2022 (Figura 4) da BluMob, assim como dos de balancetes de 2023, uma vez que o Relatório final de 2023 ainda está em fase de elaboração, contudo, a matéria será objeto de processo específico.

¹A Lei nº 8.803, de 28/nov/2019, estabeleceu que o valor da tarifa poderá ser diferenciado como: Tarifa Comum, que consiste na aquisição antecipada e Tarifa Embarcada, sendo aquela estabelecida para o pagamento em dinheiro feito pelo usuário no momento do acesso ao servido. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/b/blumenau/lei-ordinaria/2019/880/8803/lei-ordinaria-n-8803-2019-acrescenta-dispositivo-na-lei-n-7127-de-02-de-agosto-de-2007-que-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-coletivo-urbano-de-passageiros-no-municipio-de-blumenau-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 25/set/2023



Figura 2 – Receita Tarifária 2020 e 2021 – Ano Civil

14. Receita líquida		
	31/12/2021	31/12/2020
Receita	76.747	45.929
Transporte de passageiros urbanos	54.747	33.929
<i>Prefeitura Municipal de Blumenau</i>	<i>54.747</i>	<i>33.929</i>

Fonte: DF's acompanhadas do Relatório do Auditor Independente (2020; 2021).

Figura 3 – Receita Tarifária 2021 e 2022 – Ano Civil

13. Receita líquida		
	31/12/2022	31/12/2021
Receita	107.831	76.747
Transporte de passageiros urbanos	107.831	76.747
<i>Prefeitura Municipal de Blumenau</i>	<i>81.331</i>	<i>54.747</i>

Fonte: DF's acompanhadas do Relatório do Auditor Independente (2021; 2022).

Embora na aba “FCD” as receitas tarifárias estejam apresentadas por ano regulatório (jul. – jun.), pode-se verificar que estas são alimentadas pela aba “Custo e Receitas Mensais”, no qual as receitas estão discriminadas mês a mês. A necessidade de abertura, por mês, se dá porque o Ano Regulatório é diferente do Ano Civil, uma vez que o Ano Regulatório do Contrato de Concessão inicia-se em julho do ano corrente e finda em junho do ano seguinte.

Diante disso, foi necessário a abertura das Receitas Tarifárias, por mês, o que foi possível pela validação de dados através de Balancetes e Razões da Concessionária, absorvendo destes relatórios a receita tarifária do período (Tabela 1).

Tabela 1 – Atualização das Receitas Tarifárias por Ano Regulatório para o Ano 05 e Ano 06.

RECEITAS TARIFÁRIAS POR ANO REGULATORIO – ANO-05 E ANO-06 (R\$)				
Conforme:	Proposta Vencedora		2ª RTP	
Ano Regulatório	ANO-05	ANO-06	ANO-05	ANO-06
Período	Jul/21 a Jun/22	Jul/22 a Jun/23	Jul/21 a Jun/22	Jul/22 a Jun/23
Receita Tarifária	R\$ 96.073.474	R\$ 96.073.474	R\$ 69.580.364*	87.572.587*

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

* Valores histórico contábeis, não deflacionados.

Cabe informar que para a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro deste contrato foi realizado o processo de deflacionamento das Receitas, mensalmente, em função de



sua taxa equivalente partindo do índice resultante da equação paramétrica do reajuste tarifário, realizado sempre no mês de dezembro de cada ano, conforme a Tabela 2.

Tabela 2 – Índices paramétrico de deflacionamento inicial.

Índices	Reajustes	Pesos Edital	Final
IPCA	1,49	0,1385	0,2060
Salários	1,21	0,6517	0,7896
Diesel	1,71	0,2098	0,3595
Indicador Paramétrico dez/16 - Nov/21			1,3551
Índices	Reajustes	Pesos Edital	Final
IPCA	1,67	0,1385	0,2311
Salários	1,36	0,6517	0,8837
Diesel	2,15	0,2098	0,4501
Indicador Paramétrico dez/16 - Nov/22			1,5648

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Por fim, para utilização do Fluxo de Caixa Descontado, a esse resultado foi aplicado seu respectivo indexador de modo a trazer tal valor à data presente (Tabela 3).

Tabela 3 – Indexador paramétrico de deflacionamento.

Índices	Reajustes	Pesos Edital	Final
IPCA	1,76	0,1385	0,2428
Salários	1,42	0,6517	0,9284
Diesel	2,02	0,2098	0,4237
Indicador Paramétrico dez/16 – set/23			1,5959

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Aplicando este procedimento, tem-se os resultados apresentados na Tabela 4:

Tabela 4 – Receitas Tarifárias por Ano Regulatório para o Ano 01 a Ano 20.

RECEITAS TARIFÁRIAS POR ANO REGULATORIO – ANO-01 A ANO-20 (R\$)						
ANO-01	ANO-02	ANO-03	ANO-04	ANO-05	ANO-06	ANO-07 a ANO-20 (R\$)
Jul/17 a Jun/18 (R\$)	Jul/18 a Jun/19 (R\$)	Jul/19 a Jun/20 (R\$)	Jul/20 a Jun/21 (R\$)	Jul/21 a Jun/22 (R\$)	Jul/22 a Jun/23 (R\$)	
148.621.434	149.529.352	99.187.127	83.892.123	123.338.669	121.849.431	2.034.618.579

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Para os demais Anos Regulatórios (Ano 07 ao Ano 20), a receita projetada considera o produto da estimativa da quantidade de passageiros equivalentes ao longo do contrato de Concessão, **que foi feita mediante consenso entre as partes (Poder Concedente/SMTT e**

Concessionária), projetando um valor de 1.420.000, pagantes equivalentes (Ipe), conforme ata da reunião realizada em 09 de novembro de 2023, e da nova tarifa de equilíbrio.

6.1.2 Receitas Acessórias

Deu-se entrada no FCD o valor referente a venda de cartão, sendo considerado com Receita Acessória e neste caso conforme Anexo 5, item I do Edital as receitas acessórias como venda de cartão para o período entre dez/2021 à set/2023 devem ser consideradas na proporção de 50%. A recomendação é que seja considerado em próxima revisão tarifária periódica os valores entre jul/2017 até nov/2021, os quais não foram considerados nessa 2ª. RTP.

6.1.3 Valor Residual da Frota ao Longo e ao Final do Contrato

Este item trata do valor Residual da frota ao Longo e ao Final do Contrato e tem-se como o valor remanescente dos veículos a serem alienados e revertidos em prol da tarifa e, assim, pode fazer seu abatimento sobre os investimentos no instante do vigésimo ano do contrato, nas condições e estado em que se encontram passíveis de indenização.

A frota de veículo é um ativo regulatório importante na prestação do serviço, no entanto, à medida que atende às cláusulas contratuais de tipo, ano, valores e quantidades, sendo permitida sua antecipação de venda sem alterar as regras contratuais pétreas, quando houver a anuência do Poder Concedente e Agência Reguladora. Se a Concessionária resolve alienar um veículo antes do prazo, essa ação não provoca alteração no Fluxo de Caixa, pois sua previsão deve ser atendida pela média da frota. Assim, essa ação colabora no sentido de deixar à Concessionária a gestão desses ativos, salvo condições devidamente autorizadas pelo Poder Concedente e Agência Reguladora.

Para os Anos Regulatórios 01, 02 e 04 foram excluídos veículos da prestação do serviço, enquanto que para o Ano 03 não houveram retiradas de veículos da operação conforme apresentado no último processo de revisão tarifária. Para os Anos Regulatórios 05 e 06, objeto dessa RTP, também não houveram retiradas de veículos da operação conforme resultados finais expostos na Tabela 5.



Na projeção foram mantidas a idade média para a retirada de operação 8 anos e 12 anos conforme a categoria, e caso não fosse detectada variação atípica da frota operacional a projeção futura seria realizada de acordo com o contrato de Concessão e seus anexos.

No ano 07 foram retirados 5 micro-ônibus da frota a pedido do Poder Concedente Ofício 132/2023, assim os valores não depreciados geraram receita acessória na mesma competência conforme previsto em Contrato.

A previsão é que os micro-ônibus saiam de operação até dezembro de 2023 e os veículos pesados com ar entrem até dezembro/23. Nesse caso, embora esse ciclo de revisão se encerre em junho de 2023, buscando utilizar uma melhor projeção e também evitar a instauração de um processo de Revisão Tarifária Extraordinária - RTE, em sequência à presente RTP, as partes consensaram por considerar essa alteração na frota no mês de outubro de 2023 (ano 07).

Superada a validação de dados sobre a frota, segue-se para o cálculo do valor residual da mesma ao longo do contrato, que é o arazoamento provocado sobre o valor de aquisição deduzido da taxa de depreciação e/ou amortização, anualmente, ao longo da vida útil do veículo. É importante destacar que a frota está dividida em duas taxas, de 12,5% e 8,33%, conforme mostra a Tabela 5. A cada ciclo, dos respectivos anos, esse percentual retorna para a tarifa na forma de Receita, quando da sua alienação, antes ou durante o período regulatório.

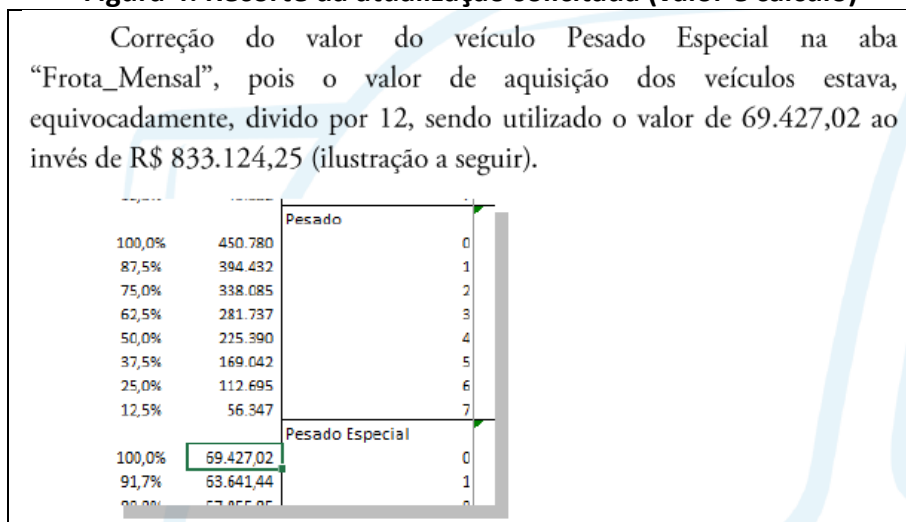
Tabela 5 – Depreciação/amortização da frota.

TIPO DE ÔNIBUS	% AMORTIZ. A.A.
Micro	12,50%
Midi	12,50%
Leve	12,50%
Pesado	12,50%
Pesado Especial	8,33%
Executivo	12,50%
BluFácil	12,50%

Fonte: Aba “Auxiliar”, Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, Edital de Licitação nº 038/2016 (2016).

Nesse âmbito, ainda cabe citar que nesta RTP houve uma correção do valor do veículo Pesado Especial em relação ao valor apresentado pela última RTE, conforme solicitação da Concessionária BluMob:

Figura 4: Recorte da atualização solicitada (valor e cálculo)



Fonte: Correspondência Blumob datada 22/08/2023.

Quanto ao valor residual da frota ao final do contrato, o Anexo V do Edital de Licitação nº 038/2016, que é parte integrante do contrato em análise, estabelece os seguintes valores conforme o tipo de veículo (Tabela 6):

Tabela 6 – Fator residual da frota.

VALOR RESIDUAL DOS ÔNIBUS	
% valor residual	20%
% valor residual Pesado Especial	10%

Fonte: Item 7, Anexo IV, Edital de Licitação nº 038/2016 (2016).

Na Tabela 6 são destacados os valores em percentual de residuais, ou seja, que não podem zerar pelo efeito da depreciação ou, se zerados, retorna ao Valor residual da frota, ao longo e/ou ao final do contrato, como montante a ser “indenizado” em prol da tarifa. Assim, ao final da Concessão, Ano Regulatório 20, os investimentos serão revertidos para a tarifa, na forma de Receita não-tarifária, no Grupo Entradas, apresentado pelo seu valor líquido de depreciação a valores deflacionados constantes, sendo que se os valores forem alienados pela Concessionária, por valor acima do estabelecido neste Contrato, serão considerados ganhos não transferidos para o Contrato. O inverso também é verdadeiro, no sentido que se o valor obtido com a alienação for menor, será por conta e risco da própria Concessionária.



Tendo essas considerações em vista, a Tabela 7 apresenta o resultado final de valor residual da frota ao longo do contrato para o Ano 01 a Ano 06, e a estimativa do valor residual da frota ao final do contrato (Ano 20).

Tabela 7 – Valor Residual da Frota por Ano Regulatório para o Ano 01 a Ano 06 e Ano 20.

VALOR RESIDUAL POR ANO REGULATÓRIO – ANO-01 A ANO-06 E ANO-20 (em milhares R\$)								
Ano Regulatório	ANO-01	ANO-02	ANO-03	ANO-04	ANO-05	ANO-06	ANO: 7 -20	Total
Período	Jul/17 a Jun/18	Jul/18 a Jun/19	Jul/19 a Jun/20	Jul/20 a Jun/21	Jul/21 a Jun/22	Jul/22 a Jun/23	Jul/23 a Jun/37	
Valor residual ao longo do contrato	4.974	7.978	0	8.499	0	0	35.914	57.365
Valor residual no final do contrato	-	-	-	-	-	-	61.183	61.183

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Cabe informar que os valores apresentados no Ano 20, dadas as circunstâncias do contrato, poderão variar, cabendo ao Poder Concedente e Agência Reguladora o monitoramento e acompanhamento destes. O valor de aproximadamente 61 milhões, residual ao final do contrato, é composto pela reversibilidade da garagem em valor histórico R\$ 7.749.391,90 e a diferença dos valores residuais em veículos, ou seja, R\$ 53.434.077,48.

6.1.4 Receitas Não Tarifárias (Aportes e Subsídios)

Receitas não tarifárias são recursos financeiros diferentes da tarifa, que abrangem desde receitas obtidas com a comercialização de espaços publicitários ou aproveitamento da infraestrutura e movimentação de público até aportes e subsídios do Poder Concedente para manutenção parcial ou total da prestação do serviço de transporte coletivo.

Foram realizadas análises nos Demonstrativos Financeiros da Concessionária, no período da Revisão Tarifária, e não foram observadas Receitas Acessórias exceto as pontuadas no item 5.1.2, receitas com emissão de cartão.

Porém, desde o Ano 04 da Concessão, o Município passou a subsidiar parcialmente a manutenção da prestação do serviço de transporte coletivo em função da pandemia, sendo que no Ano 05 e Ano 06, foi aportado o montante conforme Tabela 8.



Tabela 8 – Receitas não tarifárias (aportes e subsídios) segundo termos aditivos.

TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO	DATA	VALOR R\$
13º	Jul./21 (Ano 05)	3.000.000
	Ago./21 (Ano 05)	3.000.000
15º	Out./21 (Ano 05)	4.000.000
	Nov./21 (Ano 05)	3.000.000
	Dez./21 (Ano 05)	3.000.000
16º	Fev./22 (Ano 05)	4.000.000
17º	Mar./22 (Ano 05)	2.250.000
	Abr./22 (Ano 05)	2.250.000
	Mai./22 (Ano 05)	2.250.000
	Jun./22 (Ano 05)	2.250.000
17º	Jul./22 (Ano 06)	2.250.000
	Ago./22 (Ano 06)	2.250.000
	Set./22 (Ano 06)	2.250.000
	Out./22 (Ano 06)	2.250.000
	Nov./22 (Ano 06)	2.250.000
	Dez./22 (Ano 06)	2.250.000
20º	Jan./23 (Ano 06)	2.010.688,69
	Fev./23 (Ano 06)	1.484.006,62
	Mar./23 (Ano 06)	1.720.272,07
	Abr./23 (Ano 06)	2.136.189,93
	Mai./23 (Ano 06)	1.680.418,58
	Jun./23 (Ano 06)	2.056.342,41
	Jul./23 (Ano 07)	1.924.848,33
	Ago./23 (Ano 07)	1.777.217,57
	Set./23 (Ano 07)	2.163.890,81
	Out./23 (Ano 07)	1.978.178,91 ²
	Nov./23 (Ano 07)	1.837.187,53 ³
	Dez./23 (Ano 07)	1.488.013,83 ⁴

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Assim, os subsídios na tabela acima traduzem o valor apurado até setembro (efetivamente repassado pelo município à concessionária) e para outubro, novembro e dezembro/2023, valores projetados, a pagar, por parte do Poder Concedente, conforme Ofício nº 485/2023, valores estes pagos sempre na competência seguinte. Os valores apresentados nesta são os valores correntes pagos e previstos no orçamento do município a serem deflacionados e indexados do mesmo modo que em receitas tarifárias, resultando nos valores anuais para entrada no FCD, expostos na Tabela 9.

Tabela 9 – Receitas não tarifárias (aportes/ subsídios). Anos Regulatorios 01 a 07 do contrato.

VALOR RESIDUAL POR ANO REGULATÓRIO – ANO-01 A ANO-06 E ANO-20 (R\$)							
Ano Regulatorio	ANO-01	ANO-02	ANO-03	ANO-04	ANO-05	ANO-06	ANO-07
Período	Jul/17 a Jun/18	Jul/18 a Jun/19	Jul/19 a Jun/20	Jul/20 a Jun/21	Jul/21 a Jun/22	Jul/22 a Jun/23	Jul/23 a Dez/23
Receita Não Tarifária	0	0	0	24.963.827	36.573.192	26.851.683	13.266.250

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

² Informado pelo Poder Concedente através do Ofício nº 485/2023

³ Idem a nota de rodapé 4

⁴ Item a nota de rodapé 4



Por último, ressalta-se que a decisão do Município de subsidiar parcialmente a tarifa, corrobora com a busca do equilíbrio contratual, visto que esta respaldada como obrigação imposto no item 19 da matriz de risco (aumento ou diminuição da demanda) e legislação federal sobre a matéria, que considera o transporte público um serviço essencial a ser ofertado pelo poder público, tendo como alternativa para prestação desse serviço a contratação de empresa por meio da concessão de serviço público.

6.2 Saídas

As saídas referem-se aos gastos que saem do caixa da empresa e, no caso em específico, tratam-se de custos fixos da concessão, taxa de fiscalização, custos variáveis da frota, investimentos e outorga.

6.2.1 Custos Fixos da Concessão – OPEX Fixo

Os Custos Fixos da Concessão ou OPEX Fixo se refere aos custos que não variam conforme a quantidade produzida ou vendida por uma empresa. Nesse caso, é o valor anual a ser desembolsado para despesas administrativas, ou seja, é destinado à cobertura dos valores gastos ao longo de cada ano da Concessão para operar o sistema.

Segundo o Edital de Licitação nº 038/2016 e o Contrato de Concessão nº 042/2017, os Custos Fixos da Concessão (OPEX Fixo) têm sua composição, conforme apresentada na Tabela 10.

Tabela 10 – Custos Fixos da Concessão (OPEX Fixo) da Proposta Vencedora.

Valores anuais em R\$, para cada rubrica de Custo Fixo	
Salários pessoal administrativo	3.285.000
Despesas gerais administrativas	1.822.000
Operação dos Terminais e Estações de Pré-Embarque	1.152.000
O&M Garagens e Oficinas	525.000

Fonte: Aba “OPEX Fixo”, Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, Edital de Licitação nº 038/2016 (2016).

No 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, em função do desequilíbrio econômico financeiro relacionado ao impacto da Covid, o Município assumiu a responsabilidade pela vigilância dos terminais (segurança privada). Diante disto, na última RTE, o valor de Operação dos



Terminais pela BluMob passou a considerar somente os custos com água e energia, que segundo a avaliação de notas fiscais, corresponde a 16,01% do custo total e que permanece até a presente data.

Após esse ajuste, foi somado a operação dos terminais, proporcionalmente, o início da operação dos terminais Itoupava (início em 07/11/2020) e Água Verde (início em 02/04/2023), bem como considerados nas despesas gerais administrativas a instalação de ar condicionado em 21 veículos pesados especiais.

Dessa forma, a esses custos foi aplicada a correção pelo IGP-M, resultando nos valores finais apresentados na Tabela 11.

Tabela 11 – Custos Fixos da Concessão (OPEX Fixo) atualizados nessa RTP.

Valores anuais em R\$, para cada rubrica de Custo Fixo	
Salários pessoal administrativo	5.510.924
Despesas gerais administrativas	3.056.592
Operação dos Terminais e Estações de Pré-Embarque	412.545
O&M Garagens e Oficinas	880.741

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Por fim, mantêm-se a sugestão da última RTE que os itens água e energia, previstos juntamente na responsabilidade da vigilância dos terminais para a concessionária, sejam absorvidos pelo Poder Concedente, visto que este tem redução no valor das tarifas em questão.

6.2.2 Taxa de Regulação

A Taxa de Regulação do Transporte Coletivo de Passageiros – TRTC⁵ ao longo do Contrato nº 042/2017 é cobrada com fins de manutenção da regulação do Contrato de Concessão. É um custo absorvido na tarifa técnica, relacionada ao serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, conforme demonstrado no Fluxo de Caixa Descontado.

A taxa de regulação é um custo a ser quitado pela Concessionária⁶, dessa forma, este custo está previsto nesta Concessão, conforme as metodologias expressas no Anexo V do Edital

⁵ Estabelecida no inciso VI do Art. 2º da Lei nº 8.363, de 15/Dez/2016, que ratifica o Novo Protocolo de Intenções do Consórcio Público, denominado AGIR.

⁶ O § 2º do Art. 8º da Lei 8.363, de 15/Dez/2016, estabelece que a TRTC, será paga mensalmente pelo prestador de serviço de transporte coletivo de passageiros.



de Licitação n.º 038/2016, vinculado ao Contrato n.º 042/2017, além da regra da cobrança estabelecida no protocolo de Intenções, ratificado por lei autorizativa do município.

Com base no fluxo de caixa da última RTE (PA n.º 169/2021), o valor da taxa de regulação está representado conforme Tabela 12:

Tabela 12 – Taxa de Regulação

Item	Ano Regulatório	Valor Deflacionado (R\$)
1	Ano 08	270.755
2	Ano 07	270.755
3	Ano 06	270.755
4	Ano 05	308.756
5	Ano 04	225.076

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Os valores inseridos no Fluxo de Caixa, nos anos regulatórios, sofrem variações pelo indexador paramétrico, assim como todos os valores plotados na planilha, bem como todas as despesas, receitas e investimentos. Para os anos futuros adotou-se o valor mais atual.

6.2.3 Custos Variáveis – OPEX Variável

Os Custos Variáveis ou OPEX Variável corresponde aos gastos que variam de acordo com a quilometragem percorrida pela frota da concessionária, para os anos regulatórios previstos nesta RTP, bem como os valores projetados para o restante dos anos do Contrato de Concessão.

No Anexo IV, do Edital de Concorrência n.º038/2016, que integra o Contrato de Concessão n.º 042/2017, correspondendo às Instruções para Apresentação das Propostas, está definida a composição dos valores variáveis ao longo da Concessão (Tabela 13), cujas variáveis de custo são predeterminadas e “esses valores servirão de base para determinar o custo mensal variável, de acordo com a quantidade e a rodagem mensal da frota do sistema de transporte”. Esse Anexo define ainda que: “À exceção do valor do litro do diesel, nenhum outro valor será alterado no processo de revisão tarifária”.

Tabela 13 – Ponderação de pesos de participações do Edital.

Combustível	Veículos Automotivos	Pessoal
20,98%	13,85%	65,17%

Fonte: Anexo IV, Edital de Licitação n.º 038/2016 (2016).



Como neste item os custos variam conforme a quilometragem, o modelo financeiro deve prever a quilometragem que será realizada ao longo dos meses futuros da Concessão. Como a 2ª RTP referente ao ciclo de julho/2020 à junho/2023, as partes consensaram considerar a quilometragem realizada até outubro de 2023 com os dados reais da operação, e a partir de novembro de 2023, projetando um valor de 1.420.000, IPe, conforme se extrai da Memória de reunião da reunião realizada na data de 09/11/2023.

As partes (Poder Concedente e Concessionária), ao longo da RTP, igualmente reconheceram que em outubro e novembro de 2023 estava prevista a entrada em operação de 10 novos ônibus pesados, concomitante a saída de 5 micro-ônibus, sendo que nesses meses foram ajustadas proporcionalmente a quilometragem para essas duas tipologias de veículos, mantendo-se o valor do Percurso Médio Mensal (PMM) que cada tipo de veículo desempenhava, conforme memória de reunião realizada em 01/11/2023.

A Tabela 14 apresenta os custos variáveis da frota, ou seja, o valor consolidado da quantidade de quilômetros vezes o custo por quilômetro, já considerando a atualização da frota. A estimativa de custos do Ano 07 se diferencia das estimativas do Ano 08 a 20, visto que foi considerada a alteração da frota supracitada a partir do mês de outubro/2023 e novembro/2023 e a partir deste mantendo até o final da concessão.

Tabela 14 – Custos Variáveis Frota atualizados 2ª RTP.

VALOR RESIDUAL POR ANO REGULATÓRIO – ANO-01 A ANO-06 E ANO-20 (EM MILHARES DE R\$)							
ANO-01	ANO-02	ANO-03	ANO-04	ANO-05	ANO-06	ANO-07	ANO-08 a ANO-20
Jul/17 a Jun/18	Jul/18 a Jun/19	Jul/19 a Jun/20	Jul/20 a Jun/21	Jul/21 a Jun/22	Jul/22 a Jun/23	Jul/23 a Dez/23	
118.928	117.177	107.148	83.399	75.239	81.385	86.306	88.982*

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

* Valor constante para os anos regulatórios 08 até 20.

Itens que impactam no custo variável durante o ciclo da 2ª. RTP (jul/20 – jun/23) são o diesel, mão de obra e km percorrido dentre outros custos envolvidos da operação.

Tabela 15 – Impacto dos custos no período.

Item	jul/20	jun/23	Percentual de variação no período
Diesel (R\$)	R\$ 2,448	R\$ 4,427	80,84%
Mão de Obra (% IGP-M)	792,429	1.103,74	39,29%

Fonte: Agir (2023).



6.2.4 Investimentos – CAPEX

Investimento é todo esforço pecuniário transformado em um bem e/ou direito empregado pela Concessionária que, uma vez ativado (posto em operação) produzirá efeitos potenciais ou efetivos de benefícios futuros. Assim, o investimento é classificado de forma diferenciada de custo ou despesa.

O acompanhamento dos investimentos projetados compõe uma das funções da Agência de Regulação. Dessa forma, o processo de acompanhamento monitora, desde o início da operação, a quantidade de veículos novos e usados integrantes à frota, a fim de verificar o processo de renovação desta, bem como os demais investimentos projetados.

Como pode-se observar na

Tabela 16, o investimento previsto, inicialmente, para o primeiro ano da Concessão totalizou R\$ 61.862.000, onde a frota representa 67,51% dos investimentos (R\$41.762.000), os terrenos para garagens 16,17% (R\$10.000.000), as adaptações para garagem e oficina 11,15% (R\$6.900.000), o sistema de bilhetagem eletrônica 3,07% (R\$1.900.000) e os investimentos em sistemas diversos representam 2,10% dos investimentos realizados (R\$1.300.000,00).

Os sistemas diversos são compostos de sistemas informatizados, como o Moovit, que indica as melhores rotas aos usuários do transporte coletivo; e o SAC Online, cujo objetivo é facilitar a comunicação entre usuários e empresa, entre outros.

Tabela 16 – Projeção de investimentos do Contrato de Concessão nº 042/2017.

ANO	ANO-01	ANO-02	ANO-03	ANO-04	ANO-05	ANO-06	ANO-07	ANO-08	ANO-09	ANO-10	
Investimentos	61.862.000	31.920.000	5.130.000	3.420.000	770.000	0	0	0	23.447.000	38.570.000	
Frota	41.762.000	31.920.000	5.130.000	3.420.000	0	0	0	0	23.447.000	31.920.000	
Terrenos operacionais (garagens e oficinas)	10.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Adaptação garagens e oficinas	6.900.000	0	0	0	0	0	0	0	0	3.450.000	
Bilhetagem Eletrônica	1.900.000	0	0	0	380.000	0	0	0	0	1.900.000	
Sistemas diversos	1.300.000	0	0	0	390.000	0	0	0	0	1.300.000	
ANO	ANO-11	ANO-12	ANO-13	ANO-14	ANO-15	ANO-16	ANO-17	ANO-18	ANO-19	ANO-20	TOTAL
Investimentos	5.130.000	3.420.000	11.760.000	770.000	0	0	23.447.000	31.920.000	5.130.000	3.420.000	250.116.000
Frota	5.130.000	3.420.000	11.760.000	0	0	0	23.447.000	31.920.000	5.130.000	3.420.000	221.826.000
Terrenos operacionais (garagens e oficinas)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.000.000
Adaptação garagens e oficinas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.350.000
Bilhetagem Eletrônica	0	0	0	380.000	0	0	0	0	0	0	4.560.000
Sistemas diversos	0	0	0	390.000	0	0	0	0	0	0	3.380.000

Fonte: Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, Proposta Vencedora, Edital de Licitação nº 038/2016 (2016).

Assim o segundo ciclo de revisão tarifária atualizou os valores pelos indexadores conforme prevê o Contrato de Concessão nº 42/2017 no Fluxo de Caixa Descontado - FCD.



O resultado final dessa verificação é apresentado no item “Investimentos” da aba “FCD” da Planilha Financeira, que contempla: Frota, Terrenos operacionais (garagens e oficinas), Adaptações garagens e oficinas, Melhorias de terminais, Bilhetagem eletrônica, e Sistemas diversos, em cada Ano Regulatório.

A seguir são tratados de forma separada algumas questões relativas à frota e aos outros investimentos, uma vez que a aba “FCD” supracitada é alimentada por duas outras abas: a aba “Frota Mensal”, no que tange a frota de veículos, e a aba “CAPEX Operacional – Outros”, no que se concerne aos outros investimentos.

Outra aba que também merece destaque, nesse caso, é a de “Ações Regulatórias”, pois nela estão discriminados os eventos não previstos contratualmente, que impactaram na modicidade tarifária, advindos de procedimentos regulatórios tratados no âmbito da Comissão Mista Especial (Processo Administrativo nº 051/2017) e outras ações resultantes das próprias demandas originadas pela Comissão ou alguma das partes. As ações enumeradas de 1 a 19 já foram tema de processos administrativos anteriores (nº 051/2017, 128/2020) e incorporados na última RTE (Processo Administrativo nº 169/2021).

6.2.4.1 Frota

Na aba “Frota Mensal”, são expostos dados como: o tipo de frota, a quantidade, a idade da frota e a idade média por tipo, de modo a determinar o valor de depreciação e os valores, unitário e total, a serem considerados na mensuração do CAPEX em cada Ano Regulatório a ser carregado para o FCD. A frota patrimonial é composta dos veículos que estão à disposição do sistema e foi apresentada na época da proposta vencedora conforme Tabela 17, e diverge da frota operacional que é aquela efetivamente utilizada na operação e a qual foi levantada por essa RTP na Tabela 18.

Tabela 17 – Frota patrimonial da Proposta Vencedora.

Tipo veículo	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	ANO 7
Micro	15	15	15	15	15	15	15
Leve	142	142	142	142	142	142	142
Pesado	64	64	64	64	64	64	64
Pesado Especial	21	21	21	21	21	21	21
BluFácil	4	4	4	4	4	4	4



Total	246	246	246	246	246	246	246
--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Fonte: Planilha Financeira de Fluxo de Caixa, Proposta Vencedora, Edital de Licitação nº 038/2016 (2016).

A tabela seguinte apresenta a composição da frota atual, que reflete a média da frota disponível em cada ano regulatório. A Frota operacional é calculada pela média em cada ano regulatório, visto ser considerado os meses que ocorreram as entradas e/ou saídas de cada veículo. Além disso, foram consideradas as seguintes alterações na frota, conforme registrado pela SMTT na qualidade de fiscal de contrato:

Tabela 18 – Frota operacional atualizada nessa RTP.

Tipo veículo	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	ANO 7
Micro	16	19	20	20	20	20	15
Leve	141	130	123	103	78	78	78
Pesado	64	64	66	68	68	68	68
Pesado com ar	0	0	0	0	0	0	10
Pesado Especial	21	21	21	21	21	21	21
BluFácil	4	4	4	4	4	4	4
Total	246	238	234	216	191	191	196

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Cabe ressaltar que deverá ser reclassificados os veículos até a próxima RTP, devido a constatação de divergência na classificação dos mesmos, pelo tipo de veículo.

6.2.4.2 CAPEX Operacional – Outros

A aba “CAPEX Operacional – Outros”, registra os valores por tipo: Terrenos operacionais (garagens e oficinas), Adaptações garagens e oficinas, Melhorias de terminais, Bilhetagem eletrônica, sistemas diversos e vídeo monitoramento.

Na proposta comercial, vencedora do certame, o item Terrenos operacionais e Adaptação de garagens e oficinas deveriam ser executados no Ano 01 da Concessão, o que de fato não ocorreu, conforme vem sendo acompanhado pela SMTT. Cabe ressaltar que foi previsto no 19º Termo Aditivo que os referidos investimentos deverão ser realizados entre o segundo semestre/2023 e o primeiro semestre/2024, identificado como ano 6, quando o correto seria ano 7 da concessão, sendo que na planilha se repetiu a mesma situação.



Registra-se que em relação ao investimento garagem, este tema foi pauta do Processo Administrativo nº 154/2021 – GT Blumenau, devido a Empresa Blumob ter apresentado proposta “Redimensionamento da Garagem”, a qual após ampla discussão do Grupo, foi submetida a Consulta Pública, devidamente registrada no Processo Administrativo nº 211/2022 da AGIR, resultando na repactuação dos investimentos e prazos para a construção e adaptação da garagem, estabelecidos no 19º Termo Aditivo, acima citado, com a devida atualização no FCD.

No entanto, conforme consensado na reunião realizada entre as partes em 09 de novembro de 2023, a construção da garagem se dará no período de junho/2024 a julho/2025. Diante disso, o investimento garagem foi alocado para o ano 8 do FCD, cabendo ao Poder Concedente adotar as medidas cabíveis se concluir que houveram descumprimentos da obrigação pactuada em contrato.

Destaca-se que esta Agência de Regulação, através do Processo Administrativo nº 248/2023, vem acompanhando o cumprimento das obrigações contratuais. Assim, monitora o cumprimento do acordo aventado entre as partes. Nesse sentido, foram elaborados e enviados às partes os Ofícios nº 398 e 399/2023, solicitando encaminhamento do cronograma atualizado, com as respectivas justificativas, o qual será objeto de análise específica.

Por fim, cabe ressaltar que foram incluídos no item “CAPEX Operacional Outros”, a execução de melhorias em terminais com foco em segurança/evasão (fechamento de terminais), e instalação de videomonitoramento nos veículos. Todos os investimentos, exceto os Terrenos operacionais, tiveram seus valores de depreciação calculados considerando as taxas de 10% a.a. para um período de 10 anos, no caso de Adaptação garagens e oficinas e Melhoria Terminais, e de 20% a.a. para um período de 5 anos, no caso de Bilhetagem eletrônica, Sistemas diversos e Câmeras nos veículos. Os valores dispostos na Tabela 19, já estão atualizados monetariamente, respeitando os indexadores do contrato.

Tabela 19 – Investimentos – CAPEX atualizados nessa RTP.

Resultado da Revisão Tarifária Periódica (em milhares de reais)								
Anos Regulatorios	ANO 01	ANO 02	ANO 03	ANO 04	ANO 05	ANO 06	ANO 07	ANO 08
Investimentos	103.070	29.372	2.133	0	1.292	0	6.657	13.096
Frota	97.702	29.372	2.133	0	0	0	5.833	0
Terrenos op. (garagens e oficinas)	0	0	0	0	0	0	0	7.749
Adaptação garagens e oficinas	0	0	0	0	0	0	0	5.347
Melhoria terminais	0	0	0	0	0	0	0	0



Bilhetagem Eletrônica	3.187	0	0	0	638	0	0	0
Sistemas diversos e vídeo monitoramento	2.181	0	0	0	654	0	0	0
Câmeras ônibus	0	0	0	0	0	0	824	0

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Como pode-se observar na Tabela 19, o investimento realizado ao longo da Revisão Tarifária Extraordinária para o CAPEX Operacional, incluindo frotas, somando os anos 01 a 08, resulta no montante de R\$ 155.620.268, sendo que 87,31% desses já foram realizados.

6.2.5 Outorga

O pagamento da outorga é um valor entregue pelo licitante vencedor, ao Poder Concedente, como contrapartida ao direito de explorar o serviço. Trata-se de instituto previsto no Art. 15, II, da Lei Federal nº 8.987/95.

A outorga foi definida, conforme o Edital de Licitação n.º 038/2016, na modalidade de Concorrência Pública, do tipo menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado assim dispondo:

V – DA OUTORGA

5.1. A Concessionária (Sociedade de Propósito Específico - SPE, pagará ao Poder Concedente, à título de outorga pelo direito de explorar os serviços objeto da Concessão ora licitada, o montante líquido, certo e determinado de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), em moeda corrente nacional, os quais deverão ser pagos à vista, até a data da assinatura do Contrato de Concessão, mediante depósito bancário em conta de titularidade expressa do Poder Concedente. (Edital de Concorrência n.º 038/2016, Cap. V, fls. 10-11).

No caso em questão, a outorga, segundo a proposta da vencedora, constituiu um valor de R\$ 5.000.000, que atualizado para valor presente, conforme indexador, resulta no registro de um montante de R\$ 7.979.497 para o Ano 01, conforme planilha Anexo 4.

6.3 Dos Impostos

Para a formação do Fluxo de Caixa Livre é necessário reduzir os impostos do resultado do Fluxo de Caixa Antes dos Impostos.

A metodologia utilizada para a composição dos tributos, seguem a Proposta de Preço apresentada pela vencedora do Certame Licitação n° 038/2016 (Tabela 20).



Tabela 20 – Tributos.

INSS	Sobre o Faturamento	2%
Encargo de segurança do SPTU	Sobre o Faturamento	0%
CSLL	Sobre o Lucro	9%
IR - até 240.000	Sobre o Lucro <= 240k	15%
IR - acima de 240.000	Sobre o Lucro > 240k	10%

Fonte: Proposta de Preço da vencedora do Certame - FCD. Edital de licitação nº 38/2016.

Segundo as demonstrações financeiras da Entidade, atualmente, há somente a cobrança do tributo INSS sobre a receita tarifária, visto que o PIS e a COFINS são tributados à alíquota 0 (zero), até o presente momento desta RTP, conforme Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013. Diante dessa constatação, para apuração do INSS no Fluxo de Caixa Descontado, foi considerado o percentual de 2% sobre valor da Receita Tarifária. Portanto os valores do INSS também já se encontram com valores atualizados, para o equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

Cabe salientar que o Encargo de Segurança do SPTU, não está previsto neste Contrato de Concessão, sendo apenas elemento de composição dos tributos.

Conforme Tabela 20, sobre a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL, aplica-se a alíquota de 9% sobre o Lucro Líquido antes dos impostos, e quanto ao Imposto de Renda – IR, os percentuais adotados correspondem a 15% para o faturamento até R\$ 240.000 e, acima deste valor, adiciona-se 10% sobre a diferença do Lucro Líquido, antes dos impostos. Os cálculos podem ser visualizados na aba “Demonstração de Resultado do Exercício – DRE” da Planilha Financeira.

Na Tabela 21 podem ser observados os valores levantados para pagamento dos tributos, bem como os valores finais de Fluxo de Caixa Livre para os Anos Regulatórios de 01 a 06.

Importante registrar a aprovação do Projeto Lei nº 334/2023, apesar de ter sofrido o veto presidencial encontra-se em tramitação no Congresso Nacional, tendo por objeto a prorrogação da desoneração da folha de pagamento para alguns setores da economia. No caso, prevê a redução de 1% nos custos relacionados aos encargos sobre a folha do setor de transporte rodoviário coletivo de passageiros, motivo pelo qual, caso seja sancionado pelo Congresso Nacional, refletirá no recolhimento dos tributos inerentes a esta, com possibilidade de impacto futuro favorável à redução da tarifa técnica.



Tabela 21 – Resultado do Fluxo de Caixa Livre ano 01 - 06.

ANO-01	ANO-02	ANO-03	ANO-04	ANO-05	ANO-06
Jul/17 a Jun/18	Jul/18 a Jun/19	Jul/19 a Jun/20	Jul/20 a Jun/21	Jul/21 a Jun/22	Jul/22 a Jun/23
-95.513.302	-12.038.240	-23.692.600	-11.799.737	34.903.429	28.432.636

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

6.4 Taxa Interna de Retorno – TIR

A Taxa Interna de Retorno – TIR visa remunerar, corretamente, o retorno sobre projeto. Refere-se ao valor percentual, como forma de remuneração do fluxo de caixa livre anual da Concessão, conforme o contrato, com vistas a manter o equilíbrio econômico e financeiro. Para isso, são utilizadas as metodologias definidas no Anexo IV do Edital de Licitação nº 038/2016, vinculado ao Contrato nº 042/2017.

Para o Contrato de Concessão nº 042/2017, a TIR de 9,60% está blindada e se apresenta fixa ao longo da Concessão (Tabela 22), conforme proposta vencedora apresentada pela Concessionária na Licitação n.º 038/2016, para exploração dos serviços de Transporte Público Coletivo de Passageiros.

Tabela 22 – Proposta de Taxa Interna de Retorno do Contrato nº 042/2017.

Pesquisa das TIRs	
Curitiba	8,95%
Belo Horizonte	8,95%
Florianópolis	8,61%
São Paulo	12,00%
Média (limite máximo do Edital de Blumenau)	9,63%
TIR Ofertada pelo licitante	9,60%

Fonte: Proposta de Preço, envelope 02 da Concorrência Pública nº 38/2016 (2016).

As projeções de valores para os eventos futuros nos anos regulatórios incluídos e sintetizados no Fluxo de Caixa Descontado que ainda não foram realizados pela Concessionária (entradas e saídas), partindo de premissas pré-estabelecidas que vão sendo revisadas ou ajustadas a cada ciclo de Revisão Tarifária Periódica – RTP com a manutenção da taxa de retorno de 9,60% é preservada.



6.5 Passageiros Equivalentes

Considera-se, para a apuração do Índice de Passageiros Equivalentes – IPKe, o montante de passageiros pagantes equivalentes, exceto aqueles que possuem o benefício da gratuidade. Cabe informar que a estrutura tarifária do contrato, considera o estudante, como meio passageiro equivalente.

A demanda projetada no Edital de Licitação nº 038/2016 refere-se à quantidade de usuários do serviço de transporte coletivo urbano, que utilizam tal serviço, sendo então observado que a demanda inicial prevista ao longo do contrato era de 2.053.569 passageiros equivalentes. Sabe-se que essa projeção poderá sofrer oscilações, no decorrer da execução do contrato, sendo que seu ajuste dar-se-á em momento específico de Revisão, o que pode afetar, diretamente, as Receitas Tarifárias no Fluxo de Caixa da Concessão.

O IPKe mede a quantidade de passageiros equivalentes em relação à quilometragem percorrida em cada mês. O IPKe inicial, previsto no Edital de Licitação n.º 038/2016, era igual a 1,477, ou seja, era o índice de passageiros por quilômetro esperado para o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Conforme memória de reunião do dia 09/11/2023, as partes consensaram que o IPe até outubro de 2023 são valores reais e a projeção será de 1.420.000, considerando uma expectativa de crescimento do passageiro equivalente em comparação com a média dos últimos 12 meses, em razão das melhorias implementadas no sistema.

A Tabela 23 apresenta as informações mensais de passageiros, IPe, quilometragem e IPKe de julho de 2017 a outubro de 2023 (Ano 01 a parte do Ano 07).

Tabela 23 – IPe e IPKe de julho de 2020 a outubro de 2023.

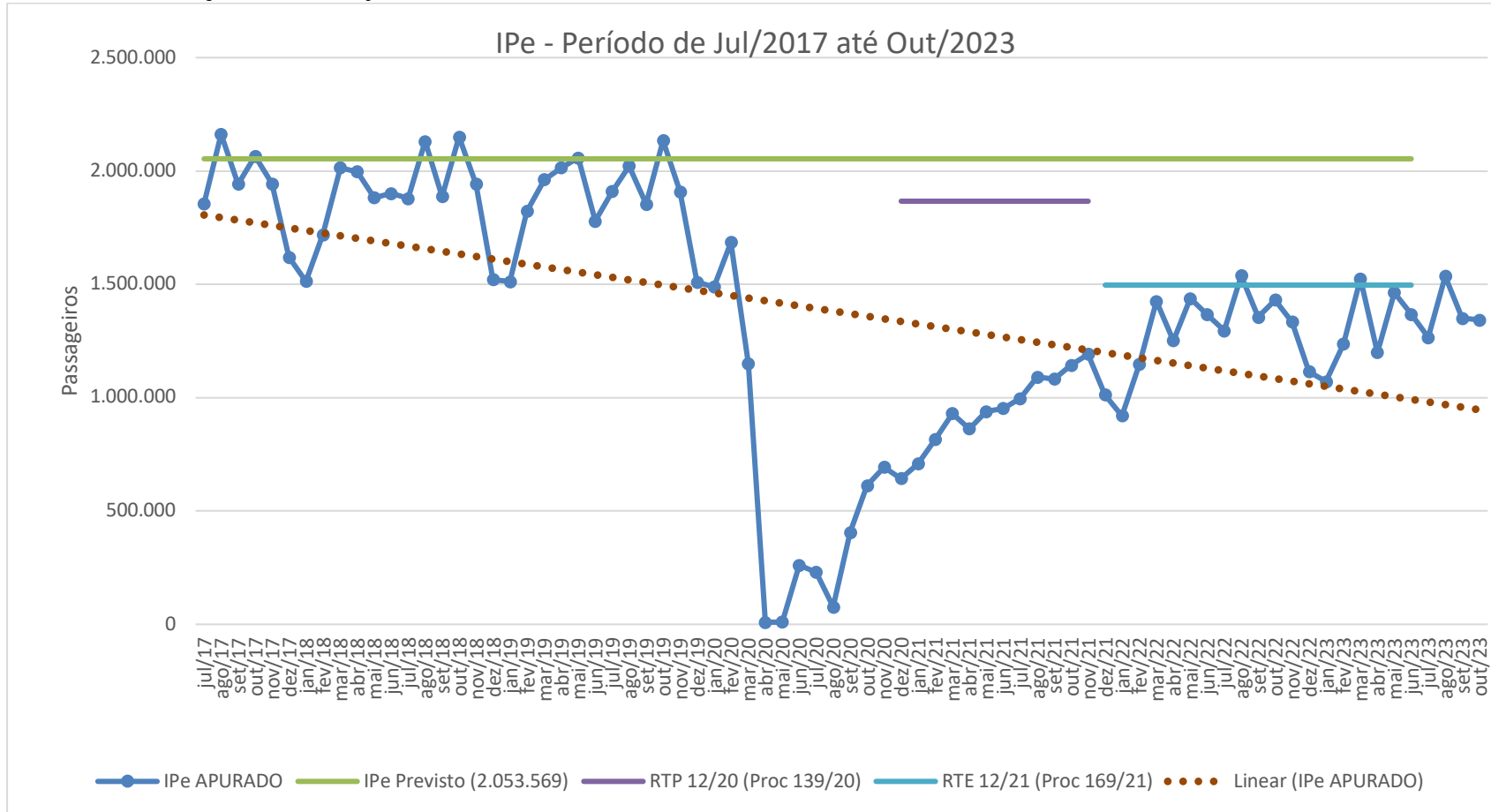
MÊS	DINHEIRO	ESCOLAR / 2	MELHOR IDADE	PASSE FÁCIL	VALE TRANSP.	IPe Apurado	KM Percorrido	IPKe (IPe/Km)
jul/20	4.874	2.813	984	51.972	170.277	229.958,3	302.883	0,759
ago/20	1.723	850	0	15.495	57.950	76.026,1	108.948	0,698
set/20	8.521	6.708	2.795	97.155	292.857	405.280,3	411.641	0,985
out/20	31.174	12.401	14.109	140.017	428.661	612.398,2	537.989	1,138
nov/20	98.048	13.749	19.584	117.160	464.483	693.898,2	632.410	1,097
dez/20	122.921	10.872	18.762	95.104	414.531	644.001,9	617.653	1,043
jan/21	141.612	11.147	19.874	95.840	459.420	708.680,2	646.655	1,096
fev/21	168.729	26.874	22.427	103.743	517.446	824.290,6	636.772	1,294
mar/21	155.952	43.429	23.203	122.651	608.617	937.579,7	736.929	1,272
abr/21	148.016	42.302	24.146	109.905	563.123	869.924,5	685.381	1,269
mai/21	175.702	49.551	26.287	109.424	604.684	947.170,0	717.391	1,320
jun/21	184.089	50.885	27.340	108.838	608.250	960.243,2	713.617	1,346
jul/21	205.971	36.721	29.063	115.930	637.351	1.005.126,8	751.099	1,338

MÊS	DINHEIRO	ESCOLAR / 2	MELHOR IDADE	PASSE FÁCIL	VALE TRANSP.	IPe Apurado	KM Percorrido	IPKe (IPe/Km)
ago/21	227.304	63.037	30.547	118.477	682.499	1.101.419,4	744.818	1,479
set/21	230.290	72.314	30.906	112.639	666.746	1.092.224,1	706.044	1,547
out/21	246.489	80.598	33.786	118.397	697.818	1.154.257,1	732.685	1,575
nov/21	260.877	83.030	36.465	126.967	720.746	1.203.214,0	730.972	1,646
dez/21	252.265	37.379	33.093	107.693	615.378	1.023.926,8	724.513	1,413
jan/22	227.984	9.293	29.368	105.597	577.142	930.148,1	746.443	1,246
fev/22	265.495	69.538	32.709	120.092	692.996	1.159.920,8	711.755	1,630
mar/22	288.194	123.576	41.693	160.545	852.795	1.447.731,7	821.529	1,762
abr/22	253.623	104.424	38.932	151.414	742.234	1.277.056,8	731.434	1,746
mai/22	273.681	131.027	42.044	173.536	859.199	1.464.811,1	823.479	1,779
jun/22	253.902	128.449	39.826	167.395	816.672	1.391.807,7	797.089	1,746
jul/22	242.351	82.934	39.752	168.082	802.175	1.319.776,6	819.997	1,609
ago/22	272.681	143.719	43.553	192.525	929.871	1.566.063,6	873.656	1,793
set/22	241.270	122.492	41.284	172.865	818.454	1.379.208,0	793.754	1,738
out/22	262.135	127.432	44.666	187.624	854.165	1.457.569,5	844.601	1,726
nov/22	234.131	116.119	43.051	178.477	805.504	1.357.644,1	796.233	1,705
dez/22	208.362	51.188	38.857	161.355	693.088	1.141.512,0	796.945	1,432
jan/23	191.038	14.255	38.572	167.546	698.508	1.096.577,9	816.923	1,342
fev/23	210.783	83.985	40.132	177.108	765.091	1.264.806,3	776.466	1,629
mar/23	238.149	153.625	51.986	208.200	925.335	1.556.762,1	884.449	1,760
abr/23	186.567	103.332	44.825	167.742	741.707	1.223.988,9	761.280	1,608
mai/23	219.133	137.919	52.429	204.342	902.007	1.492.343,1	868.865	1,718
jun/23	201.269	132.191	47.777	194.886	839.692	1.394.620,2	840.009	1,660
jul/23	190.295	81.366	45.699	191.065	802.456	1.290.314,8	860.021	1,500
Ago/23	220.385	151.229	52.698	225.521	938.071	1.564.313,0	903.484	1,731
Set/23	193.745	128.741	40.669	193.696	831.162	1.375.932,5	816.882	1,684
Out/23	189.448	125.635	47.705	196.038	831.909	1.368.051,4	852.896	1,604
MÉDIA	367.460	110.855	29.030	123.276	774.398	1.384.619,5	935.481	1,480

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

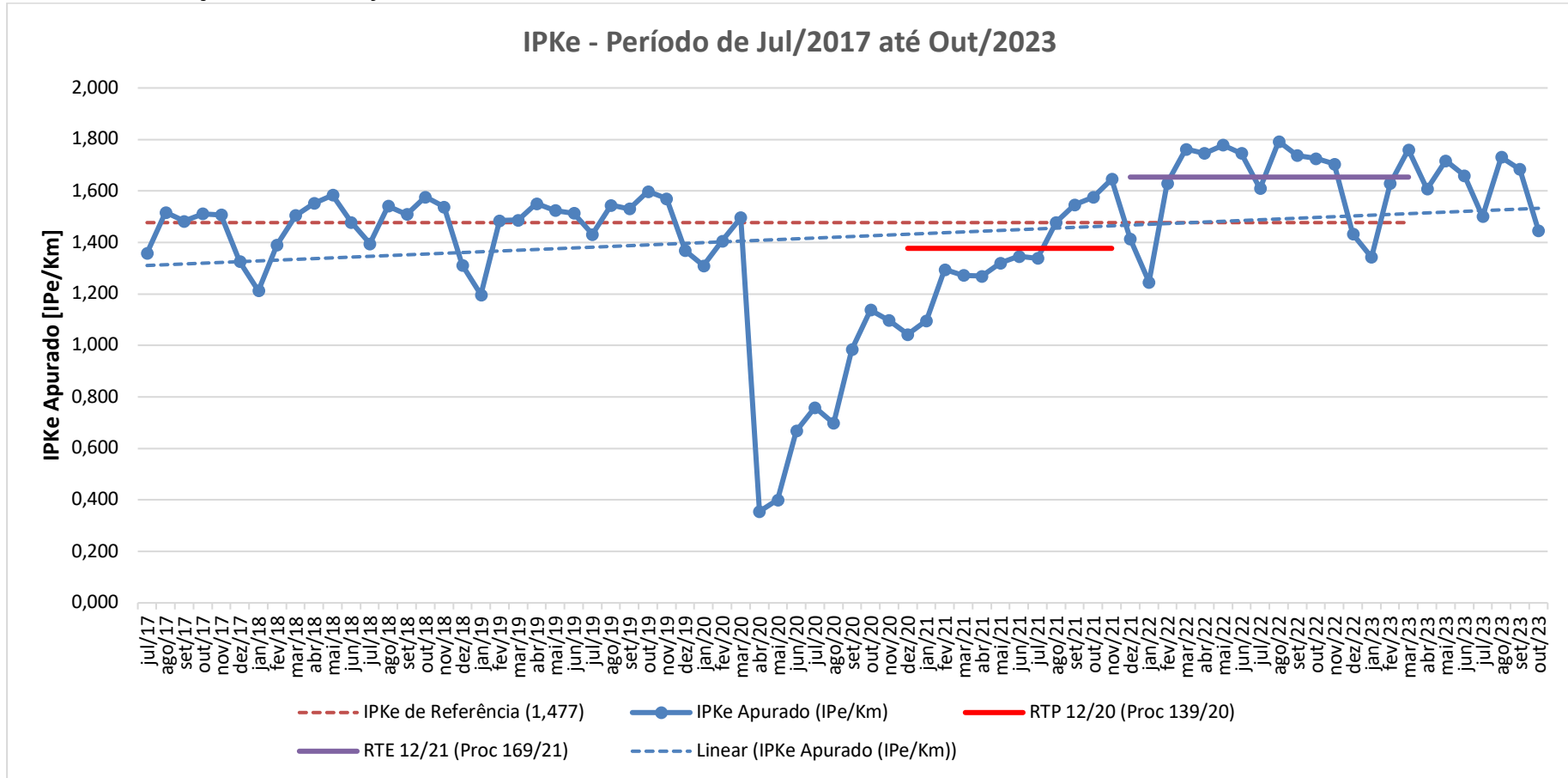
Embora o IPe desempenhado tenha sido menor, principalmente na época da pandemia, que o projetado no Edital de Licitação, as ações regulatórias da AGIR, acompanhadas pelas partes envolvidas, otimizaram a oferta em relação à demanda, resultando em um IPKe maior do que o previsto, pós pandemia, porém, aquém a contratualmente prevista, ou seja, de 2.053.569 passageiros por mês, conforme pode ser observado na gráfico 05 abaixo.

Gráfico 5 – Evolução do IPe de julho de 2017 a outubro de 2023.



Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

Gráfico 6 – Evolução do IPKe de julho de 2017 a outubro de 2023.



Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).



O modelo financeiro deve prever a demanda futura a ser considerada para o estabelecimento do equilíbrio contratual, sendo que a metodologia consagrada em processos de revisão utiliza a média de passageiros dos últimos 12 meses para projetar a demanda futura.

No entanto, a pandemia trouxe uma modificação profunda na demanda de passageiros, gerando forte queda inicial com breve recuperação no final de 2020 e nova queda acentuada no ano de 2021, retomando o processo de crescimento no segundo semestre de 2021.

Tendo isso em vista, na última RTE, optou-se por não considerar a média dos últimos 12 meses como sendo a demanda futura para os anos restantes do contrato, uma vez que essa redução na demanda devido à pandemia se replicaria para os próximos anos de concessão, o que não corresponderia à realidade fática.

Na época, como medida excepcional para estimativa da demanda futura foi considerada a demanda média de setembro a novembro de 2021 como a demanda de partida, projetando-se um crescimento percentual contínuo ao longo de 2022 e estabilização após janeiro de 2023 em 79% da demanda que existia antes da pandemia (de março de 2019 a fevereiro de 2020).

O percentual de 79% foi obtido através da relação entre a frota total operacional possível em função da frota patrimonial (175) e a frota operacional contratual (222):

- Frota patrimonial atual: 187 veículos (excluídos os 4 veículos do Blufácil)
- Reserva técnica de 6,5%: 12 veículos
- Frota operacional máxima futura (sem considerar eventual aumento de frota): 175 veículos (187-12)
- Frota operacional original: 222 veículos
- Relação: 78,83% (175/222)

Ao analisar a média mensal de passageiros totais e equivalentes (Tabela 24), constata-se que houve uma recuperação lenta da demanda após o impacto da pandemia no setor de transportes, e que no último ano regulatório chegou a alcançar quase 72% da demanda que se tinha antes da pandemia.

Tabela 24 – Média mensal de passageiros totais e equivalentes (Ipe) para os anos regulatórios de 01 a 06

<i>Média Mensal p/ ano</i>	ANO-01	ANO-02	ANO-03	ANO-04	ANO-05	ANO-06
Total	2.139.069,33	2.141.092,42	1.509.215,33	727.438,35	1.336.983,40	1.538.336,83
Equivalente	1.884.909,33	1.887.844,54	1.328.224,75	659.016,85	1.188.406,79	1.354.248,17

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).



Tendo isso em vista, e considerando que: o relatório da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU estima que a demanda atual atingiu 82,8% dos níveis verificados na pré-pandemia nos municípios analisados; ainda não se possuem dados suficientes para confirmar se a demanda no município de Blumenau irá ou não se manter no patamar de 72%; novos investimentos estão sendo realizados para melhoria da qualidade do serviço, como é o caso da operação de novos terminais e de veículos com ar condicionado e câmeras de videomonitoramento com objetivo de ampliar o número de usuários, melhorando, assim, o IPe. Diante disso, optou-se por utilizar como projeção da demanda mensal de um IPe de 1.420.000 (um milhão, quatrocentos e vinte mil), projetados para os próximos anos de Concessão.

7. Resultado Final – Tarifa

A evolução da tarifa técnica e do usuário pode ser acompanhada através da tabela abaixo:

Tabela 25 – Evolução da Tarifa de Transporte Coletivo de Blumenau

Documento	Data da vigência	Valor da Proposta	Valor da Tarifa Aplicada	Tarifa embarcada	Tarifa calculada	Correção da tarifa aplicada
Decreto 10.866/2016 (contrato Emergencial)	27/01/2016	R\$ 3,65	R\$ 3,65			
Decreto 11.177/2017 (contrato emergencial)	21/01/2017	R\$ 3,85	R\$ 3,85			5,48%
Decreto 11.341/2017 (contrato vigente)	01/07/2017	R\$ 3,90	R\$ 3,90			1,30%
Decisão 024/2017 - P.A. 043/2017	16/12/2017	R\$ 4,09	R\$ 4,05		R\$ 4,09	3,85%
Decisão 039/2018 (Redução RTE)					(0,09)	
Decisão 048/2018 - P.A. 095/2018	01/12/2018	R\$ 4,31	R\$ 4,20	R\$ 4,20	R\$ 4,22	3,70%
Decisão 080/2019 - P.A. 117/2019 e lei 8803/2019	21/11/2019	R\$ 4,28	R\$ 4,28	R\$ 4,30	R\$ 4,28	1,90%
Decisão 187/2021 - P.A. 139/2020 - RTP	01/12/2020		R\$ 4,50	R\$ 4,70	R\$ 5,74	5,14%
Decisão 206/2022 - P. A. 169/2021 RTE	01/12/2021		R\$ 5,00	R\$ 5,50	R\$ 6,49	11,11%
Decisão 218/2022 - P.A. 229/2022 Reajuste tarifário	01/12/2022		R\$ 5,30	R\$ 6,00	R\$ 6,81	6,00%

Fonte: AGIR (2023).

Com base em todos os dados anteriores e premissas definidas conforme procedimento definido no Anexo V Edital nº 38/2016 que integra o contrato em análise, pode-se então calcular o valor da nova tarifa de equilíbrio para aplicação em 01 de dezembro de 2023, que será de **R\$ 8,15 (oito reais e quinze centavos)**, o que equivale a um aumento de 19,68% em relação a tarifa anterior, que era de R\$6,81, conforme a Tabela 25 (acima).

No Anexo IV podem ser encontradas a Planilha de Fluxo de Caixa Descontado e seus elementos.

Ainda, importante mencionar que a estrutura tarifária foi mantida, conforme prevê o Edital nº 38/2016. Sendo ela (Tabela 26):

Tabela 26 – Estrutura Tarifária

Tipo	% Tarifa
Gratuidade	0%
Escolar	50%
Dinheiro (embarcado)	100%
Cartão (pré-pagamento)	100%

Fonte: Anexo V do Edital de licitação nº 38/2016 (2016).

A Figura 5 (abaixo), apresenta o Resumo da Tarifa que a Concessionária apresentou na entrega da Proposta de Preço, relacionada ao Edital de Licitação nº 038/2016.

Figura 5 - Resumo da Tarifa conforme a Proposta de Preço do Edital de Licitação n.º 038/2016.

	Total
Motorista	0,92
Subsídios tarifários e gratuidades	0,47
Investimentos	0,47
Manutenção e Seguro	0,52
Combustível	0,54
Cobrador	0,60
Impostos	0,13
Gastos Administrativos	0,24
TOTAL	3,90

> Tarifa a ser indicada no Edital (lance do licitante)

Valor da tarifa em dinheiro	3,90
Valor da tarifa em cartão	3,90
Valor da tarifa estudante	1,95

	Total VPL	%
Investimentos	115.976.080	12,15%
Gastos Administrativos	59.368.616	6,22%
Motorista	225.844.285	23,65%
Cobrador	146.501.893	15,34%
Manutenção e Seguro	127.830.862	13,39%
Impostos	30.990.708	3,25%
Combustível	132.808.304	13,91%
Subsídios tarifários e gratuidades	115.528.997	12,10%
TOTAL	954.849.744	100,00%

Fonte: Proposta de Preço, Edital de Licitação n.º 038/2016 (2021).

Com uma proporção percentual de despesa e respectivo impacto no valor da tarifa técnica, conforme listada nas alíneas a seguir:

- Motoristas: O percentual de despesa com Motorista, relacionada à tarifa, é de 23,65%;
- Cobrador: O percentual de despesa com Cobrador, relacionada à tarifa, é de 15,34%;
- Combustível: O percentual de despesa com Combustível, relacionado à tarifa, é de 13,91%;
- Manutenção e Seguro: O percentual de despesa com Manutenção e Seguro, relacionada à tarifa, é de 13,39%;

- Investimentos: O percentual de despesa com Investimentos, relacionada à tarifa, é de 12,15%;
- Subsídios Tarifários e Gratuidades: O percentual de despesa com Subsídios Tarifários e Gratuidades, relacionada à tarifa, é de 12,10%;
- Gastos Administrativos: O percentual de despesa com Gastos Administrativos, relacionada à tarifa, é de 6,22%.
- Impostos: O percentual de despesa com Impostos relacionada à tarifa, é de 3,25%;

Na Figura 8 (abaixo), pode ser observada a recomposição do resumo da tarifa, após essa Revisão Tarifária Periódica, no período.

Figura 8 - Resumo da Tarifa após RTP.

	Tarifa Técnica (R\$)	Percentual (%)
Motorista	1,7886	21,95
Investimentos	1,1786	14,46
Cobrador	1,1602	14,24
Manutenção e Seguro	1,1351	13,93
Combustível	1,0514	12,90
Subsídios tarifários e gratuidades	0,9861	12,10
Gastos Administrativos	0,5655	6,94
Impostos	0,2845	3,49
TOTAL	R\$ 8,15	100%

Fonte: Adaptado FCD SMTT (2023).

A proporção percentual das despesas relacionadas à Tarifa após essa RTP, dispõe-se da seguinte forma:

- Motoristas: O percentual de despesa com Motorista, relacionada à tarifa, é de 21,95%;
- Investimentos: O percentual de despesa com Investimentos, relacionada à tarifa, é de 14,46%;
- Cobrador: O percentual de despesa com Cobrador, relacionada à tarifa, é de 14,24%;
- Manutenção e Seguro: O percentual de despesa com Manutenção e Seguro, relacionada à tarifa, é de 13,93%;
- Combustível: O percentual de despesa com Combustível, relacionado à tarifa, é de 12,90%;
- Subsídios Tarifários e Gratuidades: O percentual de despesa com Subsídios Tarifários e Gratuidades, relacionada à tarifa, é de 12,10%;
- Gastos Administrativos: O percentual de despesa com Gastos Administrativos, relacionada à tarifa, é de 6,94%.
- Impostos: O percentual de despesa com Impostos relacionada à tarifa, é de 3,49%.

Finalmente, cabe destacar que todos esses resultados consideraram as projeções de valores sintetizados no Fluxo de Caixa Descontado ainda não realizados pela Concessionária



(entradas e saídas). Sendo que estas vão sendo revisadas ou ajustadas a cada ciclo novo de Revisão Tarifária.

8. DAS RECOMENDAÇÕES E ORIENTAÇÕES

Com base nas informações e resultados apresentados neste Parecer, recomenda-se, indeferir o pleito da Concessionária de R\$ 8,34 resultante da Tarifa Técnica, inicialmente apresentado e recomendar o aceite da planilha construída em consenso entre as partes de **R\$ 8,15 (oito vírgula quinze reais)** mediante as seguintes recomendações:

- a) Que o Poder Concedente evidencie a aplicação dos Incisos I e IV do Art. 18 do Decreto nº 8869/2009, que regulamenta o sistema de bilhetagem eletrônica na rede de transporte coletivo urbano de passageiros do município de Blumenau, que prevê o período de utilização das recargas em até 12 meses após a aquisição pelo titular, conhecido por crédito nos cartões, visto que a utilização destes valores, embora por ora represente um estímulo à modicidade tarifária, poderá representar no futuro um impasse em especial na finalização da concessão e contratação de uma nova concessionária.
- b) Que a Receita Acessória com venda de cartão do período entre jul/2017 até nov/2021 seja incluída na planilha fluxo de caixa na proporção de 50%.
- c) Que sejam reclassificados os veículos até a próxima RTP, devido a constatação de divergência na classificação dos mesmos, pelo tipo de veículo.
- d) Que o concedente, em parceria com a concessionária, elabore ainda em 2023 e execute ao longo do ano de 2024, alternativas de ação, incluindo as recomendações deste parecer, que possibilitem:
 - I- Aumentar o número de passageiros equivalentes;
 - II- Aumentar a velocidade média dos ônibus, diminuindo o tempo de deslocamento nas viagens;
 - III- Reduzir a quilometragem com otimização das rotas;
 - IV- Racionalizar as isenções e gratuidades;
 - V- Facilitar o embarque nos terminais através de sinalização e orientação;
 - VI- Humanizar as viagens com a integração temporal.

- e) Que seja acompanhado e fiscalizado o prazo consensado na reunião realizada entre as partes em 09 de novembro de 2023, para a construção da garagem no período de junho/2024 a julho/2025, cabendo ao Poder Concedente adotar as medidas cabíveis se concluir que houve descumprimento das obrigações pactuadas;
- f) Que seja considerada a criação de um fundo para manutenção da modicidade tarifária;
- g) Que sejam efetuados estudos da legislação vigente sobre a obrigatoriedade do cobradores e das gratuidades e isenções concedidas, visando criar alternativas que reduzam o custo do sistema ao mesmo tempo que ofereçam oportunidades de requalificação e recolocação dentro da própria concessionária ou outras empresas.

Este é o Parecer, resguardando o poder discricionário do Gestor Público quanto à oportunidade e conveniência de acatar ou não as sugestões apresentadas, devendo o mesmo, e posteriormente submetido à municipalidade, após Decisão do Diretor Geral da AGIR.

Blumenau, data da assinatura digital.

(assinado digitalmente)

ANDRE DOMINGOS GOETZINGER

Gerente de Estudos Econômico
Financeiros da AGIR
CRA-SC 32.652

(assinado digitalmente)

PAULO EDUARDO MACHADO DOS SANTOS

Agente de Fiscalização
da AGIR

(assinado digitalmente)

MARIA DE FÁTIMA MARTINS

Assessora Jurídica
da AGIR
OAB-SC 35.127

(assinado digitalmente)

ADEMIR MANOEL GONÇALVES

Economista
da AGIR
CORECON-SC 1463

