

NOTA TÉCNICA

**AVALIAÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO DAS EMPRESAS
PERMISSIONÁRIAS FACE AO DECRETO DE CALAMIDADE PÚBLICA EM
DECORRÊNCIA DA PANDEMIA DA COVID 19**

**SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA
REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE**

**CONSÓRCIO METROPOLITANO DE
TRANSPORTES – GRANDE RECIFE**

Coordenação: Prof. Dr. Fernando Leme Fleury

São Paulo, Janeiro de 2021



Apresentação

A presente Nota Técnica apresenta os estudos sobre a situação do equilíbrio econômico-financeiro das empresas permissionárias do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife, STPP- RMR, face aos efeitos sanitários, sociais e econômicos emanados da pandemia provocada pelo alastramento do vírus SARS COV 2, causador da enfermidade COVID 19. Neste relatório é sintetizada a situação operacional e financeira observada pelas empresas permissionárias no período entre abril e novembro de 2020. Em seguida é proposta uma metodologia para cálculo do valor remuneratório necessário para que se garanta a sustentabilidade do transporte público no curto e no médio prazo. Face à insuficiência da tarifa arrecadada dos usuários para a cobertura do valor remuneratório mínimo calculado no período de abril a novembro, são avaliados diferentes mecanismos de transferência de recursos suplementares por parte do Poder Concedente às empresas Permissionárias. As recomendações quanto a valores e à forma de aplicação deste mecanismo são expostas na conclusão da presente Nota Técnica.

Esta Nota Técnica constitui o Relatório Final desenvolvido no âmbito do “*Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria Econômica e Financeira 0050500041.000789/2020-39, Estudo do Equilíbrio Econômico e Financeiro das Empresas Permissionárias do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife, - STPP –RMR – celebrado entre o Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife Ltda. – CTM, e a empresa Almeida & Fleury Consultoria de Economia S/S*”

1. Introdução

Conforme amplamente relatado pelos meios especializados de comunicação e pela mídia de forma mais ampla, a crise sanitária gerada pelo surto de COVID-19 atingiu a economia brasileira de forma inesperada e profunda. A queda observada da renda nacional significou o fechamento de empresas, desemprego e deterioração das condições de vida de grande parte da população.

Inicialmente o Setor Público procurou controlar os efeitos da pandemia, particularmente no que se referiu à sustentabilidade operacional do sistema público de saúde, decretando o fechamento compulsório de escolas, comércio, a restrição à circulação de pessoas e a redução dos níveis de ocupação no sistema de transporte público de passageiros. O embasamento normativo para estas medidas foi estabelecido pela publicação da Lei Federal nº 13.979/2020, enquanto no nível estadual a publicação do Decreto Estadual n. 48.833, em 20 de março de 2020 embasou as políticas públicas estaduais subsequentes.

Após estabelecer medidas de restrição à circulação de pessoas, foram formuladas pela União diversas políticas horizontais, que procuraram atenuar os efeitos econômicos de forma simétrica em todos os setores da economia. Exemplos de políticas horizontais foram o aumento da liquidez para empréstimos promovido pelo Banco Central, a assunção do risco de crédito de pequenas e médias empresas (Medida Provisória 975), os empréstimos a grandes empresas por meio dos bancos públicos, a proteção ao emprego e à renda juntamente com o subsídio de R\$ 600,00 para os trabalhadores informais, alicerçados pela Medida Provisória 936.

Em um segundo estágio, o Poder Público, em seus diversos níveis, procurou criar soluções verticais, isto é, específicas para garantir a sustentabilidade de determinados setores. De início, o debate centrou-se em duas questões. Primeiro, quais setores seriam essenciais e necessitam ter suas atividades preservadas a qualquer custo, ou ao custo do contribuinte, durante e após a pandemia? Segundo, qual a necessidade de recursos destes setores e como eles deveriam ser aportados?

Sobre a primeira questão, ações específicas foram conduzidas para a qualificação de serviços como transporte público. De imediato, a revisita às políticas operacionais do transporte público ganhou contornos de urgência devido à necessidade de se planejar a menor ocupação nos veículos, de forma a possibilitar o maior distanciamento social e a redução dos índices de contágio pela Covid 19. Neste período, evidenciou-se ser impossível enfrentar a pandemia e a reconstrução dos serviços públicos após sua superação se as empresas operadoras fossem submetidas a um período prolongado de constrição financeira. Ademais, a responsabilidade objetiva da União, Estados e

Municípios, estabelecida no § 6º do artigo 37, da Constituição Federal, alicerçou o embasamento jurídico necessário para que fossem realizadas ações de cunho financeiro em prol do transporte público de passageiros.

Cabe destacar que as ações de cunho financeiro para suporte do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife foram desenvolvidas em duas vertentes. Na primeira vertente, no âmbito dos contratos de concessão firmados com as empresas operadoras dos Lotes 1 e 2, a forma e o conteúdo do processo de apoio financeiro do Estado foi moldado pelos mecanismos contratuais de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro vinculados à revisão do valor do Preço de Remuneração do Operador, PRO. Na segunda vertente, a maior parcela dos serviços do STPP – RMR é prestada por empresas Permissionárias, cuja estrutura contratual e financeira demandou um equacionamento distinto daquele aplicável às empresas concessionárias. As diferenças normativas decorrentes das caracterizações contratuais resultou na recomendação de diferentes institutos para cálculo de valores e proposição de mecanismos de apoio pecuniário do Poder Público para as empresas operadoras privadas. No próximo capítulo aborda-se as condições de contorno normativas do sistema permissionário para, nos capítulos subsequentes, adentrar-se em aspectos específicos sobre a quantificação de desequilíbrios e a proposição de mecanismos adequados para garantir a sustentabilidade dos serviços a curto e médio prazos.

2. Caracterização do evento da Pandemia e impacto sobre o equilíbrio das Permissionárias.

Inicialmente cabe conceituar o equilíbrio econômico financeiro no âmbito da relação normativa existente entre o Poder Concedente e as empresas Permissionárias. Tal tema constitui debate inconcluso no plano jurídico, por diversas razões. Inicialmente, a Constituição Federal de 1988 estabeleceu a obrigatoriedade de realização de procedimento licitatório para outorga de contratos de permissão e concessão por parte da União, Estados e Municípios, sendo o regime de autorização o único que prescindiria do processo licitatório, desde que previsto na legislação setorial. Porém, a inaplicabilidade do regime de autorização a serviços públicos essenciais (uma vez que a autorização teria elementos como preços, oferta e qualidade dos serviços determinados pelas condições de mercado, não por mecanismos contratuais) levou a grande parte de Estados e Municípios a licitarem a outorga para o direito de operar, em regime de permissão ou concessão, os sistemas de transporte coletivo urbano de passageiros. Desta forma, com a realização de sucessivas licitações, o debate jurídico sobre o direito das empresas permissionárias detentoras de contratos outorgados previamente à licitação de 1988 tornou-se rarefeito e atualmente não se observa o envolvimento de doutrinadores do direito administrativo nele envolvido.

Resgatando-se os principais consensos postos à época deste debate, pode-se enfatizar determinados pontos:

- Os contratos de permissão outorgados previamente à constituição de 1988 (doravante referidos somente como “contratos de permissão”) constituem contratos de adesão, isto é, são contratos no qual a empresa operadora é autorizada à prestar os serviços de transporte público desde que acorde integralmente com as condições emanadas do Poder Concedente.
- Os contratos de permissão não implicam na obrigatoriedade “ex ante” de o Poder Público manter seu equilíbrio econômico financeiro, isto é, não há mecanismos que prevejam contratualmente alternativas como subvenção direta do Poder Público, revisão automáticas de tarifas ou outros mecanismos que tenham por objetivo garantir a manutenção do equilíbrio econômico financeiro contratual.
- Por outro lado, as empresas permissionárias constituem agentes operadores de políticas públicas, conquanto sejam empresas prestadoras de um serviço público de característica absolutamente essencial. Desta sorte, caso uma empresa permissionária incorra em situação de constrição financeira e seja obrigada a abandonar a prestação dos serviços ou seja impedida a manter a qualidade dos

serviços prestados, o ato de inadimplemento dos serviços perante a sociedade será, acima de tudo, uma responsabilidade do Poder Concedente. Desta sorte, é obrigação do Poder Concedente prover os meios, inclusive financeiros, para que as empresas permissionárias possuam condições de manter a plena prestação dos serviços, atendendo aos princípios constitucionais de continuidade, regularidade, atualidade e modicidade, dentre outros. A combinação destes fatores faz com que nestas situações o Poder Público procure estabelecer uma política tarifária que indique a sustentabilidade dos serviços prestados a curto e a longo prazos.

- Em situações atípicas, tais como a observada no período de pandemia, o Poder Público possui a prerrogativa de solicitar que as empresas permissionárias elevem a oferta de serviços de forma desproporcional à demanda. Tal solicitação, motivada pela preservação do interesse público, isto é, reduzir a velocidade de contágio da COVID 19, impõe à permissionária a obrigatoriedade de incorrer em um custo sem que exista, na condição inicial, uma receita que compense o acréscimo de custo. Por tratar-se de um contrato de natureza análoga a um contrato de adesão, não caberá à empresa permissionária negar a solicitação de ampliação de oferta feita pelo Estado, sob pena de ter sua outorga extinta por gravoso descumprimento contratual. Por outro lado, não é lícito ou defensável que o Poder Público tenha o direito de solicitar que a empresa permissionária incorra em ônus financeiro claro e previsível, sem ter direito a qualquer forma de compensação. Tal situação afiguraria expropriação de patrimônio privado ou enriquecimento sem causa por parte do Governo do Estado, contrariando os princípios de moralidade e licitude que regem a administração pública.
- Pelas razões acima consignadas, é entendimento desta Consultoria que em situações caracterizadas por períodos atípicos é claro e lícito a possibilidade de apoio pecuniário realizado pelo Poder Concedente em favor da empresa permissionária como forma de preservar os princípios constitucionais de continuidade, regularidade, atualidade, cortesia e modicidade do transporte público de passageiros.

A clareza quanto ao possível apoio pecuniário por parte do Poder Público que apoie a sustentabilidade das empresas Permissionárias não quer dizer, de outro lado, que

“qualquer coisa” possa ser feito¹. Passa-se, portanto, à apresentação de conceitos balizaram as recomendações sobre os procedimentos metodológicos utilizados na definição do montante do desequilíbrio econômico financeiro dos contratos de permissão e das formas possíveis de compensação.

a. Sustentabilidade Operacional como métrica para o processo de Revisão do Equilíbrio das Empresas Permissionárias.

Conforme apresentado, o objetivo do processo de apuração de desequilíbrios econômico-financeiros das empresas permissionárias do STPP – RMR face ao decreto de calamidade pública publicado em 20 de março de 2020 por força da pandemia da Covid 19 é a preservação da capacidade operacional da empresa Permissionária. Destaca-se que a preservação da capacidade de prestação de serviços faz-se face, inclusive, à solicitação de ampliação de oferta mais do que proporcional à demanda em decorrência da necessidade de distanciamento social.

Em sua vertente financeira, a sustentabilidade representa a não imposição unilateral de perdas pecuniárias à empresa Permissionária em decorrência da situação de calamidade pública. Portanto, é entendimento recomendado que seja considerado no processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro a integralidade dos custos decorrentes da prestação dos serviços, tais como:

- Custos variáveis, compostos por itens como diesel, rodagem, lubrificantes, peças e acessórios, custos estes decorrentes da produção de serviços e vinculados à quilometragem percorrida.
- Custos fixos, que contemplarão a projeção de despesas com os seguintes itens:
 - Despesas com Motoristas;
 - Despesas com Pessoal de Fiscalização;
 - Despesas com Cobrador;
 - Despesas com Despachante;
 - Pessoal de Manutenção;
 - Despesas com Manobrista;
 - Pessoal Administrativo;
 - Despesas Gerais Administrativas;

1 Ampla debate a respeito deste tema foi travado no processo de análise e aprovação do projeto de lei (PL) 3364/20 que propôs um auxílio emergencial de R\$ 4 bilhões para sistemas de transportes em cidades acima de 200 mil habitantes. No debate a respeito do projeto, considerou-se lícita e necessária a subvenção ao transporte público, ainda que o PL tenha sido posteriormente vetado pelo Presidente da República.

- Despesas com Fardamento;
- Despesas com Seguros Obrigatório;
- Amortização do capital disponibilizado pela empresa Permissionária no período da pandemia, correspondendo ao valor da frota contratada e registrada no CTM na primeira quinzena de março de 2020. A amortização do capital deve ser feita pela perda proporcional do valor dos ativos no transcurso do prazo de vigência do decreto de calamidade pública.
- Contingência para riscos incorridos pela empresa Permissionária, tais como riscos de ocorrência de acidentes, descasamento entre os preços estabelecidos em contrato e os preços reais observados pela empresa, dentre outros.
- Impostos incidentes sobre as receitas, como o INSS de 2% e o ISS de, em média, 1% das receitas tarifárias coletadas dos usuários.

A cobertura destes custos, de acordo com a metodologia de cálculo proposta no próximo capítulo, significa que a operação da empresa permissionária será sustentável a curto e a médio prazo, até que sejam debelados os principais efeitos sociais e econômicos da pandemia. Caso a percepção da receita contratual não seja suficiente para a cobertura destes custos, tornar-se-á necessária a complementação de recursos a serem arcados pelo Poder Concedente, na forma detalhada no capítulo 4, para que a empresa Permissionária possa atender aos parâmetros de oferta estabelecidos.

Note-se que o conceito de sustentabilidade não se mistura com o conceito de atratividade. Ao se definir que a operação seria sustentável, não se está arguindo que se deva preservar a atratividade da prestação dos serviços outorgados às permissionárias. Por esta razão, a estrutura de custos que representa o parâmetro de sustentabilidade dos serviços exclui a parcela de remuneração do capital correspondente à rentabilidade prevista para a empresa, remanescendo a remuneração de contingência pelos riscos incorridos na operação.

Isto não implica dizer que, *ex post*, a empresa permissionária não possa apresentar rentabilidade positiva. Como exemplo, caso parte dos riscos contingenciados não se materialize no período de vigência deste regime de excepcionalidade, o resultado será uma rentabilidade positiva dentro de um determinado período. De outro lado, não se pode afirmar que a rentabilidade vá permanecer sempre positiva, ou mesmo que esta rentabilidade positiva em determinado período não será futuramente compensada com



uma determinada rentabilidade negativa devido à ocorrência de um número maior de eventos do que aqueles contingenciados no modelo de remuneração aqui proposto.

b. Mecanismos de Compensação de Desequilíbrios Econômicos

Nas seções precedentes foram estabelecidos dois princípios fundamentais. Primeiro, a base legal que justifica o apoio pecuniário por parte do Poder Público à empresa permissionária, para que esta possua condições de sustentar a prestação de serviços de acordo com os preceitos constitucionais. Segundo, a conceituação dos custos que deverão ser compensados para que se garanta a sustentabilidade dos serviços a curto e a médio prazo. Partindo-se da premissa de que haverá uma diferença entre a arrecadação tarifária e o custo a ser coberto, a terceira discussão recai sobre quais mecanismos o Poder Público poderá utilizar para compensar esta diferença. Sobre este ponto particular, destacam-se os seguintes pontos:

- A compensação pecuniária direta, posta na forma de uma subvenção econômica, não encontra respaldo na estrutura contratual vigente para o setor. Desta sorte, a subvenção econômica direta dependeria de aprovação legislativa específica, o que demandaria, por um lado, extenso debate sobre o tema. De outro lado, a subvenção econômica direta implicaria em cinco elementos de maior complexidade gerencial.
 - Primeiro, implicaria na necessidade de se individualizar a análise de equilíbrio econômico financeiro, uma vez que o objeto de subvenção não poderia ser o “sistema” entendido de forma agregada, mas deveria ser a empresa entendida de forma individualizada, exponencializando o número de fatores e análises que deveria ser feito.
 - Segundo, a subvenção deveria ser calculada não por meio da parametrização os custos estimados de prestação dos serviços, sim pelo custo efetivo incorrido pela empresa permissionária. Se assim não fosse, haveria o risco de parte das empresas receber subvenção em excesso, produzindo uma rentabilidade excessiva às custas do Estado, e parte das empresas receber subvenção insuficiente, tornando-se financeiramente insustentável, contrariando os princípios postos de busca pela sustentabilidade.
 - Como terceiro ponto de destaque, a análise individualizada demandaria um arcabouço metodológico indisponível no presente estágio, para que o órgão gestor possa acompanhar a execução financeira cotidiana das

- empresas subvencionadas. Tal acompanhamento demandaria um elevado volume de sistemas computacionais, pessoal qualificado e normas ou procedimentos bem estruturados para que se possa definir a cada mês qual o volume de subvenção a que cada empresa teria direito.
- Este modelo resultaria, a médio prazo, em um incentivo negativo quanto à busca por produtividade. Empresas mais produtivas receberiam menores volumes de subvenção, enquanto empresas menos produtivas receberiam um valor proporcionalmente maior de subvenções. O resultado é, naturalmente, que as empresas tenderiam a se tornar menos produtivas, pressionando o Poder Público para aumentarem a oferta de veículos e a contratação de pessoal mesmo em situações em que tal oferta seja desnecessária.
 - Como resultado, tornar-se-ia necessário justificar perante órgãos de controle a razão pela qual empresas diferentes possuem níveis de produtividade diferentes, tornando todo o processo bastante complexo face aos órgãos de controle.
- A segunda alternativa é a elevação proporcional da tarifa para a compensação de custos adicionais. Tal alternativa é pouco recomendável para a adequação do equilíbrio econômico financeiro das empresas no curto prazo devido a duas razões:
 - Primeiro, porque oneraria a população de mais baixa renda, parcela preponderante dos usuários do sistema. Sendo esta a parcela da população que sentiu de forma mais direta os efeitos da crise sanitária e econômica emanados da COVID 19, a elevação da tarifa produziria um efeito social inverso bastante gravoso.
 - Segundo, porque tornaria a política tarifária errática, uma vez que o valor da tarifa subiria ou cairia de acordo com a produtividade de cada período mensurado.
 - Não obstante, no longo prazo, eventuais elevações suaves da tarifa pode ser um mecanismo adequado para compensações de perdas incorridas no curto prazo, desde que existam formas de garantir a sustentabilidade das empresas no curto e médio prazos.
 - A terceira alternativa constitui o financiamento das empresas operadoras, onde as operações de crédito possuem condições específicas de análise, liberação, carência e juros. Apesar de ser a forma mais simples de garantir a

sustentabilidade de curto e médio prazo, as operações de crédito teriam quatro elementos complicadores:

- Definição e preparação do agente de crédito, tendo em vista a inexistência de um Banco de Desenvolvimento do Estado em condições de realizar operações de financiamento nas condições propostas;
 - Definição do lastro das operações, isto é, o montante de garantias para as operações de financiamento que seriam aportadas pelas empresas permissionárias, as garantias que seriam aportadas pelo Poder Público.
 - A definição do volume de crédito a que cada empresa teria acesso, tendo em vista a análise da concessão ser realizada de forma individualizada, expondo novamente os problemas acima desenvolvidos.
 - O risco de se resolver uma situação de curto prazo e se criar um risco de insolvência relevante a longo prazo, quando o crédito cedido necessitaria ser repago.
- A quarta alternativa constitui a compra de créditos do sistema em volume maior do que a expectativa de uso, como forma de “irrigar” financeiramente as empresas. A compra de créditos constitui uma forma indireta de financiamento do setor, mas que tem como “lastro” a expectativa de que o sistema sempre continuará em uso, portanto a garantia é o “resgate” de créditos na forma de prestação de serviços no futuro. A compra de créditos também é realizada de forma agregada, tendo em vista que os passes e vales transporte não são individualizados, mas dão acesso ao sistema como um todo. Ademais, garante-se a transparência do processo, uma vez que o crédito é adquirido com base no preço público definido pelo próprio Poder Concedente para a prestação dos serviços.

O principal desafio da compra de créditos constitui a sua velocidade de resgate. Caso todos os créditos adquiridos no período da pandemia sejam descarregados no sistema no período imediatamente posterior, cria-se o risco de que o volume de serviços demandado, e que deverá ser ofertado, não seja financeiramente compensado pelo pagamento de tarifas, uma vez que os créditos já foram adquiridos, criando o risco de insolvência das empresas operadoras. Assim, o processo de recolocação destes créditos no mercado deve ser feito de forma paulatina e dentro do conceito de revisita ao equilíbrio econômico financeiro do sistema.



Recomenda-se, portanto, que as compensações financeiras sejam feitas, a curto prazo, por meio da compra de créditos de viagem das empresas permissionárias, e que a longo prazo os créditos adquiridos sejam compensados dentro de um prazo estabelecido, acompanhado de uma política tarifária que vise a sustentabilidade do sistema.

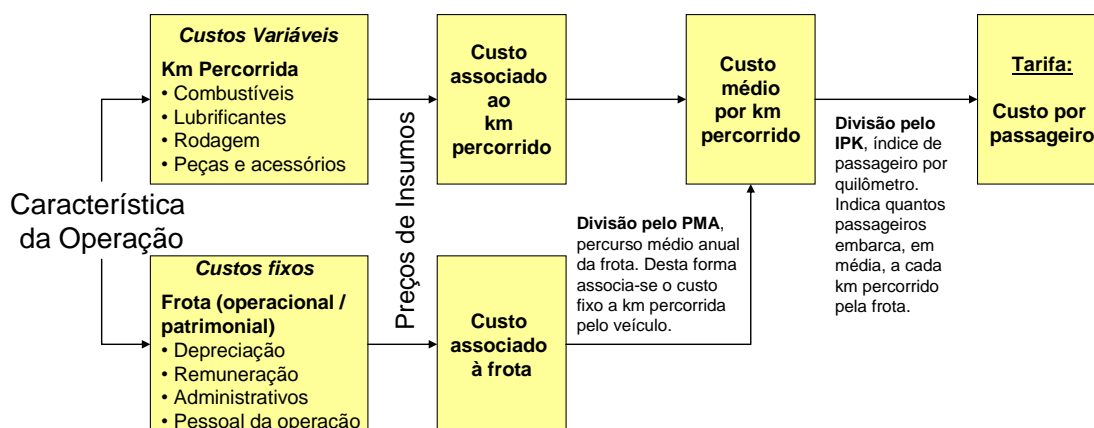
3. Metodologia de Cálculo dos Custos Remuneráveis.

Uma vez postas as recomendações a respeito do arcabouço normativo que circunscreve a decisão de apoio ao setor e sobre os mecanismos de subvenção que o Poder Público poderá utilizar para apoiar as empresas, adentra-se nos aspectos específicos sobre o cálculo dos custos remuneráveis. O procedimento de cálculo dos valores de remuneração da empresa permissionária será realizado de acordo com o seguinte conjunto de premissas:

- Imprevisibilidade da crise sanitária e econômica que se abateu sobre a Região Metropolitana do Recife, de forma que nem o Poder Público nem a iniciativa privada puderam se preparar para o período que se seguiria;
- Impossibilidade de alienação de frota, devido ao desaparecimento do mercado secundário de compra e venda de veículos usados;
- Publicação da Medida Provisória 936, em primeiro de abril de 2020, que tratou da permissão da flexibilização da jornada de trabalho de funcionários das empresas, com a redução proporcional dos salários devidos, mantidos encargos e benefícios de acordo com os salários originais;

a. Princípios Metodológicos.

O valor de custo remunerável do conjunto de empresas permissionárias foi calculado com base na aplicação da metodologia de planilha tarifária. O conceito de Planilha Tarifária foi originalmente proposto pelo Grupo de Estudos em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, GEIPOT, criado em 1965 e subordinado ao Ministério dos Transportes em 1969, tendo havido atualização em 1996. A concepção do modelo de planilha tarifária teve por objetivo harmonizar o cálculo do valor da tarifa para o usuário de transporte público dentre os diversos entes da federação, unificando os procedimentos metodológicos e sugerindo indicadores que auxiliassem os órgãos a calcularem os valores de tarifas. A planilha proposta pelo GEIPOT foi seguida em sua essência conceitual pela atual planilha proposta pela Associação Nacional do Transporte Público – ANTP. A figura a seguir apresenta o desenho esquemático da metodologia utilizada na determinação da tarifa do usuário:



As planilhas de custos se dividem basicamente em duas partes: variáveis e fixos. Os custos variáveis são os decorrentes da operação do veículo e neles englobam os seguintes itens:

- Combustíveis;
- Lubrificantes utilizados no motor e nos demais componentes mecânicos dos veículos;
- Arla 32, componente necessário para que os veículos atendam às normas Euro 5.
- Rodagem;
- Peças e acessórios.

Os custos variáveis são obtidos em função do consumo de cada insumo por quilômetro percorrido (pelo veículo) multiplicado pelo seu respectivo preço unitário. Já os custos fixos independem do volume de produção dos serviços ofertados à sociedade e neles se enquadram os seguintes itens:

- Depreciação de veículos;
- Custos administrativos gerais;
- Pessoal da operação;
- Contingência para riscos.

A planilha tarifária utilizada como base para o cálculo dos custos remuneráveis é aquela desenvolvida no âmbito do Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife Ltda. – CTM, para simulação dos parâmetros tarifários do ano de 2020. Os parâmetros específicos adotados pelo CTM, assim como os preços dos principais fatores empregados na prestação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, não foram objeto de auditoria específica. Entende-se que as informações utilizadas pelo

CTM são corretas e que devam ser aplicadas de forma formal no caso em tela, tendo em vista o amplo debate havido a respeito do tema entre órgãos gestores, órgãos de controle e a sociedade civil de forma mais ampla no início do ano de 2020.

b. Cálculo dos Custos Variáveis

Os parâmetros de consumo para combustível, rodagem, Arla 32, lubrificantes, peças e acessórios foram aqueles constantes da planilha tarifária utilizada para simulações do valor da tarifa de utilização do sistema em 2020.

Os principais parâmetros relativos ao dispêndio com combustível são sintetizados a seguir:

- Índice de consumo médio de combustível por quilômetro percorrido (km / litros)

Rendimento do Óleo Diesel (Km / L)	2,47
------------------------------------	------

- Preço médio de combustível: apurado mensalmente de acordo com a média de notas fiscais coletadas junto às empresas operadoras do STPP – RMR, conforme metodologia vigente para cálculo da planilha tarifária. Os valores apurados de março a novembro são reproduzidos na tabela a seguir.

Preço médio de combustível (R\$ / litro)	
Abril	1,93
Maio	1,78
Junho	1,95
Julho	2,25
Agosto	2,36
Setembro	2,28
Outubro	2,35
Novembro	2,41

Assim, o custo por km percorrido com combustível foi calculado a partir da tabela a seguir.

Custo por km com combustível (R\$ / km)	
Abril	0,78
Maio	0,72
Junho	0,79
Julho	0,91
Agosto	0,95

Setembro	0,92
Outubro	0,95
Novembro	0,98

O índice de consumo médio e os preços praticados para itens como Arla 32, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios será aquele constante da planilha tarifária acordada para o cálculo do valor da tarifa de utilização do sistema em 2019. Quanto ao dispêndio com Arla e Lubrificantes, foram utilizados os valores sintetizados a seguir.

	Preço Médio	Índice de Consumo	Custo por Quilometro
Arla 32	1,38	0,01184	0,0163392
Lubrificantes			0,08472958
Motor	11,98	0,00564	0,0675672
Diferencial	8,27	0,000263	0,00217501
Caixa de Marcha	8,94	0,000263	0,00235122
Freio	21,43	0,000033	0,00070719
Graxa	15,79	0,0006	0,009474
Hidraulico	12,72	0,000193	0,00245496

Os parâmetros de desembolso com rodagem foram calculados de acordo com os parâmetros detalhados a seguir.

Classe	Tipo Pneu	Preço Pneu	Nº Recapagem	Preço Recapagem	Vida Útil
Médio (Micro / Midi)	215/76	1.168,26	3,00	351,67	88.500,00
Pesado (Demais categorias)	275/80	1.607,94	3,00	450,00	88.500,00
Especial (Articulados e BRT)	295/80	1.878,72	3,00	624,77	88.500,00

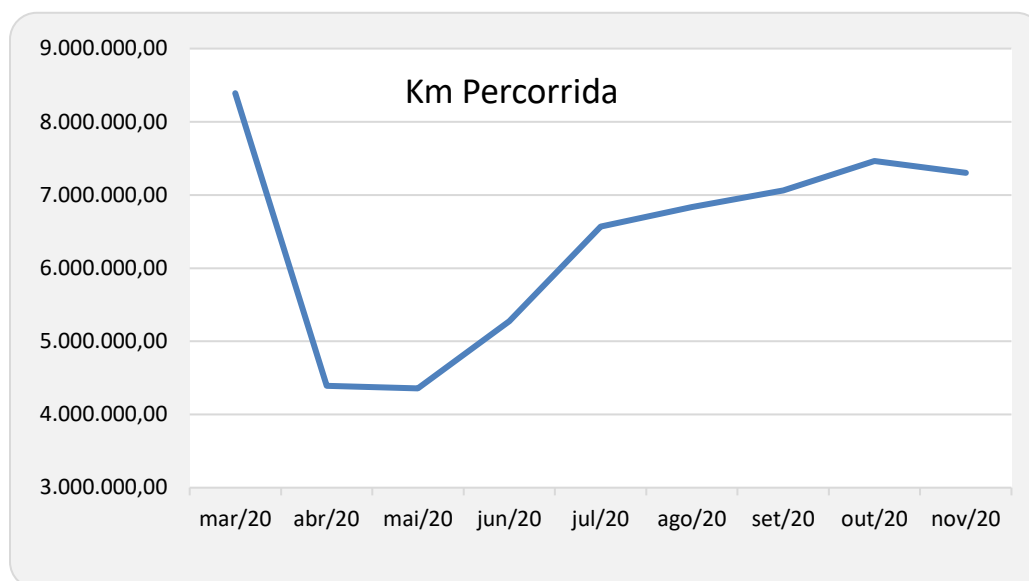
De acordo com a planilha tarifária vigente, o desembolso com peças e acessórios foi calculado como sendo 1 milionésimo do custo de um veículo novo sem rodagem por km percorrido por veículo. Sendo o custo médio do veículo novo estimado para a planilha tarifária utilizada para simulações da tarifa de 2020 de R\$ 368.388,43, o custo com peças e acessórios foi de R\$ 0,36839 por km percorrido.

Com base nos parâmetros tarifários estabelecidos, apresenta-se a seguir os coeficientes de custos variáveis utilizadas a cada mês do período de pandemia.

	Abril	Mai	Junho	Julho
Combustível (R\$/Km)	0,7797	0,7205	0,7914	0,9127
ARLA (R\$/Km), 25,73% da frota fabricada a partir de 2014	0,0163	0,0163	0,0163	0,0163
Lubrificantes (R\$/Km)	0,0847	0,0847	0,0847	0,0847
Rodagem (R\$/Km)	0,1626	0,1626	0,1626	0,1626
Peças/Acessórios (R\$/Km)	0,3684	0,3684	0,3684	0,3684
TOTAL	1,4117	1,3525	1,4234	1,5447

	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro
Combustível (R\$/Km)	0,9536	0,9229	0,9501	0,9773
ARLA (R\$/Km), 25,73% da frota fabricada a partir de 2014	0,0163	0,0163	0,0163	0,0163
Lubrificantes (R\$/Km)	0,0847	0,0847	0,0847	0,0847
Rodagem (R\$/Km)	0,1626	0,1626	0,1626	0,1626
Peças/Acessórios (R\$/Km)	0,3684	0,3684	0,3684	0,3684
TOTAL	1,5856	1,5550	1,5822	1,6093

A quilometragem considerada para fins remuneratórios foi apurada pelo CTM na forma da Portaria n. 005/2020. O gráfico a seguir indica a produção quilométrica no período de pandemia em comparação ao mês de março de 2020.



O produto entre a quilometragem informada e os coeficientes de consumo variáveis resultou na totalização de custos variáveis, transcrita na tabela a seguir.

	abr/20	mai/20	jun/20
Produção Km	4.390.529,65	4.354.470,81	5.274.819,30
Combustível (R\$/Km)	3.423.279,97	3.137.415,32	4.174.314,74
ARLA (R\$/Km, 25,73% da frota)	71.737,74	71.148,57	86.186,33
Lubrificantes (R\$/Km)	372.007,73	368.952,48	446.933,22
Rodagem (R\$/Km)	713.813,68	707.951,22	857.581,77
Peças/Acessórios (R\$/Km)	1.617.420,32	1.604.136,66	1.943.182,39
TOTAL	6.198.259,44	5.889.604,25	7.508.198,45
	jul/20	ago/20	set/20
Produção Km	6.569.839,86	6.835.371,02	7.060.926,42
Combustível (R\$/Km)	5.996.197,97	6.518.255,00	6.516.670,49
ARLA (R\$/Km, 25,73% da frota)	107.345,93	111.684,49	115.369,89
Lubrificantes (R\$/Km)	556.659,77	579.158,12	598.269,33
Rodagem (R\$/Km)	1.068.126,61	1.111.296,75	1.147.967,62
Peças/Acessórios (R\$/Km)	2.420.252,99	2.518.071,59	2.601.163,59
TOTAL	10.148.583,27	10.838.465,95	10.979.440,92
	out/20	nov/20	
Produção Km	7.464.117,48	7.302.405,19	
Combustível (R\$/Km)	7.091.994,46	7.136.277,93	
ARLA (R\$/Km, 25,73% da frota)	121.957,71	119.315,46	
Lubrificantes (R\$/Km)	632.431,54	618.729,72	
Rodagem (R\$/Km)	1.213.518,55	1.187.227,31	
Peças/Acessórios (R\$/Km)	2.749.694,51	2.690.121,57	
TOTAL	11.809.596,76	11.751.672,00	

c. Cálculo dos Custos com Pessoal Operacional

Quanto aos custos com pessoal operacional, foram avaliadas duas alternativas sobre a forma como poderia ser realizada a apropriação de custos para fins de remuneração da empresa permissionária no período de pandemia. A razão para a existência de duas alternativas refere-se à publicação da Medida Provisória 936, em 1º de abril de 2020. A MP 936 criou o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, apresentando medidas trabalhistas válidas no período de calamidade pública². A Medida Provisória flexibilizou a jornada de trabalho, juntamente com os vencimentos trabalhistas, até um limite inferior de 30% do salário original registrado para o funcionário. A renda dos funcionários colocados em situação de redução de vencimentos seria complementada com o acesso ao seguro desemprego disponibilizado pelo Governo Federal.

Neste cenário, seria correto admitir que o custo fixo a ser tomado como base para o cálculo da remuneração necessária da empresa Concessionária seria a folha de pagamento efetivamente arcada nos meses de pandemia. Este teria sido o único critério possível caso a oferta houvesse caído abaixo de 30% da oferta produzida em períodos

² A Medida Provisória 936 foi posteriormente convertida na Lei Federal nº 14.020,

regulares de transporte público. Contudo, caso a oferta de serviços houvesse permanecido acima de 30%, seria possível para a empresa Concessionária reduzir de forma parcial o seu quadro de funcionários, mantendo a proporção entre a redução de vencimentos e a redução da oferta de serviços. Esta proporcionalidade não é precisa, mas por aproximação pode-se afirmar que os custos fixos de uma operação equivalente a 50% da oferta considerando-se salários integrais seriam equivalentes a considerar 100% dos funcionários com uma redução proporcional de 50% sobre os salários conforme autorizado pela Medida Provisória 936.

Devido à equivalência teórica entre as duas alternativas metodológicas, a recomendação que se apresenta é utilizar a metodologia convencional, isto é, parâmetros de custos fixos multiplicados pela frota operacional média utilizada nos dias úteis de cada período de apuração de custos. Tal recomendação deve-se às seguintes razões:

- Alterar o mínimo possível os padrões metodológicos vigentes na planilha tarifária, tendo em vista este ser o único dado parametrizado para este custo.
- Dificuldades em conciliar opções discricionárias das empresas permissionárias, tais como o provisionamento ou não de forma imediata de custos que serão necessariamente arcados no futuro, tais como o pagamento de multas quando da realização de demissões de funcionários operacionais.
- Dificuldade em compor a folha de pagamento de empresas que prestam múltiplos serviços, como o transporte metropolitano, intermunicipal e eventualmente interestadual de passageiros, particularmente para as categorias que compõem centros de custo comum, tal como manutenção.

Em paralelo à recomendação de se utilizar a metodologia convencional para apropriação de custos com a folha de pagamento, recomendou-se solicitar a uma amostra de empresas permissionárias o encaminhamento de uma de suas folhas trabalhistas, como forma de monitorar a aderência entre os valores parametrizados e os valores efetivos. Este balizamento foi realizado no 1º semestre de 2020, indicando a correlação adequada entre os valores parametrizados e os valores realizados.

Partindo-se da metodologia convencional de cálculo de custos com pessoal operacional, atenção particularizada deve ser dada à função de cobradores. Conforme as partes acordaram ao longo do ano, cada redução planejada no número de cobradores foi apropriada no cálculo dos custos dos períodos subsequentes, quando foram reavaliados os custos do sistema. De acordo com os procedimentos propostos para o presente processo de revisão contratual, os valores de remuneração da empresa Concessionária

deverão cobrir os seus custos operacionais parametrizados. Portanto, reduções proporcionais no número de cobradores operando em determinadas linhas, ou turnos de uma determinada linha, deverão refletir-se no custo a ser remunerado pelo CTM a partir do momento em que se efetivou a redução deste custo. Assim, a redução no quadro efetivo de funcionários até o percentual da frota operada não se configura uma redução de custos além do remunerado.

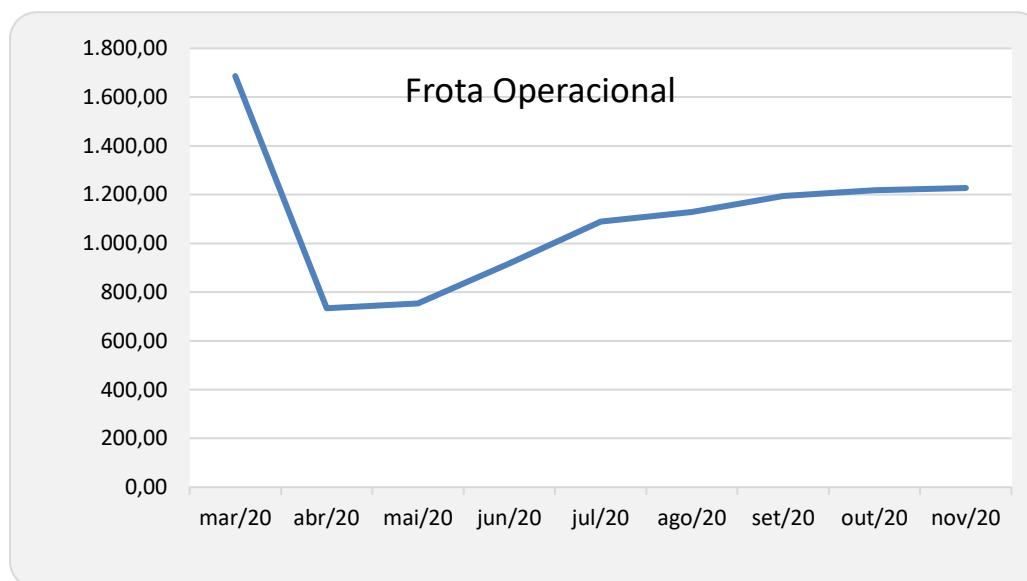
Pessoal de Operação	Fator de Utilização	Salário Mensal	Encargos Sociais (%)	Salário anual Considerado	Abono
Motorista	2,38700	2.343,93	69,31	121.694,26	280,00
Abono do Motorista que recebe pagamento em dinheiro	0,45600	0,00	0,00	738,72	135,00
Cobrador	Variável Mensal	1.078,19	69,31	Variável Mensal	280,00
Fiscal	0,13390	1.515,72	43,62	3.947,71	280,00
Despachante	0,26100	1.515,72	66,92	8.801,04	280,00
Pessoal de Manutenção	0,75000	1.392,20	47,00	20.938,81	280,00
Manobreiro	0,09000	2.343,93	47,00	4.023,62	280,00

O fator de utilização de cobradores foi apurado mensalmente, conforme apresentado na tabela a seguir.

	Abril	Maio	Junho	Julho
Fator de Utilização	1,4943	1,4943	1,4943	0,7891
Salário Mensal de Cobradores	37.753,73	37.753,73	37.753,73	20.475,51
	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro
Fator de Utilização	0,7891	0,7891	0,7891	0,7891
Salário Mensal de Cobradores	20.475,51	20.475,51	20.475,51	20.475,51

O último elemento a ser considerado no cálculo dos custos com pessoal operacional refere-se ao fato de que a integralidade dos funcionários operacionais manteve o direito ao recebimento do 13º salário integral, independentemente das reduções havidas no valor de remuneração observada ao longo de 2020.

O gráfico a seguir apresenta a frota operacional apurada ao longo do período de pandemia em comparação ao mês de março de 2020.



	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20
Frota Operacional	733,25	753,95	917,70	1.089,82
Custo por Veículo Operacional - Base	16.491,49	16.491,49	16.491,49	15.409,54
Custo por Veículo Operacional - Adicional 13º	754,98	754,98	754,98	710,26
Custo Sistema com Pessoal Operacional	12.811.689,83	13.137.435,67	15.714.289,88	17.217.038,72
	ago/20	set/20	out/20	nov/20
Frota Operacional	1.129,26	1.194,29	1.217,69	1.226,68
Custo por Veículo Operacional – Base	15.409,54	15.409,54	15.409,54	15.409,54
Custo por Veículo Operacional - Adicional 13º	710,26	710,26	710,26	710,26
Custo Sistema com Pessoal Operacional	17.796.791,82	18.752.712,95	19.096.609,37	19.228.761,87

d. Cálculo das Despesas Administrativas

Seguindo os parâmetros estabelecidos na planilha tarifária utilizada no âmbito do STPP – RMR, a despesa administrativa foi calculada com base em um percentual da despesa com pessoal operacional apurado mês a mês. De acordo com os parâmetros tarifários, os custos administrativos representam 13,66% do custo com pessoal operacional.

	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20
Custo Sistema com Despesas Administrativas	1.750.076,83	1.794.573,71	2.146.572,00	2.351.847,49
	ago/20	set/20	out/20	nov/20
Custo Sistema com Despesas Administrativas	2.431.041,76	2.561.620,59	2.608.596,84	2.626.648,87

e. Cálculo dos Custos com Despesas Diversas

As despesas diversas envolvem seguros e demais despesas diversas relacionadas à operação e à administração das empresas permissionárias. Quanto às despesas com

seguros, foi aplicado o mesmo valor da planilha tarifária acordada para o cálculo do valor da tarifa de utilização do sistema em 2019 sobre a frota patrimonial registrada da empresa Permissionária. Já os itens diversos foram calculados utilizando os parâmetros constantes da planilha tarifária acordada para o cálculo do valor da tarifa de utilização do sistema em 2019 sobre a frota patrimonial da empresa Permissionária cadastrada junto ao CTM no mês de março de 2020.

	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20
Frota Patrimonial	1.852,00	1.852,00	1.852,00	1.852,00
Frota Operacional	733,25	753,95	917,70	1.089,82
Custo por Veículo Patrimonial (Seguro e Diversos)	399,31	399,31	399,31	399,31
Custo por Veículo Operacional (Fardamento)	42,59	42,59	42,59	42,59
Custo Sistema com Despesas Diversas, Seguros e Fardamento	770.762,66	771.644,34	778.619,03	785.950,15
	ago/20	set/20	out/20	nov/20
Frota Patrimonial	1.852,00	1.852,00	1.852,00	1.852,00
Frota Operacional	1.129,26	1.194,29	1.217,69	1.226,68
Custo por Veículo Patrimonial (Seguro e Diversos)	399,31	399,31	399,31	399,31
Custo por Veículo Operacional (Fardamento)	42,59	42,59	42,59	42,59
Custo Sistema com Despesas Diversas, Seguros e Fardamento	787.630,07	790.400,01	791.396,50	791.779,43

f. Síntese das Despesas Operacionais Correntes das Empresas Permissionárias e Análise da Necessidade de Recursos Imediatos

A consolidação dos itens de custos detalhados pode ser acrescida à estrutura de impostos, permite consolidar uma visão sobre a necessidade de recursos imediatos das empresas Permissionárias.

	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20
Remuneração do custo com pessoal operacional.	12.811.689,83	13.137.435,67	15.714.289,88	17.217.038,72
Remuneração do custo com pessoal administrativo.	1.750.076,83	1.794.573,71	2.146.572,00	2.351.847,49
Remuneração do custo variável	6.198.259,44	5.889.604,25	7.508.198,45	10.148.583,27
Remuneração do custo Diversos, Seguros e Fardamento	770.762,66	771.644,34	778.619,03	785.950,15
INSS / ISS	665.900,68	667.832,72	808.691,11	943.404,73
TOTAL	22.196.689,43	22.261.090,70	26.956.370,46	31.446.824,36
	ago/20	set/20	out/20	nov/20
Remuneração do custo com pessoal operacional.	17.796.791,82	18.752.712,95	19.096.609,37	19.228.761,87
Remuneração do custo com pessoal administrativo.	2.431.041,76	2.561.620,59	2.608.596,84	2.626.648,87
Remuneração do custo variável	10.838.465,95	10.979.440,92	11.809.596,76	11.751.672,00
Remuneração do custo Diversos, Seguros e Fardamento	787.630,07	790.400,01	791.396,50	791.779,43
INSS / ISS	985.173,08	1.023.221,89	1.061.016,48	1.063.882,34
TOTAL	32.839.102,69	34.107.396,36	35.367.215,96	35.462.744,51

g. Cálculo dos Custos com amortização de Capital.

O cálculo dos custos com a amortização do capital empregado partiu da avaliação do valor da frota patrimonial registrada junto ao CTM na 1ª quinzena de março de 2020. Os valores individualizados de veículos foram considerados aqueles vigentes no âmbito da planilha tarifária, conforme sintetizado na tabela a seguir.

Categoria dos Veículos	Quantidade	%	Preço (R\$)
Básico Médio Urbano c/AR	10	0,54	287.000,00
Básico Médio Urbano s/AR	155	8,37	348.000,00
Padron 12 PES Urbano c/AR	60	3,24	413.000,00
Padron 12 PES Urbano s/AR	1367	73,81	366.932,00
Padron 12 PES Rodoviário c/AR	66	3,56	357.766,08
Padron 12 PES Rodoviário s/AR	2	0,11	385.623,97
Padron 13 PES Urbano C/AR	25	1,35	349.390,00
Padron 13 PES Urbano s/AR	118	6,37	420.000,00
Padron 14 PES Urbano s/AR	2	0,11	317.250,00
Art. EXT PES URBANO S/AR	47	2,54	550.000,00
Total	1.852	100,0	373.838,61

Sobre o valor do veículo médio ponderado foram acrescidos os custos com frete, estimado em R\$ 4.532,00 por veículo, e deduzido o custo com rodagem dos veículos novos, estabelecido em R\$ 9.982,18, de onde se chega a um preço médio por veículo novo com frete e sem rodagem de R\$ 368.388,43.

Sobre o valor do veículo novo foram aplicados os seguintes parâmetros:

Vida Útil	7,38
Valor Residual	10%

Para o cálculo da depreciação com instalações e equipamentos foi utilizado o parâmetro de 12% da depreciação da frota, enquanto a depreciação de tecnologia embarcada, ou seja, bilhetagem e câmeras, respondeu por 20% do valor de implantação por veículo, estimado em R\$ 9.000,00.

A tabela a seguir sintetiza os custos mensais com depreciação por veículo.

Depreciação	valor por veículo / ano	% de Partic.	Valor a Depreciar
Veículo	44.925,42	-	34.251,14
Instalações e Equipamentos	44.206,61	12%	442,07
Tecnologia embarcada (bilhetagem + câmeras)	9.000,00	20%	1.800,00
Total anual			36.493,20
Total mensal			3.041,10

h. Cálculo dos Custos com Contingências para Riscos.

A inclusão de parte da remuneração do capital empregado pela empresa permissionária tem como objetivo estabelecer um valor de contingência para os principais riscos incorridos na prestação dos serviços. Em contratos administrativos, a remuneração do capital cobre dois componentes chave, o lucro da empresa permissionária e a remuneração pelo risco.

$$\text{Remuneração sobre Capital} = \text{Lucro da Empresa} + \text{Remuneração pelo Risco}$$

A exclusão integral da remuneração do capital empregado excluiria dos custos tanto a parcela correspondente ao lucro da empresa permissionária quanto esta contingência para eventos imprevisíveis. Caso a remuneração seja integralmente excluída, a empresa permissionária permaneceria sem recursos para cobrir eventuais ocorrências em âmbito técnico, financeiro ou judicial. Caso um evento imprevisto ocorra, a ausência de contingências levaria à situação de insustentabilidade da empresa permissionária e sua possível falência, contrariando as premissas definidas no capítulo precedente.

Para que se possa incorporar a parcela da remuneração do capital que corresponde à contingência pelos riscos torna-se necessário definir, para a remuneração do capital, qual a parcela de lucro e qual a remuneração pelo risco. Excluída a parcela de lucro, a parcela remanescente deverá ser novamente ajustada em decorrência da exclusão de riscos determinados assumidos pelo Poder Concedente ao longo da vigência do presente ajuste.

A análise do valor de contingências para riscos foi calculado por simetria aos Contratos de Concessão dos Lotes 1 e 2. Nestes contratos, observa-se que a taxa interna de retorno solicitada em proposta e que balizou a integralidade dos aditivos contratuais foi de 8,95% ao ano. Esta taxa é obtida a partir de um fluxo de caixa em moeda constante, isto é, um fluxo de caixa que desconsidera os efeitos inflacionários. Por esta razão, podemos afirmar que rentabilidade efetiva nominal do contrato é IPCA + 8,95% ao ano.

No Brasil são considerados títulos livre de risco os títulos emitidos pelo Governo Federal do Brasil, particularmente aqueles negociados no ambiente virtual denominado “Tesouro Direto”. Existem três tipos principais de títulos ofertados pelo Governo Federal no âmbito do Tesouro Direto, títulos pré-fixados, títulos remunerados com base na Taxa Selic e Títulos baseados na correção pelo IPCA. Os títulos que pagam uma determinada taxa sobre o IPCA eram denominados à época NTN-B. Adotou-se como referência para cálculo da NTN-B as taxas médias ofertadas no mês de abril de 2013, imediatamente antes da entrega das propostas de licitação pelas empresas Concessionárias. A tabela a seguir sintetiza os valores de títulos negociados à época.

Dia	Taxa Compra Manhã	Taxa Venda Manhã	PU Compra Manhã	PU Venda Manhã	PU Base Manhã
01/04/2013	4,30%	4,40%	2.861,99	2.825,74	2.824,80
02/04/2013	4,40%	4,50%	2.826,67	2.791,07	2.790,13
03/04/2013	4,42%	4,52%	2.820,44	2.784,96	2.784,02
04/04/2013	4,53%	4,63%	2.782,39	2.747,61	2.746,67
05/04/2013	4,51%	4,61%	2.791,25	2.756,34	2.754,51
08/04/2013	4,37%	4,47%	2.842,15	2.806,34	2.805,40
09/04/2013	4,36%	4,46%	2.846,71	2.810,83	2.809,89
10/04/2013	4,34%	4,44%	2.854,16	2.818,16	2.817,25
11/04/2013	4,33%	4,43%	2.858,71	2.822,64	2.821,73
12/04/2013	4,36%	4,46%	2.849,60	2.813,71	2.811,95
15/04/2013	4,40%	4,50%	2.836,07	2.800,45	2.799,54
16/04/2013	4,44%	4,54%	2.822,65	2.787,28	2.786,37
17/04/2013	4,44%	4,54%	2.823,56	2.788,19	2.787,28
18/04/2013	4,44%	4,54%	2.824,47	2.789,10	2.788,19
19/04/2013	4,32%	4,42%	2.869,54	2.833,38	2.831,62
22/04/2013	4,28%	4,38%	2.885,34	2.848,91	2.847,97
23/04/2013	4,26%	4,36%	2.893,64	2.857,08	2.856,14
24/04/2013	4,26%	4,36%	2.894,58	2.858,02	2.857,08
25/04/2013	4,29%	4,39%	2.884,49	2.848,12	2.847,18
26/04/2013	4,34%	4,44%	2.868,08	2.832,03	2.830,18
29/04/2013	4,33%	4,43%	2.872,66	2.836,54	2.835,60

Assim, a média do valor ofertado ao mercado no mês de abril foi de IPCA + 4,47% ao ano. À época, a meta para o IPCA estabelecida pelo Conselho Monetário Nacional por meio da Resolução 4.095, publicada em 28 de junho de 2012, era de 4,5% ao ano, com margem de variação de 2%, ou seja, variando de 2,5% a 6,5% ao ano. Assim, a expectativa de rendimento nominal bruto do título a longo prazo seria de 4,5% ao ano mais 4,47%, ou seja, 8,97% ao ano. Sobre o rendimento nominal bruto deve-se deduzir a incidência de Imposto de Renda, estabelecido em 15% para operações de prazo maior do que 24 meses. Portanto, o rendimento nominal líquido é de 7,62% ao ano.

Deduzindo-se a inflação do rendimento nominal líquido, chega-se a um rendimento real líquido de 2,99% ao ano.

Pode-se afirmar que da rentabilidade requerida de 8,95% ao ano apresentada no âmbito do processo licitatório, 2,99% representam a remuneração livre de risco e 5,96% representam a remuneração pelo risco, ou seja, contingências para a ocorrência de eventuais riscos que possam impactar o Contrato de Concessão.

Conceitualmente, riscos representam eventos que tenham probabilidade relevante de ocorrer e que, caso ocorram, afetarão de forma substantiva o custo e/ou a qualidade dos serviços delegados em comparação à programação original planejada. Os riscos originam-se em três esferas:

- *Informações incompletas*: no momento de planejamento da tarifa de remuneração apenas uma parcela das informações relevantes que condicionam o custo final de execução dos serviços é conhecida. A incompletude das informações é natural para qualquer processo de planejamento. Conforme as melhores práticas, o planejamento deve ser detalhado o suficiente para conter as principais informações relevantes sobre o processo, mas não deve ser tão detalhado que replique a própria realidade. Por exemplo, um mapa de uma cidade que seja tão detalhado quanto à própria cidade é inútil, pois seu tamanho será excessivamente grande. Ao assumir hipóteses simplificadoras, o cálculo do custo futuro de prestação de serviços torna-se menos preciso, resultando em uma maior margem de erro sobre estimativas de preços ou fatores de utilização;
- *Eventos incertos*: determinados tipos de eventos poderão ou não ocorrer ao longo da execução do contrato sem que seja possível determinar com certeza sua ocorrência. Exemplos típicos são a ocorrência de distúrbios sociais, a dinâmica urbana e outros elementos ligados à natureza e à sociedade que afetam de forma substantiva os custos de prestação dos serviços; e
- *Falha humana*: a prestação de serviços pode estar sujeita à falha humana em diversos estágios, desde o planejamento e programação de serviços até a operação de veículos.

Com base nestes princípios, seria correto afirmar que o valor de contingência necessário para a cobertura dos principais riscos estabelecido pela empresa Permissionária no procedimento de licitação foi de 5,96% ao ano. Contudo, ao longo do processo de revisão do Contrato, estabelecida nos termos do presente processo de revisão, a matriz de riscos foi alterada de forma relevante em favor da empresa Concessionária. Isto é, a empresa Concessionária, assim como as empresas Permissionárias, estará exposta a um número menor de eventos possíveis que afetarão a sua rentabilidade. O principal

risco excluído é o risco de demanda, que deixa de ser incorrido na medida em que a sistemática de remuneração no período de vigência da pandemia considera o pagamento pelo custo necessário à manutenção da sustentabilidade da empresa Permissionária, não a remuneração pela demanda pagante efetivamente transportada. O segundo risco relevante que deixa de incidir no período de pandemia é a produtividade dos veículos, que devem ofertar um determinado número de viagens ao dia. O risco de produtividade está diretamente ligado à perda de velocidade e à necessidade de aquisição de mais ativos para a prestação dos mesmos volumes de serviços. À época da pandemia, o Decreto Estadual estabeleceu o fechamento de comércio, escolas e serviços públicos, virtualmente eliminando o risco de perda de produtividade.

Assim, torna-se importante definir qual o peso que ambos os riscos, demanda e produtividade, possuem dentro da matriz completa de riscos assumidas pela empresa Permissionária.

Para estabelecermos uma base bibliográfica sólida sobre o tema, recorreremos ao trabalho “Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus”, publicado pela Associação Nacional dos Transportes Públicos, ANTP, em agosto de 2017. No anexo técnico sobre “Taxa de Remuneração pelos Serviços”, é estabelecida uma métrica para o cálculo da remuneração pelo risco das empresas prestadoras de serviços públicos. Ainda que a aplicação seja feita por simetria, não pela aplicação da planilha proposta pela ANTP em si, a totalidade dos conceitos permanece inalterada.

Com base nos riscos apresentados no referido estudo, foram estimadas as bases de cálculo e o impacto da exclusão dos riscos de demanda e produtividade:

Evento 1: Elevação de preços e ou prazos de implantação dos ativos imobiliários (garagem e infraestrutura) por mudanças nos parâmetros de preços praticados ou escassez de insumos no mercado. Como exemplo, indisponibilidade de terrenos nos custos estimados para a implantação de garagens, centros de manutenção ou pontos de apoio em locais próximos aos itinerários de linhas.

- Base de cálculo para incidência: Investimentos em ativos imobiliários: garagem, centro de manutenção, centro administrativo e infraestrutura.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: elevação máxima prevista de 17% sobre o valor base.

Evento 2: Dificuldades de implantação e integração dos elementos tecnológicos da concessão Como exemplo, pela obrigatoriedade de implantação de sistemas de monitoramento e vigilância de frota inexistentes nos sistemas correntes.

- Base de cálculo para incidência: investimentos e locação em tecnologia: bilhetagem eletrônica, ITS e demais itens correlatos.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: elevação máxima prevista de 10% sobre o valor base.

Evento 3: Riscos Relacionados aos Investimentos Públicos

Não realização dos investimentos a cargo do Poder Público na rede de transportes que sejam necessários ao atendimento das condições técnicas e financeiras planejadas. A produtividade utilizada como referência para avaliação da viabilidade do projeto poderá depender de intervenções públicas como alteração da rede de transportes (racionalização e reprogramação), implantação de viário, terminais ou outras condições diferentes das existentes.

- Base de cálculo para incidência: Aumento de frota e quadro de pessoal embarcado proporcional à perda de produtividade. Não há aumento de número de viagens, portanto de quilometragem, pessoal de controle ou manutenção. Não há alteração da estrutura administrativa.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: elevação máxima prevista de 6% sobre o valor base, correspondente ao risco de não materialização dos ganhos operacionais previstos.

Evento 4: Regulamentação Ambiental

Obtenção da certificação de regularidade ambiental, ISO ou similar, é mais demorada ou enseja maiores custos de implantação do que o previsto.

- Base de cálculo para incidência: investimentos em ativos imobiliários: garagem, centro de manutenção, centro administrativo e infraestrutura da empresa operadora.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: elevação de aproximadamente 4% no valor total dos ativos imobiliários devido às adaptações necessárias ao atendimento da legislação aplicável ao setor.

Evento 5: Riscos ambientais incorridos na fase de operação dos serviços.

- Base de cálculo para incidência: Ocorrência de uma transformação tecnológica a cada 20 anos. A variação se dá sobre preços de veículos e combustível.

- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: Incremento mensurado de 15% a cada 20 anos. Considera-se que todas as perdas pretéritas serão recompostas em processos de reequilíbrio contratual posterior, de forma que a empresa operadora deverá suportar somente o custo financeiro de carregamento das perdas em períodos precedentes. O custo de carregamento atualmente é previsto em 14% ao ano, podendo variar de acordo com o porte da empresa prestadora de serviços a taxa de juros básica da economia (Selic). O período estimado de carregamento até a adequação contratual futura e recomposição das perdas pretéritas é de 2 anos.

Evento 6: Perda de Demanda: Risco Global

Perda de competitividade do sistema regular face aos meios individuais ou alternativos de transporte. Perda de capacidade de pagamento dos usuários do sistema, por correção da tarifa ou redução de salários médios. Fatos ordinários exógenos que venham a alterar de forma expressiva a demanda, tais como a abertura de uma nova linha de Metrô, desativação de centros comerciais, universidades, centros de lazer e similares interferem diretamente na demanda.

- Base de cálculo para incidência: integralidade de remuneração da empresa operadora.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: Perda de demanda agregada observada no país de aproximadamente 39% em um intervalo de 20 anos devido às razões agregadas.

Evento 7: Atrasos no reajuste da tarifa.

- Base de cálculo para incidência: Integralidade das receitas da empresa operadora.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: Perda equivalente ao reajuste não concedido em duas vezes de 8% em um intervalo de 15 anos, resultando em 1,07%.

Evento 8: Inadimplemento do Poder Concedente com relação ao complemento da arrecadação tarifária, em decorrência de problemas fiscais próprios ou aumento da necessidade de recursos públicos por descasamento entre o direito de recebimento da operadora e a arrecadação do sistema por diferentes razões: (1) Reajuste do valor da tarifa de usuário inferior ao contratualmente estabelecido para a remuneração da empresa operadora (2) Revisão da Tarifa de Remuneração por desequilíbrio econômico

financeiro do Contrato. Caso o Poder Concedente não conte com recursos para a cobertura da diferença entre o valor tarifário arrecadado e o valor de remuneração devido para a empresa, a empresa operadora enfrentará constrição de caixa para honrar suas despesas correntes.

- Base de cálculo para incidência: Integralidade das receitas da empresa operadora.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: Dois meses de arrecadação multiplicado pelo custo médio real do capital de terceiros, estimado em 18% ao ano. A ponderação equivale a 3,0% ao ano.

Evento 10: Acidentes que envolvam usuários e/ou funcionários da permissionária.

Impacto do Evento: Desembolsos com os custos associados à ocorrência de acidentes, principalmente que envolvam pessoas, não são parte prevista no plano de custos da empresa operadora, mas possuem elevada probabilidade de ocorrência no longo prazo. Seguros representam uma proteção limitada ao potencial total de perdas.

Impacto em situações de baixo, médio e alto risco

- Base de cálculo para incidência: receitas da empresa permissionária.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: avaliado com base no potencial de perda de receita em situações de ocorrência, média de perda de 1,4% para um caso em 20.

Evento 11: Novos padrões técnicos e operacionais impostos para a empresa operadora.

- Base de cálculo para incidência: veículos, combustível, lubrificantes e rodagem.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: 0,5% de absorção pelo operador ao longo de todo o período de vigência contratual.

Evento 12: Atos de desordem civil resultam na vandalização de veículos e impedimento à operação.

- Base de cálculo para incidência: investimentos em veículos como proporção de custos totais
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: ocorrência que resulte em perda de um veículo em 100 a cada 10 anos.

Evento 13: Riscos de elevação nos custos trabalhistas por aumento de salários acima dos índices convencionais de inflação.

- Base de cálculo para incidência: Custos trabalhistas totais.

- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: Absorção permanente de sobre custos com mão de obra equivalente a 0,5% do valor do custeio com mão de obra.

Evento 14: Greves resultam na paralização total ou parcial dos serviços.

- Base de cálculo para incidência: receita média diária por dia útil.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: perda de três dias úteis de arrecadação ao ano.

Evento 15: Alterações significativas nas condições de financiamento de veículos, afetando a capacidade de investimento da empresa operadora.

- Base de cálculo para incidência: investimentos em veículos como proporção de custos totais.
- Impacto do risco para um intervalo de confiança de 95%: absorção de perdas por parte do operador privado equivalente a 1,10% dos sobre custos com o financiamento de veículos em situações de constrição financeira.

A agregação dos riscos citados resulta na matriz de variâncias exposta na tabela a seguir.

Risco	Incidência	Impacto de Evento a 5%	Desvio Padrão
Implantação 1: Garagens e infraestrutura	5,01	25,00%	0,76
Implantação 2: Tecnologia e sistemas	0,27	25,00%	0,04
Investimentos públicos	51,43	2,00%	0,63
Regulação ambiental 1: Obtenção de certificações	5,01	7,00%	0,21
Regulação ambiental 2: Riscos ambientais	51,09	0,69%	0,22
Perda de demanda: Risco global	100,00	3,71%	2,26
Demanda 2: Gratuidades	0,00	0,00%	0,00
Demanda Integrada	0,00	0,00%	0,00
Receita 1: Reajuste da tarifa	100,00	0,80%	0,49
Receita 2: Inadimplemento Público	10,00	7,49%	0,46
Receita 3: Câmara de Compensação	0,00	0,00%	0,00
Operacional 1: Acidentes	100,00	1,20%	0,73
Operacional 3: Padrões Técnicos	50,59	1,00%	0,31
Operacional 4: Desordem civil	13,70	1,50%	0,13
Trabalhistas 1: Salários acima inf.	34,50	1,27%	0,27
Trabalhistas 2: Greve	100,00	1,33%	0,81
Macroeconômico 1: Taxa de juros	7,74	2,00%	0,09

Desta forma, recomenda-se a exclusão do risco de demanda da matriz de desvios padrões, o que representa aproximadamente 31% dos riscos totais. Assim, resta consignada a recomendação de que se adote a Taxa de Remuneração Mínima Anual igual a 69% de 5,96%, ou seja, 4,11% sobre o Valor Patrimonial Atual apurado para a empresa concessionária. Por simetria entre as empresas concessionárias e as empresas permissionárias, é recomendação desta consultoria que a mesma taxa de remuneração sobre riscos seja aplicada no caso em tela.

A aplicação da remuneração de 4,11% resulta nos valores unitários de remuneração de capital.

Remuneração	Valor por Veículo	Taxa	Remuneração
Veículo	176.240,98	4,110%	7.243,50
Instalações e Equip.	15.140,76	4,110%	622,29
Almoxarifado	11.351,12	4,110%	466,53
TOTAL Anual			8.332,32
TOTAL mensal			694,36

A síntese dos custos com a amortização do capital empregado na operação e a remuneração pelos riscos alocados às empresas permissionárias é apresentada na tabela a seguir.

	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20
Frota Patrimonial	1.852,00	1.852,00	1.852,00	1.852,00
Depreciação por Veículo / mês	3.041,10	3.041,10	3.041,10	3.041,10
Depreciação Econômica	5.632.117,96	5.632.117,96	5.632.117,96	5.632.117,96
Remuneração por Veículo / mês	694,36	694,36	694,36	694,36
Remuneração Planilhada	1.285.954,81	1.285.954,81	1.285.954,81	1.285.954,81
	ago/20	set/20	out/20	nov/20
Frota Patrimonial	1.852,00	1.852,00	1.852,00	1.852,00
Depreciação por Veículo / mês	3.041,10	3.041,10	3.041,10	3.041,10
Depreciação Econômica	5.632.117,96	5.632.117,96	5.632.117,96	5.632.117,96
Remuneração por Veículo / mês	694,36	694,36	694,36	694,36
Remuneração Planilhada	1.285.954,81	1.285.954,81	1.285.954,81	1.285.954,81

i. Síntese dos Custos Econômicos de Prestação dos Serviços no Período de Pandemia.

A agregação entre os custos operacionais variáveis, os custos com pessoal operacional, custos administrativos, demais custos administrativos, amortização de capital e remuneração pelo risco resulta na previsão de custos econômicos das empresas

permissionárias no período de pandemia, marcado entre o dia 1º de abril de 2020 e o dia 30 de novembro de 2020.

Os custos econômicos totais são sintetizados na tabela a seguir:

	abr/20	mai/20
Custo com pessoal operacional.	12.811.689,83	13.137.435,67
Despesas administrativas.	1.750.076,83	1.794.573,71
Custo variável	6.198.259,44	5.889.604,25
Custos Diversos, Seguros e Fardamento	770.762,66	771.644,34
Amortização do Capital	5.632.117,96	5.632.117,96
Remuneração pelo Risco	1.285.954,81	1.285.954,81
INSS / ISS	879.861,70	881.793,73
TOTAL	29.328.723,22	29.393.124,48
	jun/20	jul/20
Custo com pessoal operacional.	15.714.289,88	17.217.038,72
Despesas administrativas.	2.146.572,00	2.351.847,49
Custo variável	7.508.198,45	10.148.583,27
Custos Diversos, Seguros e Fardamento	778.619,03	785.950,15
Amortização do Capital	5.632.117,96	5.632.117,96
Remuneração pelo Risco	1.285.954,81	1.285.954,81
INSS / ISS	1.022.652,13	1.157.365,74
TOTAL	34.088.404,25	38.578.858,14
	ago/20	set/20
Custo com pessoal operacional.	17.796.791,82	18.752.712,95
Despesas administrativas.	2.431.041,76	2.561.620,59
Custo variável	10.838.465,95	10.979.440,92
Custos Diversos, Seguros e Fardamento	787.630,07	790.400,01
Amortização do Capital	5.632.117,96	5.632.117,96
Remuneração pelo Risco	1.285.954,81	1.285.954,81
INSS / ISS	1.199.134,09	1.237.182,90
TOTAL	39.971.136,48	41.239.430,14
	out/20	nov/20
Custo com pessoal operacional.	19.096.609,37	19.228.761,87
Despesas administrativas.	2.608.596,84	2.626.648,87
Custo variável	11.809.596,76	11.751.672,00
Custos Diversos, Seguros e Fardamento	791.396,50	791.779,43
Amortização do Capital	5.632.117,96	5.632.117,96
Remuneração pelo Risco	1.285.954,81	1.285.954,81
INSS / ISS	1.274.977,49	1.277.843,35
TOTAL	42.499.249,74	42.594.778,30

Podemos afirmar que, de acordo com os parâmetros de custos utilizados no conjunto de planilhas tarifárias que embasou a definição tarifária de 2019 e as simulações tarifárias projetadas para 2020, o custo total incorrido pelo conjunto de empresas permissionárias no período de 1º de abril a 30 de novembro de 2020 é de R\$ 297.693.704,75. Destes custos, R\$ 240.637.434,48 representam desembolsos de caixa não postergáveis, por tratarem-se de pagamentos de combustível, salários, peças e

outros. A diferença, R\$ 57.056.270,26, representa custos econômicos efetivamente incorridos pelas empresas permissionárias para a prestação dos serviços, mas não são desembolsos imediatos de caixa, uma vez que a renovação dos veículos anteriormente adquiridos poderá ser realizada em um período posterior. A possibilidade de postergação deste desembolso, contudo, não se confunde com isenção de responsabilidade de remunerar por parte do Poder Público, uma vez que os investimentos foram efetivamente realizados e os gastos foram incorridos para que as empresas permissionárias pudessem prestar os serviços de transporte público de passageiros na Região Metropolitana do Recife.

4. Remuneração das Empresas Permissionárias e Apuração do Equilíbrio Econômico Financeiro.

A análise do equilíbrio econômico financeiro das empresas permissionárias no período de 1º de abril a 30 de novembro compreende a comparação entre os custos econômicos apurados nos termos do 3º capítulo e os valores de remuneração recebidos pelas empresas permissionárias no mesmo período. Para que se possa avaliar de forma clara o equilíbrio do sistema neste período, é relevante sedimentar dois conceitos:

- Receita de uso: receita coletada pelas empresas permissionárias junto aos usuários do sistema, sejam estes usuários pagantes em espécie, em vale transporte ou em outros meios de pagamento utilizados como acesso ao STPP – RMR, de acordo com a política tarifária deliberada pelo Poder Público.
- Receita de venda: receita arrecadada pelas empresas com a comercialização de créditos de viagem, seja pela coleta de numerário nas catracas, pela comercialização de vales ou outras formas de crédito de viagem.

Desta forma, se em um determinado período um usuário, uma empresa ou um ente público adquire um elevado volume de passes que não são imediatamente utilizados, as receitas de venda superarão as receitas de uso. Contudo, nos períodos subsequentes, conforme estes passes sejam utilizados pelos usuários do sistema, sem que novas compras sejam feitas, a receita de uso superará a receita de venda. Em tese, no longo prazo a receita de venda e a receita de uso deverão ser equivalentes. As diferenças de longo prazo deverão existir somente nas situações em que créditos de viagem adquiridos não foram utilizados, sendo tal valor denominado resíduo tarifário.

De acordo com a política pública proposta o Governo do Estado de Pernambuco optou por adquirir créditos de viagem como forma de irrigar financeiramente o sistema. Ou seja, elevou a receita de venda no período, uma vez que a receita de uso permaneceu comprimida em decorrência dos efeitos da crise sanitária e econômica provocada pela COVID 19.

Os dados de comercialização neste período são apresentados na tabela a seguir.

	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20
Arrecadação (receita de uso)	18.541.086,17	18.600.140,21	24.201.433,71	33.412.607,27
Arrecadação (receita de venda)	25.377.710,22	25.467.331,94	31.541.241,14	42.188.299,84
Antecipações	6.836.624,05	6.867.191,73	7.339.807,43	8.775.692,57

	ago/20	set/20	out/20	nov/20
Arrecadação (receita de uso)	36.257.784,25	37.734.732,89	40.918.532,21	40.727.548,24
Arrecadação (receita de venda)	36.202.088,01	38.501.634,92	42.394.726,13	44.853.970,20
Antecipações	-55.696,24	766.902,03	1.476.193,92	4.126.421,96

Conforme se observa, no período de abril a novembro de 2020 a arrecadação da receita de uso das empresas permissionárias totalizou R\$ 250.393.864,95, enquanto a receita de vendas totalizou R\$ 286.527.002,40. A comparação entre os valores indica que houve uma compra antecipada de passes de R\$ 36.133.137,45. Esta compra de passes foi bastante intensa nos meses de abril a julho, quando houve uma média mensal de aproximadamente R\$ 7,5 milhões em passes adquiridos ao mês. Com a expressiva recuperação da receita de uso em julho, que elevou-se cerca de 38% na comparação com a receita de uso do mês de junho, as compras antecipadas de passes por parte do Poder Público reduziram-se, e entre agosto e outubro a média de antecipações reduziu-se em 90%, para aproximadamente R\$ 730 mil / mês. Apenas no mês de novembro de 2020 a política de subvenção setorial por meio da compra antecipada de créditos de viagem foi retomada, face à necessidade das empresas operadoras fazerem caixa para arcar com os custos de 13º salários e outras despesas de fim de ano. Ainda assim, as antecipações de novembro representaram aproximadamente 55% da média do período de abril a julho.

Ao se comparar os dados de custos e arrecadação do sistema, observamos que o déficit operacional do sistema foi de R\$ 47.299.839,80. Este déficit foi parcialmente compensado com a compra de créditos de R\$ 36.133.137,45. Deduz-se que a parcela de custos não coberta pela compra de créditos totalizou R\$ 11.166.702,35 no período de abril a novembro de 2020.

No próximo capítulo do presente parecer é avaliado o impacto que os resultados de equilíbrio econômico financeiro do sistema observados no período de abril a novembro de 2020 terão sobre a política tarifária de 2021.

5. Cenários para o valor tarifário de 2021.

A partir da análise do equilíbrio econômico-financeiro apurado para o período de 2020, deve-se avaliar como este resultado será refletido na análise tarifária projetada para o ano de 2021. Há duas questões a serem tratadas de plano, a partir dos resultados observados até novembro de 2020.

A primeira questão trata da instrução legislativa posta para que o valor dos resíduos tarifários sejam descontados do cálculo do valor da tarifa no período subsequente. O princípio emanado da lei é claro no sentido de que o resíduo referir-se-ia à parcela de créditos comprados por empresas ou cidadãos que fariam uso eventual ou mesmo raro do transporte público, e que ao adquirirem créditos de viagem deixaram de usá-los. O debate, naturalmente, se dá em torno de qual agente deve se apropriar do valor do resíduo: de um lado as empresas operadoras planejaram suas operações de acordo com o volume de crédito comercializado. De outro lado, o crédito não utilizado representou uma receita recebida por um serviço que não necessitou ser efetivamente prestado. A determinação normativa é a de que estes valores sejam incorporados à modicidade da tarifa do usuário, descontando do valor calculado de custos os créditos recebidos.

Trazendo-se a conceituação normativa para o caso em tela, tem-se uma situação marginalmente distinta. Os créditos adquiridos, mormente por entes públicos, não foram comprados por usuários eventuais ou raros, mas sim por entes que seguraram tais créditos como forma de sustentar financeiramente o sistema de permissionárias. Não obstante, a imposição legislativa de desconto destes valores vincula a decisão do administrador público.

Por decorrência, deve-se qualificar o fato de que os desequilíbrios financeiros anteriormente apurados deverão ser entendidos com base na receita de uso do sistema, não em sua receita de venda. Uma vez que a diferença entre a receita de venda arrecada pelas empresas e a receita de uso, portanto o resíduo tarifário, deverá ser revertido em favor da modicidade tarifária, então o “pagamento adicional” recebido pelas empresas para a cobertura de seu desequilíbrio financeiro ao longo do período de pandemia será um fluxo de duas vias, uma entrada em 2020 e uma saída em 2021, sendo o valor líquido neutro, e não positivo.

Neste sentido, na medida em que a política de crédito teve efeito neutro, a forma que resta recomendar para a recomposição do equilíbrio das empresas permissionárias é a

elevação da tarifa dos usuários. Desta sorte, com base nos cálculos expostos no capítulo anterior, deve-se:

- Acrescentar à projeção de receitas o valor do resíduo tarifário, que considerando-se somente a época de pandemia totalizou R\$ 36.133.137,45, sendo este o crédito do sistema junto às empresas permissionárias. Este crédito poderá ser realizado como um acréscimo de usuários equivalentes. A uma tarifa de R\$ 3,5833 aplicada no ano de 2020, este crédito representaria um total de 10.083.760,07 usuários equivalentes a serem acrescidos no cálculo do novo equilíbrio do sistema.
- O débito do sistema junto às empresas permissionárias será de R\$ 47.299.839,80. Como trata-se de um débito, este valor deverá ser lançado nas despesas fixas ou despesas extras do sistema.

Uma vez feitos os devidos lançamentos, entende-se que o equilíbrio de 2020, considerando-se o período de 1º de abril a 30 de novembro, estará devidamente compensado.

Este é o parecer.

São Paulo, 18 de janeiro de 2020.



Fernando Leme Fleury
Sócio Diretor
CORECON - SP 31.831

ALMEIDA &
FLEURY
CONSULTORIA
DE ECONOMIA
S/
S:11717392000
120

Assinado de forma
digital por
ALMEIDA & FLEURY
CONSULTORIA DE
ECONOMIA S/
S:11717392000120
Dados: 2021.01.19
10:48:53 -03'00'