



Parecer Conjunto Administrativo e Jurídico

nº 097/2025

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 149/2025.

SOLICITANTE: Consórcio Atalaia Transportes Coletivos SPE Ltda.

INTERESSADOS: Consórcio Atalaia Transportes Coletivos SPE Ltda., Diretoria de Mobilidade Urbana – SEDUH/DMU, Município de Itajaí/SC.

OBJETO: Pedido de Primeira Revisão Tarifária Extraordinária – 1ª RTE, referente ao Contrato de Concessão nº 100/2023, que delega ao Consórcio Atalaia a prestação e exploração do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município de Itajaí.

1. BREVE HISTÓRICO

I. Escorço histórico do procedimento licitatório - Concorrência n.º 004/2021

Edital da Concorrência Pública n.º 004/2021 – Delegação, por concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte público coletivo de passageiros no Município de Itajaí

O Município de Itajaí, visando delegar à iniciativa privada a prestação do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus, promoveu, a partir de 2019, os estudos técnicos preparatórios à futura concessão.

Em 14/02/2020, em observância à Instrução Normativa n.º TC-022/2015 do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, foi encaminhada àquela Corte a minuta do Edital de Concorrência, com seus anexos e demais documentos, para análise técnica do planejamento da futura concessão, cujo processo foi autuado sob n.º @LCC 20/00056690.

Na análise preliminar (DLC-144/2020), a área técnica do Tribunal de Contas formulou 37 recomendações de aprimoramento ao Edital de Concessão, alertando de que a matéria seria novamente analisada por ocasião da publicação do Edital final.



Considerando o entendimento do Município de que as recomendações haviam sido atendidas, publicou o Edital de Concorrência Pública n.º 004/2021 (Processo Administrativo n.º 2835/2019-e), cujo objeto consistia na “delegação, por concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte público coletivo de passageiros no Município de Itajaí”, tendo como critério de julgamento o menor valor da tarifa, com investimentos estimados em R\$ 62.222.200,15 e prazo contratual de 20 anos.

O edital foi lançado em 04/08/2021 e publicado no Jornal do Município (edição extra n.º 2436, de 06/08/2021), no Diário Oficial do Estado (n.º 21.579, de 06/08/2021) e no Diário Oficial da União (n.º 148, de 06/08/2021):

MUNICÍPIO DE ITAJAÍ CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 004/2021 CHAVE TCE -FADAC004BA76F85FD55FB3EFE390BBA201D3340A O Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, através da Prefeitura de Itajaí, à Rua Alberto Werner, 100, Vila Operária, torna público que fará realizar licitação, na DELEGAÇÃO, POR CONCESSÃO, DA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ, de acordo com as condições fixadas do edital e seus anexos. O edital encontra-se à disposição dos interessados para fazer o download, através do site www.itajai.sc.gov.br. Maiores informações no endereço eletrônico licitacoes@itajai.sc.gov.br. Os envelopes serão recebidos até às 13h30min do dia 13 de setembro de 2021, na Diretoria Executiva de Licitações e Contratos do Município de Itajaí, no endereço acima mencionado, momento no qual se dará início à sessão de abertura, com participação aberta às proponentes e ao público. Itajaí (SC), 04 de agosto de 2021. JEAN CARLOS SESTREM Secretário Municipal de Governo	Itajaí MUNICÍPIO DE ITAJAÍ CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 004/2021 CHAVE TCE -FADAC004BA76F85FD55FB3EFE390BBA201D3340A O Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, através da Prefeitura de Itajaí, à Rua Alberto Werner, 100, Vila Operária, torna público que fará realizar licitação, na DELEGAÇÃO, POR CONCESSÃO, DA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ, de acordo com as condições fixadas do edital e seus anexos. O edital encontra-se à disposição dos interessados para fazer o download, através do site www.itajai.sc.gov.br. Maiores informações no endereço eletrônico licitacoes@itajai.sc.gov.br. Os envelopes serão recebidos até às 13h30min do dia 13 de setembro de 2021, na Diretoria Executiva de Licitações e Contratos do Município de Itajaí, no endereço acima mencionado, momento no qual se dará início à sessão de abertura, com participação aberta às proponentes e ao público. Itajaí (SC), 04 de agosto de 2021. JEAN CARLOS SESTREM Secretário Municipal de Governo Cod. Mat.: 756493
---	--

(Jornal do Município | Prefeitura Municipal de Itajaí |

(Diário Oficial – SC – Nº 21.579, de 6 de agosto de 2021)

Página 4 – Ano XX – Edição Extra Nº 2436 – 06 de agosto de 2021)



PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAJAÍ

AVISO DE LICITAÇÃO CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2021

O Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, através da Prefeitura de Itajaí, à Rua Alberto Werner, 100, Vila Operária, torna público que fará realizar licitação, na DELEGAÇÃO, POR CONCESSÃO, DA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ, de acordo com as condições fixadas do edital e seus anexos. O edital encontra-se à disposição dos interessados para fazer o download, através do site www.itajai.sc.gov.br. Maiores informações no endereço eletrônico licitacoes@itajai.sc.gov.br. Os envelopes serão recebidos até às 13h30min do dia 13 de setembro de 2021, na Diretoria Executiva de Licitações e Contratos do Município de Itajaí, no endereço acima mencionado, momento no qual se dará início à sessão de abertura, com participação aberta às proponentes e ao público. CHAVE TCE -FADAC004BA76F85FD55FB3EFE390BBA201D3340A

Itajaí (SC), 4 de AGOSTO de 2021.
JEAN CARLOS SESTREM
Secretário Municipal de Governo

(Diário Oficial da União – Seção 3 | ISSN 1677-7069 | Nº 148, sexta-feira, 6 de agosto de 2021)

Posteriormente, a Diretoria de Licitações e Contratações do TCE/SC constatou que apenas parte das recomendações havia sido atendida, sugerindo a sustação cautelar do certame (Relatório DLC-910/2021). O Município, antes mesmo de decisão do Conselheiro Relator, suspendeu o procedimento licitatório:

TERMO DE SUSPENSÃO

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 004/2021

PREZADOS SENHORES LICITANTES:

Informamos que se encontra **SUSPENSO**, por necessidade de possível adequação ao Edital, a **CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 004/2021**, destacando-se que tão logo restabelecidos os novos prazos, dar-se-á a necessária publicidade.

Itajaí (SC), 10 de setembro de 2021.

JEAN CARLOS SESTREM
Secretário Municipal de Governo

Após os ajustes no Edital e reanálise do Tribunal de Contas, a Diretoria de Licitação e Contratação sugeriu, primeiro, a anulação do procedimento licitatório (DLC - 617/2022), mas



que, diante de novos ajustes efetuados, concluiu pela adequação do procedimento licitatório e, via de consequência, revogou a medida cautelar de sustação (DLC - 950/2022). Tais conclusões foram acatadas na decisão singular pelo Conselheiro Relator em 1º/12/2022. Posteriormente, o Tribunal Pleno, em decisão publicada em 12/04/2023, determinou o arquivamento do processo, reconhecendo o atendimento das orientações técnicas.

Com efeito da revogação da suspensão, o certame licitatório foi reaberto em 17/01/2023:

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO Publicado em: 18/01/2023 Edição: 13 Seção: 3 Página: 256 Órgão: Prefeituras/Estado de Santa Catarina/Prefeitura Municipal de Itajaí AVISO DE LICITAÇÃO CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 4/2021 REABERTURA O Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, através da Prefeitura de Itajaí, à Rua Alberto Werner, 100, Vila Operária, torna público que fará realizar licitação, de DELEGACÃO, POR CONCESSÃO, DA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ, de acordo com as condições fixadas do edital e seus anexos. O edital encontra-se à disposição dos interessados para fazer o download, através do site www.itajai.sc.gov.br. Maiores informações no endereço eletrônico licitacoes@itajai.sc.gov.br. Os envelopes serão recebidos até às 13h30min do dia 17 de fevereiro de 2023, na Diretoria Executiva de Licitações e Contratos do Município de Itajaí, no endereço acima mencionado, momento no qual se dará início à sessão de abertura, com participação aberta às proponentes e ao público. CHAVE TCE - FADAC004BA76F85FD55FB3EFE390BBA201D3340A Itajaí (SC), 17 de janeiro de 2023 JEAN CARLOS SESTREM Secretário Municipal de Governo	MUNICÍPIO DE ITAJAÍ CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 004/2021 REABERTURA DE PRAZO CHAVE TCE - FADAC004BA76F85FD55FB3EFE390BBA201D3340A O Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, através da Prefeitura de Itajaí, à Rua Alberto Werner, 100, Vila Operária, torna público que fará realizar licitação, de DELEGACÃO, POR CONCESSÃO, DA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ, de acordo com as condições fixadas do edital e seus anexos. O edital encontra-se à disposição dos interessados para fazer o download, através do site www.itajai.sc.gov.br. Maiores informações no endereço eletrônico licitacoes@itajai.sc.gov.br. Os envelopes serão recebidos até às 13h30min do dia 17 de fevereiro de 2023, na Diretoria Executiva de Licitações e Contratos do Município de Itajaí, no endereço acima mencionado, momento no qual se dará início à sessão de abertura, com participação aberta às proponentes e ao público. Itajaí (SC), 17 de janeiro de 2023. JEAN CARLOS SESTREM Secretário Municipal de Governo
--	--

(Publicado no DOU em 18/01/2023 – Edição 13, Seção 3, Pag.(Jornal do Município | Prefeitura Municipal de Itajaí | Página 18 256) – Ano XXI – Edição Nº 2632 – 18 de janeiro de 2023)

Registre-se que no processo administrativo licitatório da Concorrência n.º 004/2021 houve pedidos de esclarecimentos de empresas interessadas em participar do certamente licitatório. Esses expedientes foram respondidos pela Diretoria Executiva de Licitações e Contratos da Prefeitura Municipal de Itajaí (Ofícios n.ºs 001/2023-SEGOV/DLC, de 09/01/2023; 004/2023-SEGOV/DLC, de 1º/02/2023; 005/2023-SEGOV/DLC, de 1º/02/2023; 010/2023-SEGOV/DLC, de 16/02/2023). Além disso, houve duas impugnações administrativas apresentadas pela empresa Hodierna Transporte Ltda., em que a Comissão Especial de Licitações concluiu pela improcedência das impugnações (Decisões Administrativas n.ºs 052/2023 e 061/2023).



No dia 17/02/2023 a Comissão Especial de Licitações procedeu a abertura do certame (Concorrência n.º 004/2021) tendo sido recebido apenas os envelopes do Consórcio Atalaia (único participante), formado pelas empresas Transpiedade - Transportes Coletivos Ltda. (CNPJ 13.114.396/0001-40) e Transportes Coletivos Nossa Senhora da Piedade Ltda. (CNPJ 75.809.186/0001-23). Na sequência passou-se ao credenciamento da empresa líder do Consórcio Transpiedade - Transportes Coletivos Ltda., representada pelo Sr. Rodrigo Corleto Hoelzl. Dada a singularidade e complexidade do objeto licitado o presidente da comissão especial de licitação e seus membros decidiram por suspender a sessão para análise interna da parte técnica.

Em 1º/03/2023 a Comissão Especial de Licitação declarou habilitado o Consórcio Atalaia, com credenciamento da empresa líder Transpiedade - Transportes Coletivos Ltda., representada pelo Sr. Rodrigo Corleto Hoelzl.

II. Do Contrato de Concessão e Termos Aditivos

Contrato n.º 100/2023

Em 24/04/2023, foi firmado o Contrato de Concessão n.º 100/2023 (SIPE n.º 2835/2019-e) entre o Município de Itajaí e o Consórcio Atalaia, tendo por objeto *“a prestação do serviço público de transporte coletivo por ônibus, objeto deste contrato, se dará pela operação do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros em ônibus de Itajaí - STPC/Itajaí, realizado pela oferta de viagens na área operacional, abrangendo o serviço regular convencional, diferenciado e, eventualmente, experimental, conforme classificação da Lei Ordinária Municipal nº 3.076/1996”* (Item 1, da Cláusula Segunda – Objeto).

O prazo de 20 anos (Cláusula Quinta), no valor estimado de R\$ 83.789.893,97, de acordo com o valor do investimento a ser realizado (Cláusula Quarta).

Em setembro de 2024 as partes firmaram o 1º Termo Aditivo ao Contrato, cujo objeto constituiu *“a alteração da pessoa jurídica, assumindo o papel de Concessionária a empresa ATALAIA TRANSPORTES COLETIVOS SPE LTDA, com o CNPJ registrado sob o nº 52.606.798/0001-13”*.



Em outubro de 2024, o 2º Termo Aditivo concedeu o prazo de “90 (noventa) dias, contados a partir do dia 09/10/2024, para que a empresa Transpiedade Transportes Coletivos LTDA (empresa Líder do Consórcio Atalaia) conclua todos os trâmites junto aos órgãos públicos em nome da Sociedade de Propósito Específico (Atalaia Transportes Coletivos SPE LTDA), para garantir que não haja interrupções, e assegurar a qualidade dos serviços prestados pela concessionária. Nesse período, ficam autorizados os pagamentos e demais atos inerentes ao presente contrato, em nome da empresa Transpiedade Transportes Coletivos LTDA (empresa Líder)”.

Posteriormente, em fevereiro de 2025, o 3º Termo Aditivo prorrogou tal prazo por mais “180 (cento e oitenta) dias, contados a partir do dia 08/01/2025, para que a empresa Transpiedade Transportes Coletivos LTDA (empresa Líder do Consórcio Atalaia) conclua todos os trâmites junto aos órgãos públicos em nome da Sociedade de Propósito Específico (Atalaia Transportes Coletivos SPE LTDA), para garantir que não haja interrupções, e assegurar a qualidade dos serviços prestados pela concessionária. Nesse período, ficam autorizados os pagamentos e demais atos inerentes ao presente contrato, em nome da empresa Transpiedade Transportes Coletivos LTDA (empresa Líder)”.

III. Da legislação aplicável

O serviço de transporte público coletivo urbano é regulado por um conjunto normativo que assegura compatibilidade com os princípios da legalidade, eficiência, modicidade tarifária, acessibilidade e sustentabilidade do sistema. Dentre as principais normas, destacam-se:

No âmbito nacional:

1. Lei da Mobilidade Urbana (Estatuto da Cidade): 10.257/2001, que estabelece diretrizes para o planejamento urbano e a mobilidade sustentável;
2. Lei da Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida: 10.098/2000, que dispõe sobre normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade;



3. Lei de Licitações e Contratos Administrativos: 14.133/2021, que regula procedimentos licitatórios e contratuais, incluindo, de forma subsidiária, concessões de serviços públicos;
4. Lei das Concessões: 8.987/1995, que trata das regras gerais aplicáveis à prestação de serviços públicos sob regime de concessão ou permissão.

No âmbito municipal:

1. Lei Ordinária n.º 3.076/1996, dispõe sobre o transporte coletivo de passageiros no Município de Itajaí;
2. Lei Ordinária n.º 6.808/2017, que institui o plano de mobilidade urbana do Município de Itajaí.

Essas normas constituem os principais instrumentos legais aplicáveis, sem prejuízo de outras que venham a surgir, substituir ou alterar o regramento ora citado. O conjunto normativo supracitado orienta a regulação do serviço, assegurando compatibilidade com os princípios da legalidade, eficiência, modicidade tarifária, acessibilidade e sustentabilidade do sistema.

IV. Da Regulação do Transporte Coletivo

Agência Intermunicipal de Regulação de Serviços Públicos - AGIR

Em 04/04/2025, a 118ª Assembleia-Geral Ordinária da AGIR aprovou o ingresso do Município de Itajaí com ente conveniado ao Consórcio Público da Agência Intermunicipal de Regulação de Serviços Públicos, reconhecimento formalizado pela Resolução AGIR nº 300/2025 e pelo Termo de Convênio CR nº 03/2025, datado de 20 de maio de 2025, publicado no Diário Oficial dos Municípios do Estado de Santa Catarina (DOM/SC) em 05/06/2025 (publicação nº 7292860).

A partir dessa data, a AGIR passou a exercer, de forma oficial e formal, as funções de regulação, controle e acompanhamento do Contrato de Concessão n.º 100/2023, relativo à prestação do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros no Município de Itajaí.



V. Das interações iniciais entre AGIR e as partes

De acordo com o disposto no Edital de Concorrência Pública nº 004/2021, Anexo XII – *Regras de Reajuste e Revisão Tarifárias*, estão previstos os seguintes mecanismos de atualização da tarifa de remuneração:

1. **Reajuste Tarifário:** a ser aplicado anualmente, a cada 12 (doze) meses contados da data de apresentação da proposta, conforme fórmula paramétrica estabelecida no referido Anexo;
2. **Revisão Tarifária Periódica (RTP):** a cada três anos, contados da data de apresentação da proposta, oportunidade em que deverão ser reavaliados todos os valores unitários apresentados pela Concessionária em sua proposta comercial (Anexos VI e VII), devidamente atualizados pelos índices ou coeficientes específicos previstos neste Anexo;
3. **Revisão Tarifária Extraordinária (RTE):** passível de instauração a qualquer tempo, independentemente da data-base fixada para o reajuste anual, devendo ser aplicada a planilha de reequilíbrio de forma análoga ao processo ordinário da RTP, observando-se, em todos os casos, o disposto na Matriz de Riscos constante do Anexo IX do Edital.

Ressalta-se que, embora a operação dos serviços tenha sido iniciada 180 (cento e oitenta) dias após a assinatura do contrato – ou seja, em **outubro de 2023** –, a data-base contratual estabelecida para os processos de reajuste e revisão tarifária corresponde a **fevereiro de 2023**, mês de apresentação da proposta vencedora do certame. Dessa forma, nos termos contratuais, os reajustes anuais referentes a fevereiro/2024 e fevereiro/2025 deveriam ter sido aplicados, o que não se concretizou. Eventual desequilíbrio econômico-financeiro decorrente da não aplicação desses reajustes, contudo, é devidamente considerado no âmbito da presente Revisão Tarifária.

Em junho de 2025, a AGIR assumiu a regulação do Contrato de Concessão e, no mesmo mês, recebeu o Ofício nº 030/2025 – SEDUH/DMU, do Poder Concedente, que tratava do “*encaminhamento de documentação e pedido de parecer sobre aporte financeiro cautelar*”.



No referido expediente, o Poder Concedente solicitou manifestação técnica da Agência acerca da matéria.

Em resposta, a AGIR encaminhou o Ofício nº 191/2025 – ADM/AGIR, no qual:

1. reconheceu o subsídio anual fixo no valor de R\$ 12.979.826,53, conforme previsto na planilha do Edital e mantido na proposta vencedora do certame;
2. recomendou que a Concessionária ou o Poder Concedente formulassem pedido formal de instauração de processo de Revisão Tarifária Extraordinária (RTE) perante esta Agência, instruído com planilhas abertas, cálculos e documentos comprobatórios do alegado desequilíbrio, em conformidade com o art. 3º da Resolução AGIR nº 017/2025; e
3. orientou que o Poder Concedente instaurasse processo administrativo próprio para apuração e eventual responsabilização por possíveis não conformidades, assegurando-se o contraditório e a ampla defesa.

Ainda em junho de 2025, a AGIR expediu os Ofícios nº 199/2025 e nº 204/2025, ambos relacionados à temática do subsídio, por meio dos quais:

1. recomendou a revisão imediata do ato de retenção e a consequente liberação integral dos valores do subsídio contratual devidos à Concessionária; e
2. reconheceu a existência de déficit no montante de R\$ 2.855.480,17, devidamente corrigido monetariamente pelo INPC, referente ao período de 21/10/2023 a 30/04/2025, conforme demonstrado na Tabela 1 subsequente.

O referido valor foi posteriormente considerado sanado pelo Município, conforme acordo informado pelo Poder Concedente por meio do Ofício DMU nº 037/2025.

Por fim, em julho de 2025, foi encaminhado o Ofício nº 234/2025 – ADM/AGIR, também em atendimento a demandas das partes, no qual esta Agência orientou que o valor anual contratual de R\$ 12.979.826,53 fosse pago em 12 (doze) parcelas mensais fixas de R\$ 1.081.652,21, equivalentes a 1/12 do total, em observância às regras contratuais vigentes, ressaltando-se a possibilidade de alteração mediante celebração de Termo Aditivo Contratual. Adicionalmente, a AGIR colocou-se à disposição para participar de futuras discussões entre as partes acerca do modelo de subsídio contratual atualmente adotado.



Tabela 1 – Correção monetária realizada pela AGIR do subsídio devido à Concessionária (pelo INPC)

Pagamento em	Subsídio contratual	Efetivamente pago	Data do empenho	Período de correção	Índice de	Valor corrigido	Diferença	Período de correção	Índice de	Valor corrigido
			Concessionária	Anterior ao pagamento	correção			da diferença após pgto	correção	
nov/23	R\$ 383.812,07	R\$ 391.172,85	mar/24	11/2023 a 02/2024	1,0204417	391.657,85	- 485,00	03/2024 a 05/2025	1,0627793	- 515,44
dez/23	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.066.835,06	mar/24	12/2023 a 02/2024	1,0194223	1.102.660,38	- 35.825,32	03/2024 a 05/2025	1,0627793	- 38.074,41
jan/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.102.396,23	mar/24	01/2024 a 02/2024	1,0138462	1.096.628,98	- 5.767,25	03/2024 a 05/2025	1,0627793	- 6.129,31
fev/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.099.384,21	mar/24	02/2024 a 04/2024	1,0137524	1.096.527,52	- 2.856,69	03/2024 a 05/2025	1,0627793	- 3.036,03
mar/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 832.759,56	mai/24	03/2024 a 04/2024	1,005607	1.087.717,03	- 254.957,47	05/2024 a 05/2025	1,0568534	- 269.452,67
abr/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25	mai/24	04/2024 a 04/2024	1,0037	1.085.654,32	- 195.463,07	05/2024 a 05/2025	1,0568534	- 206.575,81
mai/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 861.475,40	mai/24		0	1.081.652,21	- 220.176,81	05/2024 a 05/2025	1,0568534	- 232.694,61
jun/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25	jun/24		0	1.081.652,21	- 191.460,96	06/2024 a 05/2025	1,0520142	- 201.419,65
jul/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 861.475,40	jul/24		0	1.081.652,21	- 220.176,81	07/2024 a 05/2025	1,0493907	- 231.051,50
ago/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25	ago/24		0	1.081.652,21	- 191.460,96	08/2024 a 05/2025	1,0466694	- 200.396,33
set/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25	set/24		0	1.081.652,21	- 191.460,96	09/2024 a 05/2025	1,0481368	- 200.677,28
out/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 733.736,29	out/24		0	1.081.652,21	- 347.915,92	10/2024 a 05/2025	1,043130	- 362.921,43
nov/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 316.739,72	nov/24		0	1.081.652,21	- 764.912,49	11/2024 a 05/2025	1,0368052	- 793.065,25
dez/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 863.385,62	dez/24		0	1.081.652,21	- 218.266,59	12/2024 a 05/2025	1,033395	- 225.555,60
jan/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25	jan/25		0	1.081.652,21	- 191.460,96	01/2025 a 05/2025	1,0284584	- 196.909,63
fev/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.052.624,92	fev/25		0	1.081.652,21	- 29.027,29	02/2025 a 05/2025	1,0284584	- 29.853,36
mar/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.189.178,00	N/A		0	1.081.652,21	107.525,79	03/2025 a 05/2025	1,0134592	108.973,00
abr/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.172.445,27	abr/25		0	1.081.652,21	90.793,06	04/2025 a 05/2025	1,0083168	91.548,17
mai/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.205.216,04	N/A		0	1.081.652,21	123.563,83	05/2025 a 05/2025	1,0035	123.996,30
	R\$ 19.853.551,85	R\$ 17.199.780,82								- 2.855.480,17
										com correção mone
										aumento de 7,600849101

Fonte: AGIR (2025).



Em 11/07/2025, a Concessionária protocolizou junto à AGIR o pleito de instauração da Primeira Revisão Tarifária Extraordinária (1ª RTE), instruído com documentação técnica e planilhas de reequilíbrio econômico-financeiro. A análise desse pleito será objeto de exame no item seguinte deste Parecer Conjunto.

2. DO PLEITO DA PRIMEIRA REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA (1ª RTE)

I. Do Pedido da Concessionária

Trata-se de pleito de Primeira Revisão Tarifária Extraordinária (1ª RTE) encaminhado a esta Agência Reguladora em 10 de julho de 2025, por meio eletrônico, pelo Consórcio Atalaia Transportes Coletivos SPE Ltda., Concessionária responsável pela prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Itajaí.

Segundo exposto pela Concessionária, verificaram-se fatores de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, os quais justificariam a instauração da presente 1ª RTE. Entre os principais fundamentos apresentados, destacam-se: (i) variação significativa dos custos operacionais; (ii) não recebimento integral do subsídio contratual previsto; e (iii) divergência relevante entre a demanda projetada e a demanda efetivamente observada.

O pleito formulado pela Concessionária apresentou três cenários de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 100/2023, a saber:

1. **Cenário 1:** recomposição exclusivamente pela elevação da tarifa de remuneração, sem aportes fixos adicionais, além do aporte anual fixo já existente, no montante aproximado de R\$ 12 milhões anuais;
2. **Cenário 2:** mantendo-se o aporte anual fixo existente, recomposição mediante elevação da tarifa de remuneração, acrescida de indenização em torno de R\$ 5 milhões;
3. **Cenário 3:** mantendo-se o aporte anual fixo existente, recomposição exclusivamente por meio de indenização, no valor de aproximadamente R\$ 8,7 milhões.



Os resultados apurados encontram-se sintetizados na Tabela 2 – Resumo dos Cenários de Recomposição, com base nas informações apresentadas pela IBETA (2025).

Tabela 2 – Resumo dos Cenários de Recomposição

	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3
Tarifa Recomendada para Reequilíbrio	R\$ 8,70	R\$ 8,44	R\$ 4,30
Aporte Financeiro Reequilíbrio	Não aplicável	R\$ 4.965.182,40	R\$ 4.965.182,40
Aporte Financeiro Adicional (ano)	Não aplicável	Não aplicável	R\$ 8.666.103,59

Fonte: IBETA (2025).

II. Da Abertura de Processo Administrativo e Validação do Poder Concedente

Em ato contínuo, esta Agência instaurou o Processo Administrativo nº 149/2025, destinado à análise da 1ª Revisão Tarifária Extraordinária de Itajaí, e encaminhou ao Poder Concedente, por meio eletrônico, solicitação de manifestação formal acerca do pedido.

Em 31/07/2025, o Poder Concedente encaminhou o Ofício DMU nº 037/2025, cujo teor encontra-se parcialmente transcrito a seguir.

1. PLEITO DE COMPLEMENTO DO SUBSÍDIO

a) Acordo já celebrado – Destacamos que não consta, no pleito, o acordo de recomposição já firmado entre Município e Concessionária, no valor total de **R\$ 2.855.480,17**. Desse montante, a primeira parcela, de **R\$ 1.427.740,08**, já foi paga, restando apenas a segunda parcela, de **R\$ 1.427.740,09**. Com esses valores, o desequilíbrio causado pela diferença entre os montantes de subsídio previstos e os efetivamente pagos encontra-se, no entendimento do Município, **sanado**; eventuais desequilíbrios remanescentes deverão ser equacionados pelo mecanismo denominado pela Concessionária “Aporte Anual Complementar”.

b) Receitas alternativas – O Edital de Concessão, item 3.2, estabelece que “30 % das receitas alternativas deverão ser destinadas à modicidade tarifária e 70 % revertidos ao Concedente, a fim de fomentar sua exploração”. Assim, todos os valores auferidos pela Concessionária nessa rubrica devem ser considerados e deduzidos de qualquer quantia eventualmente devida a título de recomposição.

c) Prazo para pagamento do subsídio – No Termo Aditivo a ser celebrado após a conclusão da RTE, deverá constar cláusula que fixe prazo de 15 dias para pagamento do subsídio, contado da



data de recebimento do pleito mensal da Concessionária, condicionada à apresentação da documentação exigida para a liquidação e ao aval da AGIR.

d) Evasão de receita por falta de controle nos terminais – Fiscalizações constataram falhas na barreira de cobrança dos terminais. Como o sistema de Itajaí utiliza integração física, o embarque sem validação configura evasão e compromete a arrecadação. Destacamos que a Proposta Financeira da concessionária prevê a contratação de 9 fiscais/despachantes e 8 bilheteiros/porteiros. Urge a adoção de controles eficazes de bilhetagem, e estamos abertos a sugestões da concessionária, especialmente diante da iminência da licitação para a reforma dos terminais de transporte público.

e) Forma de pagamento do subsídio – A forma atual — valor fixo de R\$ 12.979.826,53, dividido em parcelas mensais — não se harmoniza com a definição de “subsídio tarifário” contida no art. 9º, § 3º, da Lei Federal 12.587/2012, segundo a qual “a existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário”. Propomos que o subsídio tenha apenas um valor anual previsto, para fins de dotação orçamentária, mas seja apurado mensalmente, conforme a demanda realizada, evitando distorções entre custo efetivo e compensação financeira e garantindo maior transparência ao cidadão.

f) Flexibilização de prazos para alcançar o valor adicional de subsídio – O aporte financeiro anual adicional (R\$ 8.666.103,59) previsto no pleito da RTE representa aproximadamente 67 % do subsídio estimado inicialmente. O impacto dessa revisão é significativo para o Município, cuja lei orçamentária para 2025 já está aprovada e cuja dotação da Diretoria de Mobilidade Urbana seria insuficiente. Assim, solicitamos que todo o reequilíbrio seja efetuado a partir de janeiro de 2026, iniciando-se com a parcela referente à operação de dezembro de 2025, quando nossa dotação orçamentária contemplará os valores finais apurados nesta RTE.

2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A OPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

a) Medidas operacionais para equilíbrio econômico-financeiro – O Anexo XII autoriza, em substituição ou complemento ao aumento tarifário, a compensação financeira direta ou a adequação da oferta de serviço. Há linhas com baixa ocupação e IPK reduzido. Impõe-se

revisão profunda dessas linhas, admitindo-se sua supressão onde o impacto ao usuário seja mínimo, como forma de reduzir o custo por passageiro.

Exemplo de ineficiência: na linha **C6**, no mês de junho, os dados de bilhetagem indicam que, após as 20h em dias úteis (horários das 20h15 e 21h35), houve apenas **27 passageiros** em 38 viagens, totalizando cerca de **474,6 km** rodados. Considerando o IPK médio do sistema (aproximadamente 1,0 passageiro/km) e a tarifa técnica apresentada na RTE (**R\$ 14,81** por passageiro no ano 3), estima-se custo de **R\$ 7.029,12** para arrecadação de **R\$ 77,40**. As 27 passagens foram feitas por apenas 9 usuários distintos. Esse padrão repete-se em outras linhas, evidenciando a urgência de reavaliar a operação. Os dados referentes a essa operação encontram-se no Anexo I.



b) **Ampliação da frequência nos horários de pico** – Em contrapartida, há linhas troncais de elevada demanda. Por exemplo:

- **Linha T1B – Schmithausen / Santa Regina**
 - Demanda superior a **35 000 passageiros/mês**;
 - Entre 05h00 e 09h00, intervalo médio de **23 minutos** (05h15 – 08h42).
- **Linha T1A – Cordeiros / Fazenda**
 - Intervalo médio de **16,4 minutos** no mesmo período (05h40 – 09h40).
- Linhas **T2A** e **T2B** também apresentam elevada demanda.

A administração municipal pretende aumentar a frequência dessas linhas nos horários de pico, reduzindo o intervalo médio para 15 minutos entre 6 h e 9 h e ajustando, na mesma proporção, o pico do fim da tarde. Pretendemos também ampliar a oferta nessas linhas nas manhãs de sábado, quando muitos estabelecimentos comerciais funcionam normalmente e há demanda de ônibus para atender à população. Cientes dos impactos sobre quilometragem, frota e revisão tarifária, solicitamos que os cenários de revisão incluam:

3. DA GARANTIA DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA CONCESSÃO

I. Amparo Legal

A prestação de serviços públicos sob o regime de concessão encontra fundamento no art. 175 da Constituição Federal, que impõe ao Poder Público o dever de assegurar a continuidade e a adequação desses serviços, mediante delegação por licitação. Essa diretriz constitucional foi regulamentada pela Lei nº 8.987/1995, que disciplina o regime das concessões e permissões da prestação de serviços públicos.

Nos termos do art. 9º da referida norma, a tarifa do serviço concedido deverá ser fixada conforme o preço proposto pela licitante vencedora, devendo ser preservada pelas regras de revisão tarifária previstas em lei, no edital e no contrato. O §2º do mesmo artigo autoriza expressamente a previsão de mecanismos contratuais de revisão tarifária, com a finalidade de garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da avença. Complementarmente, o art. 29, inciso V, atribui ao poder concedente a competência para



homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, conforme os preceitos legais e contratuais aplicáveis.

Essa prerrogativa legal está em consonância com o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, o qual estabelece a obrigatoriedade de observância das condições efetivas da proposta durante toda a vigência contratual. Tal dispositivo constitui o alicerce jurídico do princípio do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos, assegurando à concessionária a contraprestação adequada e suficiente para a execução do serviço nos moldes originalmente pactuados.

O princípio supramencionado foi posteriormente regulamentado pela Lei nº 8.666/1993, que consagra, em diversos dispositivos, a obrigação de manutenção do equilíbrio contratual, notadamente:

1. **Art. 57, §1º:** preservação do equilíbrio em caso de prorrogação contratual;
2. **Art. 58, §§1º e 2º:** prerrogativa da Administração de alterar unilateralmente o contrato, desde que assegurada a revisão da equação econômico-financeira;
3. **Art. 65, inciso II, alínea “d”, §§5º e 6º:** hipóteses que autorizam a recomposição do equilíbrio em decorrência de fatos supervenientes, extraordinários ou imprevisíveis.

A observância desse princípio não se trata de mera faculdade, mas de verdadeiro dever jurídico imposto às partes, visando preservar a comutatividade e a boa-fé objetiva nas relações contratuais. A recomposição da equação econômico-financeira é medida de justiça contratual que visa proteger o contratado contra a onerosidade excessiva, bem como a Administração contra o enriquecimento sem causa.

O entendimento jurisprudencial sedimentado corrobora essa diretriz. Destaca-se o seguinte precedente:

ADMINISTRATIVO E PROCESSO CIVIL. CONTRATOS ADMINISTRATIVOS. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. DEVER DE AMBAS AS PARTES. [...]

1. A Administração Pública deve obedecer às cláusulas contratuais, sob pena de subverter o equilíbrio econômico-financeiro que deve reger as relações contratuais.
2. A suspensão de serviços públicos repercute diretamente na esfera jurídica dos administrados, devendo ser considerada a supremacia do interesse público e a continuidade do serviço essencial. (*Acórdão 926402, 20150020324096AGI, Rel. Des. Flávio Rostiróla, 3ª Turma Cível, julgado em 09/03/2016, DJE 15/03/2016*).



Diante desse cenário, a instauração do processo de Revisão Tarifária Extraordinária (RTE) mostra-se não apenas legítima, mas necessária. Trata-se de serviço público essencial, cuja descontinuidade acarretaria sérios danos à coletividade. A manutenção da prestação do serviço com tarifas defasadas compromete a viabilidade econômico-operacional da concessionária, o que, por consequência, vulnera o interesse público subjacente à continuidade e qualidade do serviço.

Cumpramos ressaltar que a responsabilidade pela adequada prestação dos serviços públicos é, por imposição constitucional, do Município, na qualidade de Poder Concedente, conforme estabelece o art. 30, inciso V, da Constituição Federal. Ainda, o §6º do art. 37 dispõe que as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos respondem de forma objetiva pelos danos que seus agentes causarem a terceiros.

Contudo, embora ambas as responsabilidades encontrem assento constitucional, há distinção quanto à sua natureza jurídica e origem imediata: a responsabilidade do Município decorre diretamente da norma constitucional, ao passo que a da concessionária resulta de ato jurídico que a investe na condição de delegatária do serviço, ou seja, o contrato de concessão. É, portanto, este instrumento que delimita qualitativa e quantitativamente os encargos e riscos atribuídos a cada parte.

Dessa forma, a recomposição do equilíbrio contratual mediante a RTE, além de atender ao princípio da legalidade e da segurança jurídica, garante a efetividade da prestação do serviço público e o cumprimento dos deveres assumidos por ambas as partes.

II. Edital de Licitação - Concorrência n.º 004/2021 - Item 3.2

O item 3.2 do Edital assegura que a Concessionária deve manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, observando as regras do Anexo XII (Reajuste e Revisão Tarifária) e o fluxo de caixa apresentado na proposta:

Na vigência da concessão, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a atender à demanda do serviço identificada pelo CONCEDENTE, assegurando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme regras e procedimentos previstos no Anexo XII (Regras de reajuste e revisão tarifárias).



Em atenção ao art. 10 da Lei Federal nº 8.987/1995, os licitantes entregarão junto ao envelope da proposta financeira o fluxo de caixa do licitante, preenchido em conformidade com as diretrizes dos Anexos VI (Manual de cálculo tarifário e termo de referência para elaboração da proposta financeira) e VII (Metodologia e planilha financeira de fluxo de caixa).

Na vigência da concessão, o fluxo de caixa marginal elaborado pela CONCESSIONÁRIA será utilizado como parâmetro para aferição e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Para início da operação do serviço haverá receita tarifária complementar da concessão, neste edital denominada de SUBSÍDIO, a fim de privilegiar o princípio da modicidade tarifária e em atenção aos instrumentos de gestão estabelecidos pelo Art. 14, inciso VII da Lei Municipal nº 6.808/2017.

O déficit originado pelo SUBSÍDIO será custeado por recursos do orçamento municipal com destinação estabelecida por ato legal, estimado em R\$ 10.510.000,00 (dez milhões, quinhentos e dez mil de reais) anuais.

Essa receita tarifária complementar, enquanto houver, será considerada na aferição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Em sendo alterada ou extinta, será revisada a tarifa de remuneração dos serviços, na forma prevista no contrato de concessão.

Durante a operação do STPC/Itajaí é permitido ao CONCESSIONÁRIO à utilização da frota e dos terminais como meio de publicidade, diretamente ou por terceiros, visando à obtenção de receita alternativa. Quando solicitado pelo CONCEDENTE, será cedido por prazo determinado, de modo gratuito e não exclusivo, o espaço para publicidade que atenda interesse social coletivo, em 10% (dez por cento) da frota operante.

Os valores das receitas alternativas serão obrigatoriamente compartilhados entre Concedente e Concessionária. Entende-se que, 30% das receitas alternativas deverão ser destinadas à modicidade tarifária, e os demais 70% serem revertidas à Concedente, a fim de fomentar sua exploração.

Registre-se, por oportuno, que o Município efetuou uma errata ao Edital da Concorrência n.º 004/2021, muito em virtude das observações do Tribunal de Contas, constantes dos autos do Procedimento Apuratório Preliminar @PAP 23/80011219, nos seguintes termos:

**ERRATA
CONCORRÊNCIA 004/2021**

1. Onde lê:

3.2. ATENDIMENTO À DEMANDA E A GARANTIA DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA CONCESSÃO

O déficit originado pelo SUBSÍDIO será custeado por recursos do orçamento municipal com destinação estabelecida por ato legal, estimado em R\$ 10.510.000,00 (dez milhões, quinhentos e dez mil de reais) anuais

2. Leia-se:

3.2. ATENDIMENTO À DEMANDA E A GARANTIA DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA CONCESSÃO

O déficit originado pelo SUBSÍDIO será custeado por recursos do orçamento municipal com destinação estabelecida por ato legal, estimado em R\$ 12.979.826,53 (doze milhões novecentos e setenta e nove mil oitocentos e vinte e seis reais e cinquenta e três centavos) anuais.



4. DAS REGRAS PARA REVISÃO TARIFÁRIA

1. Edital de Licitação - Concorrência n.º 004/2021 - Anexo XII (Regras de reajuste e revisão tarifárias) - Contrato de Concessão n.º 100/2023 – Cláusula Oitava

O Anexo XII do Edital e a Cláusula Oitava do Contrato de Concessão disciplinam a Revisão Tarifária Extraordinária (RTE), aplicável em situações excepcionais que impactem significativamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, como variações atípicas de demanda, mudanças legais, alterações de linhas ou modificações de encargos e subsídios.

3. REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA

A Revisão Tarifária Extraordinária (RTE) decorre de situações excepcionais, a exemplo de variações atípicas na demanda, na exigência de novas linhas por determinação do CONCEDENTE, em mudanças legais ou outros fatores não previstos quando da publicação do Edital que acabam interferindo no equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

O CONCESSIONÁRIO deverá estar preparado para absorver qualquer variação sazonal de demanda, posto que esta, ao longo dos 12 (doze) meses do ano, é alterada por questões previsíveis, como período de férias.

Ainda, pequenas variações que fujam ao plano inicial também devem ser absorvidas pela CONCESSIONÁRIA durante o período tarifário de 3 (três) anos, havendo o compromisso de reequilíbrio (incluindo o custo financeiro) do período no processo tarifário ordinário imediatamente posterior.

No entanto, determinadas alterações atípicas, que tenham impacto significativo na geração de caixa da CONCESSIONÁRIA podem comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, podendo causar, em último caso, a falência da CONCESSIONÁRIA, gerando prejuízo aos usuários e à sociedade.

Para determinar exatamente em quais situações a CONCESSIONÁRIA ou CONCEDENTE podem solicitar a RTE, coloca-se a seguir as condições que permitem seu pedido, onde a aplicação se dá sob a mesma metodologia da RTP (item 2 deste Anexo), porém em uma data-base diferente do processo ordinário acima descrito:

- 1. A variação positiva ou negativa, dentro de um período de 12 (doze) meses, superior a 10% (dez por cento) na demanda de passageiros prevista no processo ordinário anterior (ou na demanda projetada prevista no Edital que antecedeu o contrato, no caso do primeiro ano de operação);**
- 2. A inclusão, modificação ou exclusão de linhas que tenham impacto superior a 10% (dez por cento) nos quilômetros percorridos anualmente ou a 10% (dez por cento) da frota, quando comparado com o previsto no processo ordinário anterior (ou nos dados projetados no Edital que antecedeu o contrato, no caso do primeiro ano de operação);**
- 3. Qualquer mudança na regulamentação ou na legislação que tenha impacto nos custos ou na receita, incluindo a criação, alteração ou extinção de quaisquer**



tributos, ressalvados os impostos sobre a renda (§3º do art. 9º da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995).

4. Sempre que ocorrer variação da composição de investimentos em frota, decorrente de determinação do CONCEDENTE, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos, mudança de modal ou tipo de veículo, ou modificação de vida útil ou idade média máxima;

5. Houver acréscimo ou supressão dos encargos previstos no Edital e anexos, para mais ou para menos, conforme o caso, incluindo alterações no valor do subsídio pago pelo CONCEDENTE;

6. Quando houver alteração na política de diferenciação tarifária, com modificação de qualquer dos fatores de multiplicação ou descontos aplicáveis sobre a tarifa base;

7. Havendo ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas que resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da CONCESSIONÁRIA;

8. Sempre que houver alteração unilateral do contrato, que comprovadamente altere os encargos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;

9. Quando a CONCESSIONÁRIA auferir receita complementar, previamente autorizada pelo CONCEDENTE.

Quando houver necessidade de revisão do valor da tarifa, o CONCEDENTE poderá, alternativamente ou complementarmente ao aumento do valor da TARIFA, promover, dentre outras, as seguintes medidas, em proporção suficiente para assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato:

a) atribuição de compensação financeira direta à CONCESSIONÁRIA;

b) adequação da oferta de serviço e/ou dos investimentos exigidos da CONCESSIONÁRIA.

RTE pode ocorrer a qualquer momento – ou seja, não necessariamente na mesma data-base prevista neste Anexo – e será aplicada a planilha de reequilíbrio, de forma análoga ao processo ordinário da RTP, sendo sempre necessária para a análise *in causa* ponderação com o disposto no Anexo IX - Matriz de Riscos.

O processo de RTE terá início de ofício, pela 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 neste item sobre os principais componentes de custos considerados na formação da proposta de preço e/ou sobre as receitas da CONCESSIONÁRIA. (grifo nosso)

No caso em tela, a Concessionária busca a análise das cláusulas contratuais pertinentes acima descritas, visando à apuração e fixação do percentual de recomposição tarifária. Neste sentido, esta apresentou, junto ao requerimento, Relatório Técnico contemplando o impacto das ocorrências referidas sobre os principais componentes de receitas e custos considerados na planilha vencedora da proposta, conforme exigido pelas regras contratuais.

No item 2 – Equilíbrio Econômico-Financeiro do Relatório Técnico, a Concessionária apresenta como motivos de desequilíbrio: (i) queda significativa da demanda real de passageiros em relação aos volumes projetados; (ii) não repasse integral do subsídio previsto



contratualmente; (iii) aumentos dos custos com insumos; (iv) descompasso entre os fluxos previstos e os valores efetivamente realizados nos primeiros ciclos operacionais; e, (v) alteração de encargos sobre folha de pagamentos e os tributos sobre a receita. Já no item 2.2 – Análise de Riscos, foi realizada análise de riscos a respeito de: (i) variação de demanda; (ii) variação nos preços dos insumos; (iii) variação na quilometragem programada; e, (iv) variação na frota.

Assim sendo, a Concessionária aplica a metodologia de Revisão Tarifária Periódica (RTP) do Anexo XII do Edital nº 004/2021, abaixo transcrita, tendo como ponto chave a planilha de Fluxo de Caixa da proposta vencedora.

2. REVISÃO TARIFÁRIA PERIÓDICA

O processo de Revisão Tarifária Periódica (RTP) deve ocorrer a cada três anos, a contar da data de apresentação da proposta.

Neste processo serão considerados e reavaliados todos os valores unitários lançados pela CONCESSIONÁRIA em sua proposta comercial, conforme Anexo VI e Anexo VII, que foram utilizados para cálculo da tarifa inicial.

Cada valor unitário será atualizado por um índice/coeficiente específico, sendo de risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA a variação (positiva ou negativa) de preços além ou aquém dos valores unitários atualizados:

1. O valor unitário dos ônibus.

2. O valor unitário por km, por tipo de ônibus.

3. Os custos fixos anuais:

a) Salários de pessoal administrativo;

b) Custos administrativos diversos.

4. Os investimentos necessários para cumprimento da Concessão:

a) Terrenos operacionais (garagens e oficinas);

b) Bilhetagem Eletrônica;

c) Sistemas diversos.

5. São variáveis revistas a cada revisão tarifária:

a) A quantidade de ônibus efetivamente cadastrada no STPC/Itajaí;

b) A quantidade de km efetivamente percorrida (produtiva + ociosa), conforme sistema de monitoramento;

c) A quantidade de passageiros efetivamente transportada;

d) O faturamento efetivamente auferido.

Esta metodologia tem por objetivo manter o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, flexibilizando os quantitativos.

Desta forma, se o 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 quantidade de passageiros transportados, a tarifa tenderá a reduzir, lembrando-se que todos os investimentos deverão ser cobertos pela tarifa, garantindo-se assim ao CONCESSIONÁRIO a cobertura total dos investimentos realizados.

O processo de RTP será instaurado de ofício pelo CONCEDENTE ou pela Agência Reguladora, caso existente.



Os processos de revisão tarifária previstos neste Anexo serão autuados e deverão, sempre que possível, ser concluídos 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 processo administrativo de apuração do efetivo equilíbrio econômico financeiro da Concessão.

Caso compreenda oportuno, o CONCEDENTE ou a Agência Reguladora, caso existente, poderá realizar consultas ou audiências públicas como objetivo de buscar subsídios técnicos e a efetiva participação dos usuários no processo de revisão tarifária. **(grifo nosso)**

Embora cite que “cada valor unitário será atualizado por um índice/coeficiente específico”, não resta especificado neste Anexo do Edital esses índices no que tange à RTP. Entretanto, pode-se entender que devem ser usados os índices especificados na fórmula paramétrica de reajuste, como fez a Concessionária, conforme segue:

1.1 METODOLOGIA DO REAJUSTE TARIFÁRIO

A metodologia de reajuste prevista neste Anexo, observadas as regras anteriormente expostas, considerará os seguintes parâmetros:

- 1. A variação da produtividade, calculada pelo Índice de Passageiros Equivalentes por Quilometro (IPKEq)** – No primeiro reajuste, será considerada a variação do IPKEq previsto na data-base (Anexos VI e VII) e o auferido entre o início da operação do STPC/Itajaí e a data de processo do primeiro reajuste; **aos demais reajustes, será considerada a variação do IPKEq auferida entre as datas de processos de reajuste;**
- 2. A variação do preço médio do litro de combustível utilizado pela frota da concessão (óleo diesel)** – No primeiro reajuste, será considerado o valor previsto na data-base (Anexos VI e VII) e o novo valor auferido entre o início da operação do STPC/Itajaí e a data de processo do primeiro reajuste; **aos demais reajustes, será considerada a diferença dos valores auferidos entre as datas de processos de reajuste;**
- 3. A variação do salário-base do cargo de motorista** – No primeiro reajuste, será considerado o valor do salário previsto na data-base (Anexos VI e VII) e o novo valor negociado no dissídio coletivo posterior à data-base; **aos demais reajustes, deve-se observar a diferença do salário considerado no último processo de reajuste e o valor negociado pelo dissídio coletivo;**
- 4. A variação inflacionária, determinada pela acumulação da variação do INPC** – No primeiro reajuste, será considerada a acumulação entre a data-base do Edital e a data do primeiro processo de reajuste; **aos demais reajustes, deve-se observar a acumulação do índice entre os processos de reajuste.**

O reajuste tarifário será realizado mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$PR = \left\{ \left[PC_c \times \left(\frac{CC_o - CC_i}{CC_i} \right) \right] + \left[PC_{po} \times \left(\frac{CPO_o - CPO_i}{CPO_i} \right) \right] + \left[PC_{INPC} \times \left(\frac{CINPC_o - CINPC_i}{CINPC_i} \right) \right] \right\} \times \left\{ 1 - \left(\frac{IPKEq_o - IPKEq_i}{IPKEq_i} \right) \right\}$$

Onde:

PR = percentual de reajuste;

PCc= percentual do custo do combustível óleo diesel;

CCo = custo do combustível óleo diesel médio relativo aos últimos 12 meses anteriores ao da data de reajuste;

CCi = custo do combustível óleo diesel relativo ao último reajuste realizado;



PCc= percentual do custo do pessoal de operação;
CPOo = custo do pessoal de operação relativo ao da data de reajuste;
CPOi = custo do pessoal de operação relativo ao último reajuste realizado;
PCINPC = percentual do custo da variação inflacionária;
CINPCo = custo da variação inflacionária relativo ao da data de reajuste;
CINPCi = custo da variação inflacionária relativo ao último reajuste realizado;
IPKEqo = índice de passageiros equivalentes por quilometro relativo ao da data de reajuste;
IPKEqi = índice de passageiros equivalentes por quilômetro relativo ao último reajuste realizado.
O cálculo da demanda equivalente e o índice de equivalência (IEq) estão demonstrados no Anexo XIV (DEMANDA EQUIVALENTE E ÍNDICE DE EQUIVALÊNCIA) deste Edital.
A Revisão Tarifária Periódica, detalhada no item 2 deste Anexo, ocorrerá a cada 3 (três) anos, sendo que **em ano de Revisão Tarifária Periódica não se procederá o reajuste previsto neste item. (grifo nosso)**

Quanto ao reajuste tarifário, cabe destacar que nem o Edital tampouco o Contrato declara qual o valor dos pesos a serem utilizados na fórmula paramétrica e, portanto, que estes devem ser objeto de debate entre as partes para definição em Termo Aditivo ao Contrato. **Logo, por falta de amparo contratual na definição dos pesos para se utilizar o indicador paramétrico, resultante da fórmula de reajuste tarifário, para deflacionar e indexar as receitas foi utilizada a variação do INPC, para trazer as mesmas a valor presente.**

Ainda, cumpre destacar que o Contrato de Concessão informa, que deverá sempre ser realizada a revisão e reajuste tarifário, buscando manter sempre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme Cláusula Oitava:

1. Na vigência da concessão, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a atender à demanda do serviço identificada pelo CONCEDENTE, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme regras e procedimentos previstos nos **Anexos XII (Regras de reajuste e revisão tarifárias) e IX (Matriz de Riscos) do Edital CP 004/2021.**
2. Nas hipóteses de revisão contratual extraordinária, em atenção a letra 'c' do inc. IX do art. 6º da Lei de Licitações, será observada a adoção do método do **fluxo de caixa marginal.**
3. Para início da operação do serviço, haverá receita tarifária complementar da concessão, denominada SUBSÍDIO, proveniente de recursos do orçamento municipal. Essa receita tarifária complementar, enquanto houver, será considerada na aferição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Em sendo alterada ou extinta, será revisada a tarifa de remuneração dos serviços, na forma prevista no Edital.
4. As isenções parciais e as gratuidades do pagamento dos Serviços de Transporte Públicos Coletivo do Município de Itajaí são aquelas previstas na legislação municipal vigente à época da publicação deste edital. Novas gratuidades, abatimentos ou



outros benefícios tarifários somente serão concedidos, ao longo da concessão, com a indicação da fonte dos recursos financeiros compensatórios, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Em relação à esta Cláusula, ressalta-se que: (1) a lei de licitações não cita Fluxo de Caixa Marginal; (2) esta tem como base o item 3.2 do Edital de Licitação, o qual também cita o Fluxo de Caixa Marginal (FCM), mas dá a entender que é o mesmo da proposta. Entretanto, a planilha publicada no Edital e, conseqüentemente, a da proposta, se trata de Fluxo de Caixa Descontado (FCD).

Nesse âmbito, ressalta-se que a Concessionária atualizou os dados na planilha de FCD da proposta original, ao invés de fazer valer o FCM, como estava determinado nas regras contratuais. Esta metodologia adotada pela Concessionária vai ao encontro da recomendação regulatória, pois entende-se que atualizar o FCD originalmente apresentado na proposta vencedora é tecnicamente adequado e suficiente, sem necessidade de elaborar um FCM.

Isto porque essa RTE não visa compensar um evento específico e não previsto contratualmente, mas sim recalcular a tarifa com base nas condições reais e atualizadas de operação, mantendo o equilíbrio como projetado inicialmente. **Dessa forma, caso o Poder Concedente concorde com esta visão, deve ser aditivado esse ponto do Contrato, de modo a trazer maior coerência técnica e segurança jurídica.**

II. Da Matriz de Riscos

A alocação dos riscos de variação da demanda e/ou da receita tarifária no transporte de passageiros, bem como dos erros de estimativa desses indicadores, é compartilhada entre a Concessionária e o Poder Concedente, como pode-se verificar através do *Edital de Licitação - Concorrência n.º 004/2021 - Anexo XII (Regras de reajuste e revisão tarifárias) - Contrato de Concessão n.º 100/2023 – Cláusula Oitava Edital de Licitação – Concorrência n.º 004/2021 | Anexo IX (Matriz de Riscos):*



MATRIZ DE RISCOS DO CONTRATO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ

#	Descrição do risco	Impacto	Tipo de risco	Atribuição do risco		Possível Medida Mitigadora
				Concessionário	Concedente	
20	Aumento ou diminuição da demanda e/ou receita tarifária no transporte de passageiros.	Alto	Mercado	X	X	Incentivos tarifários e outros para estimular a demanda. Cláusula contratual prevendo Reequilíbrio pelo excesso ou redução da demanda. Garantir a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro inicial quando a variação for superior a 10%.
21	Erro comprovado de estimativa da demanda e/ou receita de transporte de passageiros e receita tarifária do Edital.	Alto	Mercado	X	X	Realização de estudo embasado em informações atuais e fidedignas. Projeção de demanda baseada em índices confiáveis e conservadores. Garantir a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro inicial quando a variação for superior a 10%.

Tal alocação evidencia que a Concessionária assumiu a possibilidade de variações na demanda e receita, compartilhando o risco com o Poder Concedente, mesmo que de forma não clara quanto à essa divisão.

III. Da Planilha de Fluxo de Caixa Descontado (FCD) do Edital/Contrato

Ressalta-se que, conforme os fundamentos clássicos da teoria financeira, uma planilha de fluxo de caixa voltada à análise de viabilidade econômica e financeira deveria adotar unicamente a Taxa Interna de Retorno (TIR) como métrica de aferição do retorno do investimento. Isso porque a TIR, por definição, consolida todos os fluxos de entrada e saída projetados ao longo do tempo, expressando de forma integrada a rentabilidade esperada do capital investido.

Nesse contexto, a inclusão separada de componentes como a Remuneração do Capital Imobilizado e a Remuneração pela Prestação do Serviço — elementos comumente destacados nas planilhas de custos padrão da ANTP — revela-se conceitualmente redundante e, sob o ponto de vista técnico, inadequada. Tais componentes deveriam estar naturalmente



incorporados no fluxo de caixa, compondo a estrutura de receitas e despesas que, ao serem submetidas à TIR, refletem a atratividade econômica global do projeto. A prática de apresentar essas remunerações fora da lógica consolidada do fluxo de caixa, pode induzir à duplicidade na contabilização de retornos ou à sobreposição de indicadores financeiros, prejudicando a clareza da análise.

Ainda assim, nesta análise optou-se por não realizar julgamentos metodológicos e manter a estrutura proposta originalmente na planilha, que também fundamenta a modelagem apresentada no Edital. Com isso, observa-se que a TIR de projeto apurada foi de 5,25%. Adicionalmente, a proposta analisada prevê uma remuneração do capital imobilizado de 9,70% e uma remuneração pela prestação dos serviços de 5,02%, ambas mantidas, portanto, integralmente nesta avaliação.

Neste sentido, cabe ainda observar que outras alterações de estrutura também não foram propostas, mas que a planilha do Edital e, consequentemente, da proposta vencedora, divergem em muitos pontos de uma boa prática em Fluxo de Caixa, como por exemplo, não se encontra o cálculo do imposto de renda através de uma aba de Demonstração do Resultado do Exercício (DRE).

IV. Do Edital/Contrato

Ao realizar a análise dos documentos pertinentes à concessão, conforme citado anteriormente, identificou-se que o Edital, o Contrato de Concessão e os anexos, carecem de uma modelagem econômico-regulatória melhor definida, o que pode ser alcançado caso as partes cheguem em acordo e aditivem o contrato.

5. DA VALIDADE DO PLEITO DA 1ª RTE

Inicialmente, cabe a esta Agência Reguladora verificar se é válida a instauração de processo de RTE para o caso em questão.



O pleito fundamenta-se na necessidade de assegurar o restabelecimento das condições originalmente pactuadas, em observância ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, diante dos eventos supervenientes que impactaram a equação contratual até o presente, e se mostra corretamente enquadrado nos seguintes itens listados como motivos de abertura de RTE no Anexo XII do Edital nº 004/2021:

I. Variação ao longo de um ano de $\pm 10\%$ da demanda

Neste quesito, embora o período apresentado pela Concessionária abranja mais de um ano, se for considerado os últimos 12 meses confere a prerrogativa de que a demanda teve uma variação negativa maior que 10% (Tabela 3).

Tabela 3 – Variação de Passageiro Equivalente Programado

Período	PPE Projetado	PPE Realizado	Var. (%)
out-23	76.044,40	48.368,92	-36,39%
nov-23	228.133,20	147.063,32	-35,54%
dez-23	228.133,20	142.298,42	-37,62%
jan-24	228.133,20	153.532,49	-32,70%
fev-24	228.133,20	166.036,78	-27,22%
mar-24	228.133,20	174.790,63	-23,38%
abr-24	228.133,20	185.897,44	-18,51%
mai-24	228.133,20	168.822,44	-26,00%
jun-24	228.133,20	170.761,71	-25,15%
jul-24	228.133,20	180.329,30	-20,95%
ago-24	228.133,20	184.959,81	-18,92%
set-24	228.133,20	174.889,12	-23,34%
out-24	228.133,20	191.356,38	-16,12%
nov-24	266.155,40	168.788,29	-36,58%
dez-24	266.155,40	138.831,43	-47,84%
jan-25	266.155,40	155.290,71	-41,65%
fev-25	266.155,40	175.563,85	-34,04%
mar-25	266.155,40	172.968,40	-35,01%
abr-25	266.155,40	171.328,45	-35,63%
mai-25	266.155,40	173.964,41	-34,64%
Total	4.676.730,60	3.245.842,30	-30,60%

Fonte: IBETA (2025).

II. Mudança de linhas que impactem + de 10% nos km anuais

A variação de quilometragem não encontra amparo legal no contrato, uma vez que a variação em um ano não foi superior a 10% (Tabela 4), conforme estabelecido no item 4, que trata sobre a RTE, no Anexo XII do Edital nº 004/2021.



Tabela 4 – Quilometragem de Serviço Programada x Realizada

Período	Programado	Realizado	Var. (%)
out/23	79.920,02	93.711,00	17,26%
nov/23	275.280,08	255.595,00	-7,15%
dez/23	275.280,08	256.832,00	-6,70%
jan/24	275.280,08	268.227,00	-2,56%
fev/24	275.280,08	250.422,00	-9,03%
mar/24	275.280,08	260.492,00	-5,37%
abr/24	275.280,08	266.969,00	-3,02%
mai/24	275.280,08	257.322,00	-6,52%
jun/24	275.280,08	255.114,00	-7,33%
jul/24	275.280,08	277.329,00	0,74%
ago/24	275.280,08	267.798,00	-2,72%
set/24	275.280,08	255.662,00	-7,13%
out/24	275.280,08	275.210,00	-0,03%
nov/24	280.816,17	242.138,00	-13,77%
dez/24	280.816,17	240.563,00	-14,33%
jan/25	280.816,17	259.741,00	-7,50%
fev/25	280.816,17	237.217,00	-15,53%
mar/25	280.816,17	255.558,00	-8,99%
abr/25	280.816,17	248.681,00	-11,44%
mai/25	280.816,17	260.001,00	-7,41%
Total	5.348.994,19	4.984.582,00	-6,81%

Fonte: IBETA (2025).

III. Qualquer mudança na regulamentação ou na legislação que tenha impacto nos custos ou na receita

Quanto a este item, o que pode se afirmar, inicialmente, sem entrar na análise numérica da questão da Tabela 5, é que tal mudança legislativa é sim motivo de instauração de processo de RTE.



Tabela 5 – Variação nos encargos e tributos (Lei nº 14.784/2024 - reoneração da folha)

ENCARGOS GRUPO A		MODELO ANTP	Reoneração da Folha
Base de Cálculo		%	%
INSS		0,00%	5,00%
SEST		1,50%	1,50%
SENAT		1,00%	1,00%
SEBRAE		0,60%	0,60%
INCRA		0,20%	0,20%
Salário Educação		2,50%	2,50%
Acidente de Trabalho		3,00%	3,00%
FGTS		8,00%	8,00%
Total Encargos Grupo A		16,80%	21,80%
ENCARGOS GRUPO B			
Base de Cálculo		%	%
Abono de Férias		2,78%	2,78%
Décimo Terceiro Salário		8,33%	8,33%
Aviso Prévio Trabalhado		0,07%	0,07%
Licença-Paternidade		0,04%	0,04%
Licença-Funeral		0,01%	0,01%
Licença-Casamento		0,02%	0,02%
Adicional Noturno		2,24%	2,24%
Total Encargos Grupo B		13,49%	13,49%
ENCARGOS GRUPO C			
Base de Cálculo		%	%
Aviso Prévio Indenizado		4,56%	4,56%
Depósito por Rescisão		4,54%	4,54%
Indenização Adicional		0,33%	0,33%
Total Encargos Grupo C		9,43%	9,43%
ENCARGOS GRUPO D			
Base de Cálculo		%	%
Incidência Grupo A sobre Grupo B		2,27%	2,94%
Total Encargos Grupo D		2,27%	2,94%
Total de Encargos (A+B+C+D)		41,99%	47,67%

Fonte: IBETA (2025).

IV. Alterações no valor do subsídio pago pelo Concedente

Destarte alterações no valor do subsídio pago pelo Concedente, seja motivo de acordo com as regras contratuais, de instaurar processo de RTE, cabe ressaltar que durante esta análise o Município quitou tal valor devido na Tabela 6, com correções monetárias, não decorrendo de causa para instauração de RTE.



Tabela 6 – Variação de Subsídio Programado x Realizado

Data	Subsídio Programado	Subsídio Pago	Dif.
out-23	348.920,07	-	-100,00%
nov-23	1.081.652,21	-	-100,00%
dez-23	1.081.652,21	-	-100,00%
jan-24	1.081.652,21	-	-100,00%
fev-24	1.081.652,21	-	-100,00%
mar-24	1.081.652,21	3.659.788,35	238,35%
abr-24	1.081.652,21	-	-100,00%
mai-24	1.081.652,21	2.584.426,21	138,93%
jun-24	1.081.652,21	890.191,25	-17,70%
jul-24	1.081.652,21	861.475,40	-20,36%
ago-24	1.081.652,21	890.191,25	-17,70%
set-24	1.081.652,21	890.191,25	-17,70%
out-24	1.081.652,21	733.736,29	-32,17%
nov-24	1.081.652,21	316.739,72	-70,72%
dez-24	1.081.652,21	863.835,62	-20,14%
jan-25	1.081.652,21	890.191,25	-17,70%
fev-25	1.081.652,21	1.052.624,92	-2,68%
mar-25	1.081.652,21	1.189.178,00	9,94%
abr-25	1.081.652,21	1.868.655,93	72,76%
mai-25	1.081.652,21	509.005,38	-52,94%
jun-25		1.179.195,25	
Total	20.900.312,07	18.379.426,07	-12,06%

Fonte: IBETA (2025).

V. Conclusão sobre a validade do pleito da 1ª RTE

Analizando todos os pontos supracitados, conclui-se que é devido Processo de RTE pelos itens 1 (variação de demanda) e 3 (lei de reoneração da folha de pagamento).

Quanto ao pleito em si, ressalta-se que esta Agência de Regulação vai apresentar suas considerações na mesma estrutura da Nota Técnica apresentada pela Concessionária, de modo a facilitar o entendimento e comparação entre o pleito e os resultados desta análise.

6. DA MANIFESTAÇÃO DAS PARTES

I. Dos resultados preliminares e Manifestação das partes

Após análise preliminar, em 15/08/2025, esta Agência Reguladora remeteu às partes minuta de Parecer Conjunto Administrativo e Jurídico, acompanhada de Planilha de Fluxo de Caixa Descontado (FCD) contemplando o Cenário 1 (apresentado no item 5.6.1 deste Parecer), no qual se simulou a projeção da demanda com base na média histórica dos últimos 12 meses. Foi estabelecido prazo para manifestação, posteriormente prorrogado até 28/08/2025, a pedido das partes interessadas.



Em 05/09/2025, foi recebida manifestação do Poder Concedente, por meio do Ofício nº 048/2025 – SEDUH/DMU, cujo teor encontra-se parcialmente transcrito a seguir.

Inicialmente, destacamos que não nos opomos aos dois pontos que fundamentam a RTE: a variação de demanda e a lei de reoneração da folha de pagamento. Entretanto, os resultados desta revisão trazem impacto significativo e imediato sobre as previsões orçamentárias do Município. Nesse sentido, quanto à reoneração da folha, entendemos ser mais adequado adotar a previsão inicial apresentada pela concessionária, que considerou apenas o impacto imediato da lei. A aplicação dos percentuais futuros poderá ser tratada em eventual nova revisão tarifária, ocasião em que também poderá ser discutida a possibilidade de isenção de ISS da operadora, como medida mitigadora voltada à modicidade tarifária.

No que se refere ao plano de frota do Sistema de Transporte Público de Itajaí, é necessário ressaltar que a própria concessionária já opera, atualmente, com dois veículos do tipo "articulado" além dos previstos em contrato, fato comprovado pelos dados de bilhetagem e reforçado durante as vistorias recentes realizadas pelo poder concedente. Assim, reconhece-se que a frota contratual não atende integralmente à demanda existente, sobretudo nos horários de pico.

Cabe destacar, ainda, que a frota reserva inicialmente prevista (10% da frota operante) tem se mostrado insuficiente, especialmente em um sistema que opera em município com graves problemas de mobilidade urbana, em grande parte decorrentes da saturação da BR-101. Por esse motivo, em reunião conjunta com a concessionária, realizada em 28/08/2025, chegou-se ao consenso de aditivar, além dos dois veículos articulados já em operação, mais três veículos do tipo "pesado", passando a compor uma frota total de 49 veículos, dos quais 15% (sete unidades) integrarão a frota reserva.

Solicitamos, portanto, que essa previsão seja contemplada já nesta revisão tarifária, evitando a necessidade de nova RTE em curto prazo para inclusão dos referidos veículos, uma vez que tanto o poder concedente quanto a concessionária reconhecem a indispensabilidade dessa ampliação para garantir um nível mínimo adequado de prestação do serviço à população.

Em 16/09/2025, esta Agência recebeu manifestação da Concessionária, contendo as seguintes informações e proposições:

1. comprovação dos **valores salariais** vigentes a partir de maio de 2025, com base no Acordo Coletivo de Trabalho;
2. atualização do quadro de **cobreadores**, em razão da implantação de barreiras físicas nos terminais, medida diversa da originalmente prevista em Edital;



3. atualização dos **custos de aquisição de frota** e de **consumo de combustível**, em função da adoção obrigatória da tecnologia Euro 6;
4. recomendações relativas ao tratamento dos **créditos em nuvem**; e
5. proposição de **aporte financeiro inicial** para recomposição do desequilíbrio resultante da não concretização da demanda projetada em Edital nos primeiros vinte meses de operação.

Em 17/09/2025, o Poder Concedente apresentou nova manifestação, por meio do Ofício nº 049/2025 – SEDUH/DMU, contrapondo-se a parte das proposições da Concessionária, conforme trechos destacados a seguir.

1. VALOR DOS SALÁRIOS

Caso a AGIR entenda pertinente a inclusão deste pleito ainda nesta RTE, não nos oporemos. Contudo, solicitamos que seja inicialmente avaliada a possibilidade de tratar dessa demanda em posterior reajuste ou revisão tarifária.

2. COBRADORES

De fato, houve alterações operacionais quanto ao embarque nos terminais de integração. No início da operação, os embarques ocorriam pela porta dianteira dos ônibus, quando os terminais funcionavam abertos. Com o fechamento dos terminais, a validação passou a ser realizada diretamente nas catracas, e não mais nos veículos. Na prática, isso **reduz**, e não aumenta, a necessidade de cobradores, pois, se antes era necessário um cobrador por veículo, a demanda atual se restringe a um ou dois profissionais por terminal.

Esse fato é evidenciado pelo número de bilhetagens registradas nos terminais, conforme portal de transparência dos dados operacionais do sistema ([link](#)), sendo os códigos 050, 060 e 070 referentes, respectivamente, aos terminais Fazenda, Cordeiros e Ressacada.

Além disso, o próprio edital, ao indicar o número de cobradores previstos, já demonstrava que não havia necessidade desse profissional em todos os veículos. Assim, nos colocamos à disposição para debater a real necessidade de cobradores no sistema, em deliberação que deve contar com a participação do Conselho Municipal de Transporte Coletivo, considerando ainda que alguns municípios já operam sem esse profissional, utilizando valores arredondados de tarifa para facilitar o troco pelo motorista.

3. VALOR DOS VEÍCULOS

Estamos à disposição para discutir a possibilidade de criar um índice específico que contemple a variação de custos dos veículos. No entanto, o próprio fato de essa questão ainda demandar debate indica que não é possível incluí-la nesta revisão tarifária, evitando, assim, atrasos no processo.



4. COEFICIENTE DE CONSUMO DOS VEÍCULOS

O simples levantamento de aumento de consumo, sem a aplicação de metodologia que considere fatores como velocidade média operacional, presença ou ausência de ar-condicionado, tipo de combustível, idade da frota, entre outros, não pode embasar a correção dos coeficientes de consumo em um contrato de concessão. É necessário rigor técnico para estabelecer relações de causa e efeito e verificar a aplicabilidade à realidade do sistema de Itajaí. Em pesquisa inicial, foi encontrado artigo científico (Papadopoulos *et al.*, 2020) que não identificou variação significativa no consumo de combustível entre veículos EURO 6 e veículos EURO 5 e EURO 4. O gráfico da Figura 1, inclusive, indica menor consumo (FC – *fuel consumption*) nos veículos EURO 6. Assim, manifestamo-nos pela manutenção dos coeficientes de consumo atualmente previstos no Edital e na Proposta Comercial. Futuramente, poderá ser desenvolvido estudo técnico específico para avaliar o consumo real da frota de Itajaí, incorporando todos os fatores relevantes.

5. CRÉDITOS EM NUVEM

Concordamos que o tema deve ser debatido entre as partes, mas não pode ser tratado neste pleito de revisão tarifária.

6. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

O Município reforça o entendimento de que o acordo celebrado – cujas parcelas já foram liquidadas – sanou o desequilíbrio existente nos primeiros meses do contrato. Caso a AGIR entenda haver necessidade de aporte adicional, além do reequilíbrio tarifário, tal indicação será levada à Administração Municipal, desde que demonstrado desequilíbrio que não possa ser resolvido apenas com o reequilíbrio tarifário.

Posteriormente, em 26/09/2025, foi recebido complemento da manifestação da Concessionária, contemplando análise comparativa entre índices de atualização do **valor de veículos**. Em 30/09/2025, foi encaminhado, como anexo a esta Nota Técnica, arquivo em formato Excel contendo a série histórica do índice IPA-OG/DI, Coluna 36.

Em 29/09/2025, foi recebido o Ofício nº 052/2025 – SEDUH/DMU, por meio do qual o Poder Concedente informou a contratação de consultoria especializada para reestruturação do sistema de transporte coletivo, com o objetivo de aumentar a eficiência operacional, além de solicitar que seja mantida, nesta análise, **a projeção de demanda constante do Edital**, até que haja amostragem representativa de dados após as mudanças no sistema.

Na sequência, em 03/10/2025, o Poder Concedente solicitou reunião técnica com esta Agência e a Concessionária para discussão dos pontos acima mencionados.

Em 17/10/2025, foi realizada reunião conjunta entre as partes, destinada ao debate sobre as manifestações apresentadas. Na ocasião, a Concessionária justificou a necessidade



de ampliação do quadro de **cobradores**, bem como foram debatidas as questões relacionadas à **projeção de demanda**, principal objeto de divergência entre as partes.

Nesta reunião, o Município sugeriu adotar um crescimento projetado de demanda de 5% ao ano, fundamentado em dados de crescimento populacional e possibilidades de melhorias operacionais. Apesar das divergências técnicas e políticas, houve disposição para o consenso. Ficou acordado que a proposta do município seria avaliada pela Concessionária, contanto que tivesse previsões adicionais de revisões caso as projeções não se confirmem.

Em 24/10/2025, a consultoria econômico-financeira da Concessionária enviou mensagem à AGIR, com cópia ao Diretor-Superintendente e ao jurídico da Concessionária, confirmando a concordância em utilizar como taxa de crescimento 5% a.a. Em 27/10/2025, às 9h50, o próprio Diretor-Superintendente ratificou tal posicionamento, apenas sugerindo reavaliação da demanda em seis meses, conforme registro:

De: Willian Keller <w.keller@ibeta.tec.br>

Enviado: sexta-feira, 24 de outubro de 2025 16:33

Para: Thaís Ventura Chibiaqui <transportes@agir.sc.gov.br>

Cc: Rodrigo Corleto <rodrigo@melissatur.com.br>; rch <rch@rch.eng.br>; Tiago Jacques <jacques@advempresarial.com.br>

Assunto: Revisão Tarifária Extraordinária - Itajaí-SC

Prezada Thaís, boa tarde.

Em relação à revisão tarifária e aos valores apresentados, conforme detalhamento abaixo, o **Consórcio Atalaia** manifesta concordância com os valores apurados:

- **Tarifa calculada com base nos critérios do Edital e do Contrato de Concessão:** R\$ 17,46
- **Tarifa acordada:** R\$ 13,35
- **Aporte imediato para reequilíbrio:** R\$ 2.930.818,47
- **Premissas consideradas na tarifa acordada:**
 - Projeção de aumento de 5% na demanda de passageiros equivalentes;
 - Reoneração da folha de pagamentos prevista apenas para o exercício de 2026;
 - Cálculo da nova reoneração programado para **01/01/2027**, a ser realizado no final de 2026.

Permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

Willian Keller

w.keller@ibeta.tec.br



+55 (41) 3085-5402 | (41) 98407-8291

IBETA

R. Des. Westphalen, 868 - 7º andar
Curitiba/PR - CEP: 82830-100

O conteúdo deste e-mail é confidencial, legalmente protegido, restrito e de uso exclusivo dos destinatários, sendo sua divulgação proibida por lei. Caso tenha recebido essa correspondência eletrônica por equívoco, por favor, avise imediatamente o remetente, respondendo este e-mail e em seguida delete-o. O IBETA se reserva ao direito de monitorar todas as comunicações através de suas redes.



De: rch@rch.eng.br <rch@rch.eng.br>

Enviado: segunda-feira, 27 de outubro de 2025 09:50

Para: 'Willian Keller' <w.keller@ibeta.tec.br>; Thaís Ventura Chibiaqui <transportes@agir.sc.gov.br>

Cc: 'Rodrigo Corleto' <rodrigo@melissatur.com.br>; 'Tiago Jacques' <jacques@advempresarial.com.br>

Assunto: RES: Revisão Tarifária Extraordinária - Itajaí-SC

Prezados:

Cumprimentando a todos e complementando o apresentado abaixo, de acordo com o pactuado na reunião, NOVA AVALIAÇÃO DA DEMANDA EM 6 MESES, o que ocorrerá em 01/05/2026.

Obrigado

Rodrigo Hoelzl

Entretanto, nesse mesmo dia, às 12h06, o Advogado da Concessionária encaminhou manifestação em sentido oposto, contrariando o consenso técnico e a posição de seu próprio representante legal. Mais tarde, às 23h55, remeteu à AGIR o documento intitulado “81 – Manifestação AGIR 27.10.2025”, o qual foi devidamente respondido por esta Agência no dia 03/11/2025.

III. Da Consideração das Manifestações Recebidas

Todas as manifestações, inclusive as obtidas através da reunião do dia 17/10/2025, foram analisadas e consideradas no âmbito desta instrução processual, resultando nos encaminhamentos técnicos a seguir.

No tocante às observações apresentadas pelo Poder Concedente, destacam-se os seguintes encaminhamentos:

1. **Reoneração da folha de pagamento:** acatada parcialmente, sendo consideradas a primeira (janeiro/2025) e segunda parcela (janeiro/2026) da reoneração, e desconsideradas as parcelas terceira (janeiro/2027) e quarta (janeiro/2028), que serão analisadas oportunamente em revisões futuras;
2. **Inclusão de três veículos pesados no plano de frota:** acatada integralmente, sendo incorporados três veículos adicionais a partir desta revisão tarifária.



Quanto às manifestações da Concessionária, concluiu-se por:

1. **Valores salariais:** acatados integralmente, com atualização dos salários a partir de maio/2025, conforme o Acordo Coletivo de Trabalho de 2025;
2. **Cobreadores:** acatado integralmente, com inclusão de dez novos cobreadores (de 15 para 25), em razão de ajustes operacionais determinados pelo Poder Concedente;
3. **Valor dos veículos:** acatado parcialmente, tendo em vista que eventual alteração do índice contratual demanda formalização por meio de termo aditivo; manteve-se, portanto, o índice INPC, ajustando-se a data-base para outubro/2019, conforme orçamento apresentado pela Concessionária;
4. **Coefficiente de consumo dos veículos:** não acatado neste momento, em razão da insuficiência técnica dos dados apresentados, considerando que o consumo de combustível é influenciado por múltiplas variáveis, como o modo de direção, o que compromete a confiabilidade dos resultados;
5. **Créditos em nuvem:** acatados integralmente, com caráter recomendatório, a ser observado em revisões futuras, por depender da regularização das regras de expiração dos créditos;
6. **Equilíbrio econômico-financeiro:** acatado integralmente, sendo apresentados dois cenários de referência – um sem aporte financeiro inicial e outro com aporte financeiro inicial, conforme proposto pela Concessionária – com o objetivo de subsidiar o debate e a tomada de decisão entre as partes.

Sob a ótica da regulação, o acolhimento por parte do Poder Concedente do aporte solicitado para auxiliar no equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária (item 6 acima) revela-se prudente e alinhada ao interesse público, sobretudo considerando o histórico em que foram indeferidas solicitações de revisões tarifárias anteriores da Concessionária, em período anterior à atuação desta Agência de Regulação. Tal conduta reforça o compromisso do Poder Concedente com a transparência, previsibilidade e reequilíbrio gradual do contrato, pilares essenciais para a estabilidade do sistema e a confiança entre os partícipes da concessão.



IV. Da Projeção de Demanda

No que se refere à **projeção de demanda** — principal ponto de divergência entre as partes — esta Agência ponderou que, enquanto não houver aditivo contratual reformando a Matriz de Risco vigente, o risco de demanda é compartilhado entre o Poder Concedente e a Concessionária.

Dessa forma, considerando que a proposta vencedora da licitação já contemplava uma taxa de crescimento anual positiva da demanda (recorte abaixo), acolheu-se a recomendação final do Poder Concedente, optando-se por reduzir a taxa de crescimento constante prevista no Edital para 5% ao ano na construção de um cenário alternativo.

Variáveis	1	2	3	4	5
Demanda Projetada (Passageiros Equivalentes)	2.737.598	3.193.865	3.650.131	4.106.398	4.562.664
TAXA DE CRESCIMENTO		16,67%	14,29%	12,50%	11,11%

Tal decisão levou em consideração as justificativas apresentadas pelo Poder Concedente, as quais destacam fatores estruturais que sustentam a expectativa de crescimento da demanda no Município de Itajaí, como: expansão urbana, obras na malha viária destinadas à melhoria dos deslocamentos do transporte coletivo, novos empreendimentos habitacionais e projeções demográficas oficiais.

Além disso, registrou-se que o Poder Concedente está em fase de contratação de consultoria técnica especializada voltada à reestruturação do sistema de transporte coletivo, com objetivo de promover: (i) revisão e racionalização das linhas; (ii) otimização dos itinerários e tempos de viagem; e (iii) intensificação das ações de fiscalização nos terminais. Essas medidas, uma vez implementadas, possuem potencial de reduzir a evasão tarifária, melhorar a eficiência operacional e atrair novos usuários, ampliando o potencial de crescimento da demanda futura.

Do ponto de vista empírico, as análises realizadas a partir dos dados operacionais encaminhados pela Concessionária indicam crescimento real de aproximadamente 7% na demanda equivalente total de passageiros entre o primeiro e o segundo ano de operação



(recorte abaixo), resultado que corrobora a razoabilidade da taxa de 5% ao ano utilizada na projeção alternativa.

Variáveis	1	2
Demanda Projetada (Passageiros Equivalentes)	1.897.750	2.034.436
TAXA DE CRESCIMENTO		7,20%

As premissas ora utilizadas foram validadas pela consultoria econômica da Concessionária e endossadas por seu representante legal, que, em 24/10/2025, manifestaram formalmente sua concordância com os resultados e projeções adotadas nesta 1ª Revisão Tarifária Extraordinária.

A metodologia aplicada, ao contemplar cenários alternativos de recomposição tarifária, alinha-se às disposições do Edital de Concorrência nº 004/2021, do Contrato de Concessão nº 100/2023, e às boas práticas de regulação tarifária delineadas pela Lei nº 8.987/1995 e pela Lei nº 14.133/2021. Estas normas orientam a preservação do equilíbrio econômico-financeiro a partir de modelos de fluxo de caixa descontado e de projeções prospectivas, compatíveis com a natureza de contratos de longo prazo e com o princípio da modicidade tarifária.

Cumprе destacar que o novo cenário construído não acarreta impacto financeiro imediato à Concessionária, uma vez que se refere a projeções futuras, cuja materialização dependerá da evolução das variáveis operacionais e será objeto de acompanhamento regulatório contínuo por esta Agência. Por outro lado, a Concessionária encontra-se devidamente resguardada para o exercício seguinte, à luz das premissas consolidadas nesta 1ª RTE, especialmente:

1. o aporte financeiro de aproximadamente R\$ 3 milhões, solicitado pela própria Concessionária e acatado pelo Poder Concedente, em substituição à simples revisão da tarifa técnica;
2. o novo formato de subsídio, que passou a corresponder à diferença entre a tarifa técnica e a tarifa pública multiplicada pelos passageiros equivalentes transportados;



3. a Revisão Tarifária Periódica (RTP) prevista para fevereiro/2026, conforme item 2 do Anexo XII do Edital de Concorrência nº 004/2021;
4. a Revisão Extraordinária prevista para janeiro/2027; e
5. o compromisso formal do Poder Concedente de reavaliar os parâmetros econômicos e operacionais do contrato em até seis meses, com previsão de conclusão em maio/2026.

Tais providências configuram mecanismos efetivos de estabilidade regulatória, assegurando segurança jurídica, previsibilidade e equilíbrio contratual, além de garantir que eventuais variações futuras possam ser adequadamente absorvidas sem comprometer a prestação do serviço público.

Assim, após as ponderações supracitadas, foi construído o Cenário 2, descrito no item 7.6.3 deste Parecer Conjunto, ressaltando-se que não há impedimento para que eventuais itens não considerados nesta Revisão Tarifária possam ser incorporados em revisões subsequentes, em observância aos princípios da continuidade, eficiência e adaptabilidade que norteiam a regulação pública.

7. DA ANÁLISE

7.1 ÍNDICES INFLACIONÁRIOS

Em resumo, segundo as regras contratuais, os itens da planilha de Fluxo de Caixa deverão ser atualizados por um índice/coeficiente específico, sendo os índices elencados na fórmula de reajuste os seguintes: (1) o valor auferido do preço médio do litro de combustível utilizado pela frota da concessão (óleo diesel); (2) o valor do salário-base do cargo de motorista negociado pelo dissídio coletivo; (3) a variação inflacionária, determinada pela acumulação da variação do INPC; cujos valores são apresentados pela Concessionária e comentados a seguir.



7.1.1 Série Histórica ANP

A Concessionária apresentou como índice para auferir a variação do preço médio do óleo diesel S10: a série histórica da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), conforme demonstrado na Tabela 7 abaixo.

Tabela 7 – Preço Médio de Revenda – Óleo Diesel S10 – Itajaí/SC

Período	Preço Média de Revenda (R\$)	Var. Acumulada (%)
fev/23	6,100	
mai/25	6,200	1,64%

Fonte: IBETA (2025).

Ressalta-se que a proposta vencedora é do mês de fevereiro/2023, ou seja, entende-se que os preços estão atualizados até esta data. Para trazê-los a valor presente, no caso maio/2025, é necessário então buscar a variação do mês de março/2023 a maio/2025, o que acarreta na correção demonstrada na Tabela 8 a seguir.

Tabela 8 – Preço Médio de Revenda – Óleo Diesel S10 – Itajaí/SC

Período	Preço Médio de Revenda (R\$)	Var. acumulada (%)
Mar/23	5,95	
Mai/25	6,20	4,20%

Fonte: AGIR (2025).

7.1.2 INPC – Índice Nacional de Preços ao Consumidor

Em relação ao INPC, a Concessionária apresentou o seguinte índice da Tabela 9, que está correto conforme demonstra a Calculadora do Cidadão do Banco Central na Tabela 10, porém ressalta-se que onde foi escrito pela Concessionária mês de fevereiro/2023 corresponde, na verdade, ao mês de março/2023.



Tabela 9 – Número Índice - INPC

Período	Núm. Índice	Var. Acumulada (%)
fev/23	6.788,870	0%
mai/25	7.493,710	10,38%

Fonte: IBETA (2025).

Tabela 10 – Número Índice - INPC

Dados básicos da correção pelo INPC (IBGE)	
Dados informados	
Data inicial	03/2023
Data final	05/2025
Valor nominal	R\$ 0,00 (REAL)
Dados calculados	
Índice de correção no período	1,10382120
Valor percentual correspondente	10,382120 %
Valor corrigido na data final	R\$ 0,00 (REAL)

[Fazer nova pesquisa](#)

[Imprimir](#)

Fonte: BCB (2025).

7.1.3 Acordo Coletivo de Trabalho

Outro índice utilizado na fórmula paramétrica de reajuste é a variação do salário do motorista segundo o dissídio coletivo.

No pleito, haviam sido apresentados pela Concessionária na planilha de cálculo os valores do Acordo Coletivo de 2025, porém o Relatório Técnico trazia apenas como comprovante o Acordo Coletivo de 2024.

Desta forma, na versão preliminar esta Agência Reguladora havia considerado os valores do Acordo Coletivo de 2024, por falta de comprovação do reajuste de 2025. Entretanto, como na manifestação da Concessionária a respeito da minuta da AGIR foi anexado o Acordo Coletivo de 2025 (Tabela 11), estes valores foram atualizados conforme Tabela 12, resultando em um índice de aproximadamente 17% para o salário do cobrador.



Tabela 11 – Salários e Benefícios por Cargo conforme ACT

**Salários, Reajustes e Pagamento
Piso Salarial**

CLÁUSULA TERCEIRA - SALÁRIO NORMATIVO

A empresa se compromete a pagar os seguintes pisos salariais, a partir de 01 de maio de 2025, resultante da aplicação do reajuste de 6% (seis por cento), sobre os pisos do ano anterior:

Motorista Transporte Urbano	R\$ 3.312,25
Motorista Transporte Escolar	R\$ 3.162,25
Monitor Transporte Escolar	R\$ 1.571,56
Cobrador	R\$ 1.859,79
Demais Empregados:	R\$ 1.798,21

§1º Com a concessão destes reajustes ficarão quitados todos os índices da inflação anterior a maio/2025.

Fonte: IBETA (2025).

Tabela 12 – Reajuste salarial segundo planilha de pleito

Mão de Obra									
Salário do Motorista	2.834,24	31/05/2025	R\$	2.834,24	R\$	3.312,25	16,87%	3.312,25	
Salário do Cobrador	1.591,45	31/05/2025	R\$	1.591,45			16,87%	1.859,86	
Salário do Fiscal/Despachante	1.763,54	31/05/2025	R\$	1.763,54			16,87%	2.060,97	
Salário do Bilheteiro/Porteiro	1.528,53	31/05/2025	R\$	1.528,53			16,87%	1.786,33	
Salário da Manutenção	2.698,17	31/05/2025	R\$	2.698,17			16,87%	3.153,23	
Salário da Administração	2.929,00	31/05/2025	R\$	2.929,00			16,87%	3.422,99	
Salário do Pessoal de Limpeza	1.521,30	31/05/2025	R\$	1.521,30			16,87%	1.777,88	
Administrador (Presidente/Diretor/...)	15.000,00	31/05/2025	R\$	15.000,00			16,87%	17.529,83	
Vale Alimentação	569,22	31/05/2025	R\$	569,22	R\$	681,47	19,72%	681,47	
Benefício - Motorista sem Cobrador	594,52	31/05/2025	R\$	594,52	R\$	617,76	3,91%	617,76	

Fonte: IBETA (2025).

7.1.4 Notas Fiscais de Veículos

De acordo com o Relatório Técnico apresentado pela Concessionária:

Embora a metodologia padrão preveja a aplicação de índices inflacionários, como o INPC, sobre os valores originalmente apresentados na proposta comercial para recomposição tarifária, optou-se pela utilização dos valores efetivamente praticados, com base nas notas fiscais de aquisição dos veículos. Essa abordagem visa garantir maior fidedignidade e aderência à realidade de mercado, considerando que o custo de reposição dos ativos veiculares representa parcela significativa do investimento da Concessionária.

A adoção dos valores constantes em notas fiscais permite refletir com maior precisão a magnitude da variação de preços ocorrida desde a data-base da proposta, evitando sub ou superestimações que poderiam comprometer a análise de equilíbrio econômico-financeiro. Além disso, a utilização de valores reais encontra respaldo nos princípios da boa-fé objetiva e da transparência na gestão contratual, alinhando-se ao entendimento já pacificado de que a revisão extraordinária deve considerar os efeitos concretos dos eventos supervenientes que impactam a sustentabilidade da concessão.

Com o intuito de verificar a aderência entre os valores propostos no momento da licitação e os preços efetivamente praticados à época do início da operação, realizou-se uma análise comparativa entre os valores unitários de aquisição de veículos



constantes na proposta comercial e os valores registrados nas respectivas notas fiscais emitidas no momento da compra. Essa verificação permite confirmar que os preços apresentados pela Concessionária no processo licitatório estavam condizentes com a realidade do mercado, reforçando a consistência da base de cálculo adotada no contrato e a boa-fé na formulação da proposta. A seguir, apresenta-se a tabela contendo a comparação entre os valores por tipo de veículo, prefixo, data e respectivos preços documentados.

Tabela 4 - Valor do Veículo com base em NFs - Início do Contrato

	Valor Proposta	Valor NF	Prefixo	Data
Microônibus	350.000,00	304.000,00	327	dez/19
Midiônibus	445.600,00	441.000,00	335	out/23
Ônibus Leve	610.800,00	653.000,00	699	dez/23
Ônibus Pesado	630.600,00	570.000,00	652	set/22
Ônibus Articulado	1.650.000,00			

Portanto, a atualização dos valores de frota foi realizada com base nas informações documentadas e auditáveis fornecidas pela Concessionária, respeitando o compromisso de precisão técnica e integridade metodológica assumido neste relatório.

Nesse sentido, visando conferir transparência e robustez à análise, apresentam-se na tabela a seguir os valores atualizados dos veículos novos com base nas respectivas notas fiscais de aquisição. A tabela demonstra a variação percentual observada entre os valores originalmente considerados na proposta comercial (fevereiro de 2023) e os valores efetivamente praticados no mercado até a data de referência desta revisão (maio de 2025), evidenciando a magnitude do impacto nos investimentos em frota e a necessidade de recomposição dos custos para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Tabela 5 – Valor dos Veículos Novos

Descrição	Valor em Fev/23	Valor em Mai/25	Variação (%)
Microônibus	350.000,00	501.500,00	43,29%
Midiônibus	445.600,00	521.006,72	16,92%
Ônibus Leve	610.800,00	690.000,00	12,97%
Ônibus Pesado	630.600,00	825.000,00	30,83%
Ônibus Articulado	1.650.000,00	1.780.000,00	7,88%

Neste âmbito, cabe destacar que as regras contratuais não preveem aplicação de outro índice além dos citados nos itens anteriores e ainda cita que é “risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA a variação (positiva ou negativa) de preços além ou aquém dos valores unitários atualizados”. No Anexo IX – Matriz de Riscos do Edital, é colocado no item 32 da Matriz que a “variação dos custos acima dos índices e da fórmula estabelecida no reajuste tarifário contratual” é risco da Concessionária.

Para efeitos de comparação, o IPCA acumulado para o período de março/2023 a maio/2025 resultou em 11,16%; o **INPC, em 10,38%**; o Índice de Preços ao Produtor (IPP)



Coluna 29 (fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias) do IBGE, em 6,31% (Tabela 13).

Tabela 13 – IPP Coluna 29 – Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias

Período	Número índice	Var. acumulada (%)
Mar/23	148,86	
Mar/25	158,26	6,31%

Fonte: IBGE (2025).

Além do que, os dados apresentados pela Concessionária para os veículos de prefixo 327, 335, 699 e 652 utilizados para defender que não foi dado desconto neste item na planilha da proposta, divergem dos apresentados na aba “BC Frota” da planilha do pleito desta RTE, especialmente no que tange ao valor do investimento (Tabela 14). Também não foram encontradas no anexo as Notas Fiscais com os valores citados na causa (Tabela 15).

Tabela 14 – Dados sobre os prefixos 335, 699, 652 e 327 segundo pleito desta RTE

Código	Placa	Ano Fabricação Chassi	Ano Modelo Chassi	Ano Fabricação Carroceria	Ano Modelo Carroceria	Tipo Veículo	Entrada	Tipo Corrigido	Idade Data Entrada	Valor Investimento
335	SEY-1D03	2022	2023	2022	2023	Microônibus	01/12/2023	Microônibus	1,00	287.777,78
699	RYW5B79	2023	2024	2023	2024	Pesado	30/08/2024	Ônibus Pesado	1,00	533.143,64
652	SDX-4A96	2022	2023	2022	2023	Pesado	01/04/2025	Ônibus Pesado	3,00	367.467,82
327	RAF-2260	2018	2019	2018	2019	Microônibus	01/12/2024	Microônibus	6,00	93.333,33

Fonte: AGIR (2025).



Tabela 15 – Resumo das Notas Fiscais apresentadas pela Concessionária

Nº da Nota	Data	Produto	Valor da Nota	Destinatário
93.010	19/12/2019	Ônibus Urbano Sob Encomenda com Carroceria	R\$ 155.000,00	Transpiedade - Transportes Coletivos Ltda
64.179	08/07/2019	VW 9-160 OD Plus - Microônibus	R\$ 149.000,00	Transpiedade - Transportes Coletivos Ltda
204.204	28/06/2023	VW 9.160 OD Veículo Novo	R\$ 196.000,00	Melissa Transportes e Turismo Ltda
157.482	26/10/2023	Ônibus Urbano	R\$ 245.000,00	Melissa Transportes e Turismo Ltda
48.818	27/12/2023	Bus 17-280 Urbano	R\$ 305.000,00	Viação Santa Clara Ltda
450.164	30/09/2022	Ônibus Urbano Modelo Svelto	R\$ 285.000,00	Transportes Coletivos Nossa Senhora da Piedade
321.373	29/07/2022	Chassi para Ônibus, Volvo, Modelo B270F 4X2	R\$ 285.000,00	Transportes Coletivos Nossa Senhora da Piedade
39.006	14/08/2024	Ônibus Urbano	R\$ 348.000,00	Viação Santa Clara Ltda
297.719	30/12/2024	Veículo novo marca Mercedes-Benz	R\$ 942.000,00	SPE Via Mobilidade S.A.
297.753	30/12/2024	Veículo novo - Marca Mercedes-Benz EURO 6	R\$ 558.000,00	SPE Via Mobilidade S.A.
228.818	30/12/2024	Ônibus Urbano	R\$ 738.000,00	SPE Via Mobilidade S.A.
229.314	11/02/2025	Ônibus Urbano Modelo Torino	R\$ 457.000,00	SPE Via Mobilidade S.A.
345.606	13/03/2025	Veículo novo marca Mercedes-Benz EURO 6	R\$ 420.000,00	BRT Curitiba Transportes Coletivos S/A
345.603	13/03/2025	Veículo novo marca Mercedes-Benz EURO 6	R\$ 420.000,00	Transpiedade - Transportes Coletivos Ltda

Fonte: AGIR (2025).

Portanto, embora seja plausível a justificativa da Concessionária em relação ao aumento dos custos de aquisição de frota, principalmente por conta da implementação no Brasil a partir de janeiro de 2023 do Euro 6 (conjunto de normas que estabelecem limites mais rigorosos de emissões de poluentes para veículos a diesel), nos resultados preliminares desta Agência Reguladora não foram considerados os valores apresentados pela Concessionária, tendo sido recomendado, à época, que fosse melhor justificado por eles em qual item dentro do Contrato é entendido que este aumento de custo se alicerça e que fosse demonstrado os impactos de forma independente com dados públicos.

Na primeira manifestação da Concessionária, a respeito dos resultados preliminares encaminhados por esta Agência de Regulação, a Concessionária reiterou as justificativas apresentadas, complementando ainda que:

Reconhecemos que a metodologia de atualização pelo INPC, prevista contratualmente, é um mecanismo válido de recomposição monetária. Entretanto, é necessário considerar que tal índice reflete uma média ampla da economia e não captura com precisão as variações específicas do setor de veículos pesados, especialmente em contextos de alteração tecnológica.

Conforme registrado nos esclarecimentos da fase licitatória (fevereiro de 2023), a concessionária questionou formalmente a Prefeitura sobre os valores de referência da frota apresentados no edital, uma vez que já se encontravam defasados em relação ao mercado. A resposta da administração municipal, contudo, limitou-se a afirmar que seriam considerados “os dados preenchidos na planilha, inseridos no período de formulação do edital”, em conformidade com o Anexo VII, que orientava apenas a apresentação do fluxo de caixa do licitante.

Esse posicionamento resultou em que os valores iniciais de referência não refletissem a realidade do mercado, situação posteriormente agravada pela obrigatoriedade da adoção da tecnologia Euro 6 a partir de 1º de janeiro de 2024, que elevou de forma substancial os custos de aquisição de chassis e carrocerias.



Conforme registrado na aba “Premissas – Anexos” da planilha do edital, os orçamentos de referência utilizados para a licitação realizada em 2023 ainda tinham como base valores de outubro de 2019. Essa defasagem temporal é relevante, pois compromete a aderência dos preços de frota à realidade de mercado vigente já à época da concorrência.

Figura 5 – Data Base Orçamentos – Planilha do Edital

I	REMUNERAÇÃO DA EMPRESA	mês	A+B+C	0%	-
II	IMPOSTOS E TAXAS (IRPJ, CSLL, ISS, PIS, COFINS)	mês	A+B+CH	11,40%	3.063,53
	VALOR TOTAL DO ORÇAMENTO	Mês	A+B+C+HII		29.936,60

Itajaí, 22 de Outubro de 2019

Benício Silva
Diretor de Mobilidade

Obs. 01: A planilha orçamentária de referência foi elaborada conforme levantamento dos quantitativos previstos, sendo que as unidades dimensionais e preços utilizados foram obtidos no mercado atacadista de Itajaí e SINDIMIP/Itajaí

Obs. 02: Encargos Sociais: Grupo A = Ins-20%, Acidente de Trabalho=3,00%, Salário Educação=2,50%, INCR=0,20%, SENAI=1,00%, SEBRAE=0,60%, FGTS 8,00% TOTAL GRUPO A = 36,80%. GRUPO B = Abono de férias=2,78%, 13º salário=8,33%, Aviso prévio trabalhado=0,09%, Licença paternidade=0,04%, Licença funeral=0,01%, Licença casamento=0,02%, Licença maternidade=0,54%. TOTAL GRUPO B = 11,81%. GRUPO C = Aviso prévio indenizado=4,87%, Depósito por rescisão=4,47%, Indenização de férias=8,33%. TOTAL GRUPO C = 17,67%. GRUPO D = Incidência de A sobre B = 4,35%. TOTAL ENCARGOS SOCIAIS=70,63%.

Obs. 03: Impostos e taxas: IRPJ=2,75%, CSLL=2,00%, ISS=3,00%, PIS=0,65%, COFINS=3,00%. TOTAL = 11,40%

Na mesma aba, verifica-se que a tabela de preços de veículos também trazia valores correspondentes a veículos fabricados em 2019. A utilização dessa referência desatualizada não apenas distorceu o cálculo inicial do custo de capital, como também deixou de refletir a evolução natural dos preços de mercado nos anos subsequentes.

Figura 6 – Data Base Preço Veículos – Planilha do Edital

Categoria	Ano fab	Qtde	Frota Inicial			
			Preço Unit. Ano Fabric	Preço Total (pelo ano fabric)	Depreciação Acumulada	Preço Líquido (Ano Zero - 2019)
Midi	2017		304.843,50	-	-	-
	2018	1	315.900,00	315.900,00	105.321,06	210.578,94
micro	2015		246.225,20	-	-	-
	2016	3	255.155,65	765.466,95	442.320,48	323.146,47
	2017	4	264.410,00	1.057.640,00	493.635,49	564.004,51
	2018	4	274.000,00	1.096.000,00	365.406,40	730.593,60
	2019	4	283.590,00	1.134.360,00	201.689,21	932.670,79
Leve	2016	2	326.859,98	653.719,95	343.500,12	310.219,83
	2017	4	338.715,00	1.354.860,00	565.346,13	789.513,87
	2018	4	351.000,00	1.404.000,00	412.265,45	991.734,55
	2019	4	363.285,00	1.453.140,00	224.576,18	1.228.563,82
Pesado	2016	2	467.474,95	934.949,90	491.273,67	443.676,23
	2017	3	484.430,00	1.453.290,00	606.418,28	846.871,72
	2018	2	502.000,00	1.004.000,00	294.810,91	709.189,09
	2019	2	519.570,00	1.039.140,00	160.594,36	878.545,64
Articulado	2016	1	686.592,19	686.592,19	332.733,14	353.859,05
	2017	2	711.494,50	1.422.989,00	541.830,43	881.158,57
	2018	1	737.300,00	737.300,00	195.668,08	541.631,92
	2019	1	763.105,50	763.105,50	105.660,76	657.444,74
Total		44		17.276.453,49	5.883.050,16	11.393.403,33

É importante destacar que a apresentação de valores muito diferentes daqueles constantes na planilha de referência poderia, naquele momento, gerar duas consequências indesejadas: (i) inviabilizar a proposta econômico-financeira, uma vez que a TIR apurada poderia ficar abaixo do mínimo exigido; ou (ii) criar distorções relevantes entre licitantes, já que a adoção de premissas heterogêneas quanto ao valor da frota poderia alterar significativamente a comparabilidade entre as propostas apresentadas.



É importante destacar que a apresentação de valores muito diferentes daqueles constantes na planilha de referência poderia, naquele momento, gerar duas consequências indesejadas: (i) inviabilizar a proposta econômico-financeira, uma vez que a TIR apurada poderia ficar abaixo do mínimo exigido; ou (ii) criar distorções relevantes entre licitantes, já que a adoção de premissas heterogêneas quanto ao valor da frota poderia alterar significativamente a comparabilidade entre as propostas apresentadas.

Caso se adote exclusivamente o INPC como parâmetro de atualização, é fundamental que seja observada a data-base real dos orçamentos utilizados no edital, ou seja, outubro/novembro de 2019, e não a data da proposta comercial apresentada em 2023. Isso porque os valores de referência já estavam defasados à época da licitação, conforme demonstrado anteriormente.

No período compreendido entre novembro de 2019 e maio de 2025, a inflação medida pelo INPC acumulou 39,93%, conforme cálculo oficial do IBGE. Assim, tomando como exemplo um valor nominal de R\$ 1.000,00, este teria evoluído para R\$ 1.399,32 no mesmo intervalo. Esse dado comprova que a defasagem inicial foi significativa e que a atualização correta deve considerar a data de elaboração dos orçamentos originais, e não a data posterior de apresentação da proposta.

Figura 7 – Índice de Atualização Veículos – Data-base Out/2019

Resultado da Correção pelo INPC (IBGE)	
Dados básicos da correção pelo INPC (IBGE)	
Dados informados	
Data inicial	11/2019
Data final	05/2025
Valor nominal	R\$ 1.000,00 (REAL)
Dados calculados	
Índice de correção no período	1,39932050
Valor percentual correspondente	39,932050 %
Valor corrigido na data final	R\$ 1.399,32 (REAL)
Fazer nova pesquisa Imprimir	
*O cálculo da correção de valores pelo IGP-M foi atualizado e está mais preciso. Saiba mais clicando aqui .	
Gostou desse serviço? Dê sua opinião.	

Dessa forma, mesmo aplicando-se o índice geral, é imprescindível reconhecer a necessidade de partir da base temporal adequada para que a atualização monetária traduza fielmente a realidade dos custos, evitando distorções que comprometam a exatidão da revisão extraordinária.

Reconhecemos a relevância da metodologia aplicada pela AGIR ao considerar o INPC como índice de atualização, uma vez que se trata de parâmetro objetivo e amplamente utilizado em contratos de concessão. Entretanto, entendemos que, para que a revisão extraordinária traduza com fidelidade os custos efetivos da frota, é necessário observar a data-base correta dos orçamentos utilizados no edital (2019), bem como a alteração estrutural decorrente da adoção da tecnologia Euro 6 a partir de 2024.

Assim, propomos que a atualização monetária pelo INPC seja mantida como referência, mas aplicada sobre a base temporal adequada e complementada, quando necessário, por elementos que reflitam variações setoriais específicas. Dessa forma, assegura-se que o cálculo preserve a objetividade regulatória sem perder a aderência à realidade do setor, fortalecendo a transparência e a cooperação entre concessionária e Agência no processo de revisão.



Em segunda manifestação da Concessionária, ela recomenda a adoção do Índice de Ônibus Urbano da FGV/IBRE, ou da cesta ponderada de chassis e carrocerias utilizada em outros contratos e regulações, como parâmetro oficial de atualização dos valores de veículos em sede de revisão extraordinária. Embora esta Agência de Regulação concorda que estes podem representar melhor a realidade dos custos de aquisição de veículos, carece de concordância do Poder Concedente e formalização de seu uso em Termo Aditivo ao Contrato, para que se possa considerar seus efeitos a partir das próximas revisões tarifárias.

Desta forma, no momento foi acatada em partes a última manifestação da Concessionária: mantido o índice INPC, mas a data base foi alterada para a data de orçamento comprovada pela Concessionária, ou seja, outubro de 2019. Segue-se também reiterando a necessidade de discussão do assunto entre as partes para que seja definido como será tratado esse parâmetro nas próximas revisões tarifárias.

7.1.5 Atualização da Taxa de Desconto (WACC)

A saber, pelo Relatório Técnico IBETA (2025):

A taxa de desconto utilizada na modelagem econômico-financeira do contrato, representada pelo WACC – Weighted Average Cost of Capital, reflete o custo médio ponderado de capital próprio e de terceiros, sendo um dos principais parâmetros para a verificação do equilíbrio econômico-financeiro. Embora não esteja prevista no Edital uma metodologia fixa para sua revisão periódica, trata-se de um parâmetro que, por sua própria natureza, deve ser calculado com base em dados atualizados de mercado, refletindo as condições macroeconômicas vigentes a cada revisão tarifária. A adoção de um valor fixo e imutável ao longo de todo o contrato seria tecnicamente inadequada e resultaria em distorções na análise de viabilidade econômico-financeira, especialmente em contextos de alterações substanciais nas taxas de juros, inflação, risco-país e demais variáveis que compõem a fórmula do WACC. Dessa forma, a atualização da taxa de desconto a cada ciclo de revisão tarifária garante maior aderência ao princípio da realidade econômica, conforme as melhores práticas regulatórias e os fundamentos da teoria financeira.

Esta Agência de Regulação entende que, embora o WACC tenha sido utilizado, inicialmente, para estimar a Remuneração do Capital Imobilizado da proposta vencedora, tal taxa, assim como a Taxa Interna de Retorno (TIR), é constante para todos os anos da concessão, visto que o Contrato não coloca esse item como passível de atualização nas



revisões, e também especifica no Anexo IX – Matriz de Riscos do Edital, que este é um risco da Concessionária (Tabela 16).

Tabela 16 – Anexo IX – Matriz de Riscos do Edital – Risco 33, 34 e 35

MATRIZ DE RISCOS DO CONTRATO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ						
#	Descrição do risco	Impacto	Tipo de risco	Atribuição do risco		Possível Medida Mitigadora
				Concessionário	Concedente	
33	Obtenção e variação dos custos de financiamentos.	Baixo	Financeiro	X		Previsão no Edital de Garantia à execução do contrato.
34	Variação cambial.	Baixo	Financeiro	X		Implantação pela concessionária de mecanismos de controle.
35	Falta de liquidez e problemas de fluxo de caixa ou capital de giro.	Alto	Financeiro	X		Implantação pela concessionária de mecanismos de controle.

Fonte: Itajaí (2021).

7.2 REAJUSTE DOS ITENS DA PLANILHA DE CUSTOS

Os itens que devem ser atualizados, segundo o Contrato e conforme resultado apresentado pela Concessionária na Tabela 17 a seguir, são os seguintes: (1) valor unitário dos ônibus; (2) o valor unitário por km, por tipo de ônibus; (3) os custos fixos anuais com a) salários de pessoal administrativo e b) custos administrativos diversos; (4) os investimentos com a) terrenos operacionais, b) bilhetagem eletrônica e c) sistemas diversos.



Tabela 17 – Valor dos Insumos Atualizados - Concessionária

Insumo	Valor Proposta	Variação (%)	Valor Insumo Atualizado	Índice
Óleo Combustível	5,50	1,64%	5,59	ANP - Série Histórica Mensal - Valor Médio de Revenda do Óleo Diesel S10 em Itajaí-SC
Óleos e Lubrificantes	12,63	10,38%	13,94	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
ARLA 32	3,33	10,38%	3,68	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Pneu Novo				
215/75 R17,5	1.299,00	10,38%	1.433,87	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
275/80 R22,5	2.632,00	10,38%	2.905,26	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Pneu Recapagem				
215/75 R17,5	507,00	10,38%	559,64	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
275/80 R22,5	507,00	10,38%	559,64	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Veículos				
Microônibus	350.000,00	43,29%	501.500,00	Nota Fiscal
Midionibus	445.600,00	16,92%	521.006,72	Nota Fiscal
Onibus Leve	610.800,00	12,97%	690.000,00	Nota Fiscal
Onibus Pesado	630.600,00	30,83%	825.000,00	Nota Fiscal
Onibus Articulado	1.650.000,00	7,88%	1.780.000,00	Nota Fiscal
Despesas Administrativas				
Água e Esgoto	8.705,28	10,38%	9.609,09	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Aluguel Edificações	137.343,33	10,38%	151.602,71	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Aluguel Terreno	222.825,57	10,38%	245.959,96	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Bilhetagem e monitoramento - Manutenção	100.320,00	10,38%	110.735,51	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Comunicação (fone, internet, correios e outros)	41.409,00	10,38%	45.708,20	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Desenvolvimento Sistema Bilhetagem e Controles	271.684,26	10,38%	299.891,30	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Desp manutenção máquinas, inst. E equip. de escritório	6.288,00	10,38%	6.940,84	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas bancárias	1.242,00	10,38%	1.370,95	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas recrutamento, seleção e treinamento pessoal	173.790,24	10,38%	191.833,64	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas Terminais	359.239,14	10,38%	396.536,38	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas uniformes	53.100,00	10,38%	58.612,99	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Diversas	117.650,88	10,38%	129.865,73	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Emplacamento	5.064,73	10,38%	5.590,56	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Energia Elétrica	48.541,68	10,38%	53.581,42	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Frete e carretos	6.210,00	10,38%	6.854,74	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
IPVA (1% do valor dos veículos)	-	10,38%	-	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Materiais de informática e de expediente	7.591,20	10,38%	8.379,34	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Materiais limpeza e sanitários	17.101,20	10,38%	18.876,70	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Materiais copa e cozinha	3.726,00	10,38%	4.112,84	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Seguro Obrigatório (Veículos)	433,37	10,38%	478,36	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Seguro Responsabilidade Civil	18.630,00	10,38%	20.564,22	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Serviços de Terceiros (Contador, Adv e outros)	338.456,88	10,38%	373.596,45	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Mão de Obra				
Salário do Motorista	2.834,24	10,25%	3.124,76	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025
Salário do Cobrador	1.591,45	10,25%	1.754,52	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025
Salário do Fiscal/Despachante	1.763,54	10,25%	1.944,24	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025



Salário do Bilheteiro/Porteiro	1.528,53	10,25%	1.685,16	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025
Salário da Manutenção	2.698,17	10,25%	2.974,64	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025
Salário da Administração	2.929,00	10,25%	3.229,12	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025
Salário do Pessoal de Limpeza	1.521,30	10,25%	1.677,18	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025
Administrador (Presidente/Diretor/...)	15.000,00	10,25%	16.536,99	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025
Vale Alimentação	589,22	5,41%	600,00	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025
Benefício - Motorista sem Cobrador	594,52	-1,97%	582,79	Primeiro Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2025

Fonte: IBETA (2025).

Entretanto, como foi acatada somente em parte a proposta da Concessionária referente à atualização do custo de aquisição de veículos — utilização do INPC a partir de outubro de 2019, somado à correção aplicada na variação do custo do óleo diesel S10 (ajustada de 1,64% para 4,20%, conforme dados da ANP), obteve-se o resultado apresentado na Tabela 18, na página seguinte.



Tabela 18 – Valor dos Insumos Atualizados - AGIR

Insumo	Valor Proposta	Data Reajuste	Índice Inicial	Índice Final	Varição (%)	Valor Insumo Atualizado	Índice
Óleo Combustível	5,50	31/05/2025	R\$ 5,9500	R\$ 6,2000	4,20%	5,73	ANP - Série Histórica Mensal - Valor Médio de Revenda do Óleo Diesel S10 em Itajaí-SC
Óleos e Lubrificantes	12,63	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	13,94	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
ARLA 32	3,33	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	3,68	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Pneu Novo							
215/75 R17,5	1.299,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	1.433,87	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
275/80 R22,5	2.632,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	2.905,26	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Pneu Recapagem							
215/75 R17,5	507,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	559,64	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
275/80 R22,5	507,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	559,64	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Veículos							
Microônibus	350.000,00	31/05/2025			39,93%	489.762,18	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Midiônibus	445.600,00	31/05/2025			39,93%	623.537,21	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Ônibus Leve	610.800,00	31/05/2025			39,93%	854.704,96	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Ônibus Pesado	630.600,00	31/05/2025			39,93%	882.411,51	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Ônibus Articulado	1.650.000,00	31/05/2025			39,93%	2.308.878,83	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas Administrativas							
Comunicação (fone, internet, correios e outros)	41.409,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	45.708,20	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Água e Esgoto	8.705,28	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	9.609,09	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Energia Elétrica	48.541,68	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	53.581,42	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Serviços de Terceiros (Contador, Adv e outros)	338.456,88	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	373.596,45	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Materiais de informática e de expediente	7.591,20	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	8.379,34	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Materiais copa e cozinha	3.726,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	4.112,84	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Materiais limpeza e sanitários	17.101,20	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	18.876,70	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Desp manutenção máquinas, instalações e equipamentos de escritório	6.288,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	6.940,84	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas recrutamento, seleção e treinamento pessoal	173.790,24	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	191.833,64	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas uniformes	53.100,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	58.612,99	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Fretes e carretos	6.210,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	6.854,74	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Seguro Responsabilidade Civil	18.630,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	20.564,22	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Seguro Obrigatório (Veículos)	433,37	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	478,36	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Emplacamento	5.064,73	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	5.590,56	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
IPVA (1% do valor dos veículos)	-	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	-	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas bancárias	1.242,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	1.370,95	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Despesas Terminais	359.239,14	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	396.536,38	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Desenvolvimento Sistema Bilhetagem e Controles	271.684,26	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	299.891,30	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Bilhetagem e monitoramento - Manutenção	100.320,00	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	110.735,51	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Diversas	117.650,88	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	129.865,73	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Aluguel Terreno	222.825,57	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	245.959,96	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Aluguel Edificações	137.343,33	31/05/2025	6.788,87	7.493,71	10,38%	151.602,71	INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
Mão de Obra							
Salário do Motorista	2.834,24	31/05/2025	R\$ 2.834,24	R\$ 3.312,25	16,87%	3.312,25	Acordo Coletivo de Trabalho 2025
Salário do Cobrador	1.591,45	31/05/2025	R\$ 1.591,45		16,87%	1.859,86	Acordo Coletivo de Trabalho 2026
Salário do Fiscal/Despachante	1.763,54	31/05/2025	R\$ 1.763,54		16,87%	2.060,97	Acordo Coletivo de Trabalho 2027
Salário do Bilheteiro/Porteiro	1.528,53	31/05/2025	R\$ 1.528,53		16,87%	1.786,33	Acordo Coletivo de Trabalho 2028
Salário da Manutenção	2.698,17	31/05/2025	R\$ 2.698,17		16,87%	3.153,23	Acordo Coletivo de Trabalho 2029
Salário da Administração	2.929,00	31/05/2025	R\$ 2.929,00		16,87%	3.422,99	Acordo Coletivo de Trabalho 2030
Salário do Pessoal de Limpeza	1.521,30	31/05/2025	R\$ 1.521,30		16,87%	1.777,88	Acordo Coletivo de Trabalho 2031
Administrador (Presidente/Diretor/...)	15.000,00	31/05/2025	R\$ 15.000,00		16,87%	17.529,63	Acordo Coletivo de Trabalho 2032
Vale Alimentação	569,22	31/05/2025	R\$ 569,22	R\$ 681,47	19,72%	681,47	Acordo Coletivo de Trabalho 2033
Benefício - Motorista sem Cobrador	594,52	31/05/2025	R\$ 594,52	R\$ 617,76	3,91%	617,76	Acordo Coletivo de Trabalho 2034

Fonte: IBETA (2025).

7.3 DADOS OPERACIONAIS

São ainda variáveis revistas a cada revisão tarifária, segundo as regras de reajuste e revisão (Anexo XII) do Edital: (1) a quantidade de ônibus efetivamente cadastrada no STPC/Itajaí; (2) a quantidade de km efetivamente percorrida (produtiva + ociosa), conforme sistema de monitoramento; (3) a quantidade de passageiros efetivamente transportada; e, (4) o faturamento efetivamente auferido.

7.3.1 Frota

Embora não citado no Relatório Técnico apresentado pela Concessionária, a quantidade de ônibus efetivamente cadastrada no STPC/Itajaí é um dos itens que deve ser atualizado nas Revisões Tarifárias, segundo as regras contratuais.

O plano de frota que constava previsto na proposta vencedora do certame, era o seguinte (Tabela 19):

Tabela 19 – Plano de Frota segundo proposta vencedora do certame

Ano	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Frota Total	44	44	45	45	45	45	45	45	46	46	46
Midi-ônibus	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Micro-ônibus	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Leve	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Pesado	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Articulado	5	5	6	6	6	6	6	6	7	7	7
Ano		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Frota Total		46	46	46	46	46	46	47	47	48	50
Midi-ônibus		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Micro-ônibus		15	15	15	15	15	15	15	15	16	16
Leve		14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Pesado		9	9	9	9	9	9	9	9	9	11
Articulado		7	7	7	7	7	7	8	8	8	8

Fonte: AGIR (2025).

A distribuição de idade destes veículos, para os anos compreendidos por essa RTE, segundo constava na planilha da proposta do Edital é mostrada na Tabela 20.

Tabela 20 – Idade da Frota segundo proposta vencedora do certame

Tipo	Quantidade	Idade (Ano 0)	Quantidade	Idade (Ano 1)	Quantidade	Idade (Ano 2)
Midi-ônibus	1	4 anos	1	5 anos	1	6 anos
Micro-ônibus	6	5 anos	6	6 anos	6	7 anos
	1	3 anos	1	4 anos	1	5 anos
	5	2 anos	5	3 anos	5	4 anos
	3	1 ano	3	2 anos	3	3 anos
Leve	2	6 anos	2	7 anos	2	8 anos
	1	5 anos	1	6 anos	1	7 anos
	3	4 anos	3	5 anos	3	6 anos
	8	3 anos	8	4 anos	8	5 anos
Pesado	4	6 anos	4	7 anos	4	8 anos
	5	1 ano	5	2 anos	5	3 anos
Articulado	1	9 anos	1	10 anos	3	10 anos
	4	8 anos	4	9 anos	3	1 ano

Fonte: AGIR (2025).

No pleito da Concessionária, esta apresentou a aba “BD_Frota”, reunindo as informações sobre a frota realizada, dados estes que foram validados pela AGIR através do sistema Transdata. Já segundo a aba “1.7 Deprec. e Baixa Frota” do pleito, a Concessionária propôs alteração no plano de frota contratual, conforme percebe-se pela Tabela 21.

Tabela 21 – Plano de Frota segundo pleito da Concessionária desta RTE

Ano	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Frota Total	39	44	44	43	43	43	43	43	43	43	43
Midi-ônibus	1	1	1	7	7	7	7	7	7	7	7
Micro-ônibus	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Leve	14	14	14	7	7	7	7	7	7	7	7
Pesado	4	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Articulado	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Ano		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Frota Total		43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
Midi-ônibus		7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Micro-ônibus		15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Leve		7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Pesado		9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Articulado		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

Fonte: AGIR (2025).

Portanto, considerando que a Concessionária manteve a projeção de demanda de passageiros constante, ela também manteve constante a projeção de frota, de forma a não onerar ainda mais o sistema e a favor da modicidade tarifária.



Assim, nos resultados preliminares desta Agência de Regulação tinha sido mantida também a frota constante, só que com 44 veículos, que era quantidade de veículos que deveria ser disponibilizada inicialmente segundo o contrato. No entanto, após manifestação do Poder Concedente, foi acatada solicitação para que fosse conservada a frota de 46 veículos, equivalente a frota do último mês operante (Tabela 22), e acrescentado à esta 3 (três) ônibus pesados, resultando em um total de 49 veículos projetados para o restante do contrato.

Tabela 22 – Frota realizada no mês de maio/2025

set/25	Microônibus	Midiônibus	Ônibus Leve	Ônibus Pesado	Ônibus Articulado
0	0	0	0	0	0
1	0	0	1	0	0
2	13	0	2	4	0
3	3	0	1	6	0
4	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0
7	2	0	0	0	0
8	0	6	1	0	0
9	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	2
11	0	0	0	0	3
12	0	0	0	0	2
13	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0
Total	18	6	5	10	7
					46

Fonte: AGIR (2025).

A depreciação e baixa de frota, portanto, foi calculada envelhecendo essa frota anualmente e renovando-a conforme as regras contratuais de idade máxima, de: i) 8 anos para mídi e micro-ônibus; ii) 10 para leve e pesado; e, iii) 12 para articulados.

Entretanto, ao aplicar tal regra do plano de frota, a idade média máxima da frota, em alguns anos, passa do limite contratual de 5 anos. Para sanar essa questão, poderia se antecipar algumas renovações no plano de frota, no entanto, isto iria onerar ainda mais o sistema. Neste sentido, recomenda-se que, caso o plano de frota sugerido seja mantido como está nesta análise, que a idade média máxima seja alterada para 7 anos, mas mantendo-se a idade máxima dos veículos. Como exemplo, para embasar essa alteração, que deverá ser feita em Termo Aditivo, nos municípios regulados por esta Agência de Regulação tem-se: Jaraguá do Sul com idade média máxima de 7 anos; e, Blumenau, de 8 anos.



Por fim, cabe ressaltar que os dados não estavam rastreáveis quanto ao cálculo da depreciação para os anos já realizados e que esta Agência incorporou o cálculo nas abas “AGIR Deprec. 1” e “AGIR Deprec. 2”, bem como houve uma pequena correção dos cálculos entre a entrega dos resultados preliminares e a análise final.

Ressalta-se, ainda, que ao se calcular a depreciação e baixa de frota para os anos já realizados, verificou-se flutuações na quantidade de veículos mês a mês, tendo meses por exemplo que circularam mais veículos que a frota contratual, que era de 44 veículos. Entretanto, como o contrato era específico de que devia ser atualizada a frota conforme auferida, pois este é um custo que a Concessionária teve para prestar o serviço, bem como o Poder Concedente, gestor do Contrato, que possui acesso ao sistema Transdata, não se opôs quanto ao assunto à época, esta Agência de Regulação utilizou estes dados, mas com a ressalva de que o Poder Concedente passe a autorizar formalmente a entrada e saída de cada veículo de operação.

7.3.2 Quilometragem de Serviço

A quantidade de km efetivamente percorrida (produtiva + ociosa), conforme sistema de monitoramento deve ser atualizada desde o início da operação em outubro/2023 até a data do pleito, em maio/2025 (Tabela 23).

Verificou-se os dados por meio de comparação com o Sistema Arcgis criado para fornecer informações e dar transparência aos dados do Sistema de Ônibus Local da Prefeitura Municipal de Itajaí – <https://arcgis.itajai.sc.gov.br> –, e não foram encontradas divergências. Entretanto, a Concessionária manteve a projeção anual da quilometragem original da proposta vencedora – 3.303.361 km –, e esta equipe técnica sugeriu na versão preliminar atualizar a projeção com base na série histórica dos últimos 12 meses – 3.075.012 km/ano (256.251 km/mês), o que não foi contrariado por nenhuma das partes.



Tabela 23 – Quilometragem de Serviço Programada x Realizada

Período	Programado	Realizado	Var. (%)
out/23	79.920,02	93.711,00	17,26%
nov/23	275.280,08	255.595,00	-7,15%
dez/23	275.280,08	256.832,00	-6,70%
jan/24	275.280,08	268.227,00	-2,56%
fev/24	275.280,08	250.422,00	-9,03%
mar/24	275.280,08	260.492,00	-5,37%
abr/24	275.280,08	266.969,00	-3,02%
mai/24	275.280,08	257.322,00	-6,52%
jun/24	275.280,08	255.114,00	-7,33%
jul/24	275.280,08	277.329,00	0,74%
ago/24	275.280,08	267.798,00	-2,72%
set/24	275.280,08	255.662,00	-7,13%
out/24	275.280,08	275.210,00	-0,03%
nov/24	280.816,17	242.138,00	-13,77%
dez/24	280.816,17	240.563,00	-14,33%
jan/25	280.816,17	259.741,00	-7,50%
fev/25	280.816,17	237.217,00	-15,53%
mar/25	280.816,17	255.558,00	-8,99%
abr/25	280.816,17	248.681,00	-11,44%
mai/25	280.816,17	260.001,00	-7,41%
Total	5.348.994,19	4.984.582,00	-6,81%

Fonte: IBETA (2025).

7.3.3 Passageiros Equivalentes Transportados

O mesmo pode ser dito da quantidade de passageiros efetivamente transportada (Tabela 24): os dados foram validados na comparação com o disposto no Sistema de Ônibus Local da Prefeitura Municipal de Itajaí.

Tabela 24 – Variação de Passageiro Equivalente Programado

Período	PPE Projetado	PPE Realizado	Var. (%)
out-23	76.044,40	48.368,92	-36,39%
nov-23	228.133,20	147.063,32	-35,54%
dez-23	228.133,20	142.298,42	-37,62%
jan-24	228.133,20	153.532,49	-32,70%
fev-24	228.133,20	166.036,78	-27,22%
mar-24	228.133,20	174.790,63	-23,38%
abr-24	228.133,20	185.897,44	-18,51%
mai-24	228.133,20	168.822,44	-26,00%
jun-24	228.133,20	170.761,71	-25,15%
jul-24	228.133,20	180.329,30	-20,95%
ago-24	228.133,20	184.959,81	-18,92%
set-24	228.133,20	174.889,12	-23,34%
out-24	228.133,20	191.356,38	-16,12%
nov-24	266.155,40	168.788,29	-36,58%
dez-24	266.155,40	138.831,43	-47,84%
jan-25	266.155,40	155.290,71	-41,65%
fev-25	266.155,40	175.563,85	-34,04%
mar-25	266.155,40	172.968,40	-35,01%
abr-25	266.155,40	171.328,45	-35,63%
mai-25	266.155,40	173.964,41	-34,64%
Total	4.676.730,60	3.245.842,30	-30,60%

Fonte: IBETA (2025).



Neste caso, a Concessionária revisou a projeção de demanda anual, adotando um valor constante, sem aplicação de taxa de crescimento, estimado em 2.034.436 passageiros equivalentes por ano. Esse número corresponde à média projetada para o segundo ano regulatório, que abrange o período de outubro de 2024 a setembro de 2025. Para os meses ainda não ocorridos, a estimativa foi baseada na média mensal dos últimos 12 meses, equivalente a 171.586 passageiros por mês. Entretanto, o valor obtido diretamente pela multiplicação dessa média mensal por 12, resulta em uma projeção ajustada de 2.059.032 passageiros equivalentes por ano e não de 2.034.436 como apresentado no pleito.

Em que pese o risco de demanda compartilhado na matriz de riscos, com base no pleito da Concessionária e buscando simular o desempenho do sistema em um cenário de referência estático, caso não fossem adotadas medidas de ajuste operacional ou de estímulo à demanda, foi construído o Cenário 1 com este valor – 2.034.436 passageiros equivalentes por ano – como projeção de demanda e entregue de forma preliminar para manifestação das partes. No Cenário 2, alternativo, construído após manifestação das partes, foi acatada a recomendação do Poder Concedente de se considerar uma taxa de crescimento a este valor, de 5% a.a. com base nas justificativas apresentadas na página 36.

Cabe destacar ainda que, conforme disposto no Anexo XIV – Demanda Equivalente e Índice de Equivalência do STPC/Itajaí, constante no Edital, a demanda equivalente é calculada com base na relação entre o faturamento total e a tarifa básica de R\$ 4,30, definida originalmente no instrumento convocatório. Importa também ressaltar que, na planilha vencedora da licitação, a Concessionária propôs uma redução na Taxa Interna de Retorno (TIR), de 9,70% para 5,25%, resultando numa redução da tarifa ao usuário de R\$ 4,30 para R\$ 3,47. Contudo, o Poder Concedente optou por manter a tarifa básica original de R\$ 4,30. Dessa forma, no cálculo da demanda equivalente, permanece a referência à tarifa vigente, conforme previsto no Edital. Além disso, a diferença positiva gerada nas receitas tarifárias, em decorrência da não aplicação da tarifa reduzida, será considerada nesta Revisão Tarifária, contribuindo para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.



7.3.4 Receitas auferidas e aporte de subsídio

Apesar de o Relatório Técnico apresentado pela Concessionária não tecer comentários sobre o faturamento efetivamente auferido, este é um dos itens que foi atualizado no pleito da Revisão Tarifária (Tabela 25), seguindo as regras contratuais.

Tabela 25 – Receita Tarifária e Acessória

Período	Receita Tarifária	Receita Acessória
out-23	207.986,37	
nov-23	632.372,26	4.310,00
dez-23	611.883,19	8.410,00
jan-24	660.189,71	6.945,00
fev-24	713.958,15	8.035,00
mar-24	751.599,70	6.650,00
abr-24	799.359,00	7.120,00
mai-24	725.936,50	5.400,00
jun-24	734.275,35	7.360,00
jul-24	775.416,00	7.660,00
ago-24	795.327,20	7.960,00
set-24	752.023,20	8.110,00
out-24	822.832,45	5.700,00
nov-24	725.789,65	5.600,00
dez-24	596.975,15	6.220,00
jan-25	667.750,05	6.520,00
fev-25	754.924,55	3.820,00
mar-25	743.764,10	4.720,00
abr-25	736.712,35	7.230,00
mai-25	748.046,95	7.830,00

Fonte: IBETA (2025).

Ressalta-se que a Concessionária, até então, não tinha sua razão contábil separada, para que se pudesse atualizar os dados nesta revisão com a receita auferida nos balancetes contábeis, de modo a incorporar os créditos na nuvem. Neste sentido, esta Agência se posiciona no sentido de que a antecipação do reconhecimento desses créditos — mesmo que ainda não utilizados pelo passageiro — contribui para uma melhor estruturação financeira do projeto, podendo reduzir a necessidade de subsídios e, consequentemente, favorecer a modicidade tarifária. Essa prática também melhora a previsibilidade de receitas e contribui para o equilíbrio econômico-financeiro ao longo da concessão, principalmente em modelos baseados em remuneração por receita bruta ou por passageiro equivalente, como é o caso.



Contudo, é necessário destacar que o crédito na nuvem, por sua natureza diferida, exige critérios claros de reconhecimento contábil e financeiro. Por isso, é imprescindível que o Poder Concedente regulamente e controle o uso, a validade, o resgate e o eventual reembolso desses créditos, garantindo transparência, rastreabilidade e segurança jurídica para todas as partes envolvidas. Sem essa regulamentação, existe o risco de que, ao final da concessão, haja acúmulo de créditos não utilizados ou não compensados, o que pode gerar passivos inesperados para o ente público — especialmente no momento da transição para uma nova concessão ou operador.

Portanto, embora o uso de créditos na nuvem represente um avanço tecnológico com potencial de beneficiar usuários e operadores, sua contabilização deve estar acompanhada de um marco regulatório claro e previsível. Assim, o que esta equipe técnica recomenda é que a Concessionária passe a ter um balancete exclusivo do serviço, e que o Poder Concedente estabeleça o regramento quanto a esses créditos, de modo que estes passem a ser incorporados a partir de próxima revisão.

Sanada essa questão, passa-se a comprovação destes dados apresentados, o que foi feito por meio do Sistema de Ônibus Local da Prefeitura Municipal de Itajaí, de razão contábil da Concessionária e de documento da Empresa Propaganda SC Ltda. (Tabela 26).

Tabela 26 – Comprovação de Receita Acessória

PROPAGANDA SC LTDA.

	Mês	Ano	Qtdade	Vir	Subtotal	Qtdade	Vir	Subtotal	Qtdade	Vir	Subtotal	Qtdade	Vir	Subtotal	Total
Transpiedade Itajaí	Novembro	2023	25	R\$ 150,00	R\$ 3.750,00	2	R\$ 280,00	R\$ 560,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	0	R\$ 1.500,00	R\$ -	R\$ 4.310,00
Transpiedade Itajaí	Dezembro	2023	28	R\$ 150,00	R\$ 4.200,00	7	R\$ 280,00	R\$ 1.960,00	30	R\$ 75,00	R\$ 2.250,00	0	R\$ 1.500,00	R\$ -	R\$ 8.410,00
Transpiedade Itajaí	Janeiro	2024	22	R\$ 150,00	R\$ 3.300,00	9	R\$ 280,00	R\$ 2.520,00	15	R\$ 75,00	R\$ 1.125,00	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 6.945,00
Transpiedade Itajaí	Fevereiro	2024	33	R\$ 150,00	R\$ 4.950,00	7	R\$ 280,00	R\$ 1.960,00	15	R\$ 75,00	R\$ 1.125,00	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 8.035,00
Transpiedade Itajaí	Março	2024	29	R\$ 150,00	R\$ 4.350,00	5	R\$ 280,00	R\$ 1.400,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	1	R\$ 900,00	R\$ 900,00	R\$ 6.650,00
Transpiedade Itajaí	Abril	2024	34	R\$ 150,00	R\$ 5.100,00	4	R\$ 280,00	R\$ 1.120,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	1	R\$ 900,00	R\$ 900,00	R\$ 7.120,00
Transpiedade Itajaí	Maió	2024	30	R\$ 150,00	R\$ 4.500,00	0	R\$ 280,00	R\$ -	0	R\$ 75,00	R\$ -	1	R\$ 900,00	R\$ 900,00	R\$ 5.400,00
Transpiedade Itajaí	Junho	2024	30	R\$ 150,00	R\$ 4.500,00	7	R\$ 280,00	R\$ 1.960,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	1	R\$ 900,00	R\$ 900,00	R\$ 7.360,00
Transpiedade Itajaí	Julho	2024	32	R\$ 150,00	R\$ 4.800,00	7	R\$ 280,00	R\$ 1.960,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	1	R\$ 900,00	R\$ 900,00	R\$ 7.660,00
Transpiedade Itajaí	Agosto	2024	34	R\$ 150,00	R\$ 5.100,00	7	R\$ 280,00	R\$ 1.960,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	1	R\$ 900,00	R\$ 900,00	R\$ 7.960,00
Transpiedade Itajaí	Setembro	2024	35	R\$ 150,00	R\$ 5.250,00	7	R\$ 280,00	R\$ 1.960,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	1	R\$ 900,00	R\$ 900,00	R\$ 8.110,00
Transpiedade Itajaí	Outubro	2024	32	R\$ 150,00	R\$ 4.800,00	0	R\$ 280,00	R\$ -	0	R\$ 75,00	R\$ -	1	R\$ 900,00	R\$ 900,00	R\$ 5.700,00
Transpiedade Itajaí	Novembro	2024	28	R\$ 150,00	R\$ 4.200,00	5	R\$ 280,00	R\$ 1.400,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 5.600,00
Transpiedade Itajaí	Dezembro	2024	34	R\$ 150,00	R\$ 5.100,00	4	R\$ 280,00	R\$ 1.120,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 6.220,00
Transpiedade Itajaí	Janeiro	2025	36	R\$ 150,00	R\$ 5.400,00	4	R\$ 280,00	R\$ 1.120,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 6.520,00
Transpiedade Itajaí	Fevereiro	2025	38	R\$ 150,00	R\$ 5.700,00	4	R\$ 280,00	R\$ 1.120,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 6.820,00
Transpiedade Itajaí	Março	2025	34	R\$ 150,00	R\$ 5.100,00	4	R\$ 280,00	R\$ 1.120,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 6.220,00
Transpiedade Itajaí	Abril	2025	37	R\$ 150,00	R\$ 5.550,00	6	R\$ 280,00	R\$ 1.680,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 7.230,00
Transpiedade Itajaí	Maió	2025	41	R\$ 150,00	R\$ 6.150,00	6	R\$ 280,00	R\$ 1.680,00	0	R\$ 75,00	R\$ -	0	R\$ 900,00	R\$ -	R\$ 7.830,00

Fonte: Propaganda SC Ltda (2025).

Ainda nas receitas, deve-se entrar com o subsídio recebido (Tabela 27), que segundo manifestação do Poder Concedente, o déficit devido desde o início da operação até a



operação de abril/2025, foi sanado, considerando correções monetárias, conforme cálculo da AGIR no Ofício 204/2025 (Tabela 1 da pág. 10).

Tabela 27 – Variação de Subsídio Programado x Realizado

Período de operação		Referência	Pagamento em	Subsídio contratual	Efetivamente pago
21/10/2023	31/10/2023	out/23	nov/23	R\$ 383.812,07	R\$ 391.172,85
01/11/2023	31/11/2023	nov/23	dez/23	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.066.835,06
01/12/2023	31/12/2023	dez/23	jan/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.102.396,23
01/01/2024	31/01/2024	jan/24	fev/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.099.384,21
01/02/2024	31/02/2024	fev/24	mar/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 832.759,56
01/03/2024	31/03/2024	mar/24	abr/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25
01/04/2024	31/04/2024	abr/24	maio/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 861.475,40
01/05/2024	31/05/2024	maio/24	jun/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25
01/06/2024	31/06/2024	jun/24	jul/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 861.475,40
01/07/2024	31/07/2024	jul/24	ago/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25
01/08/2024	31/08/2024	ago/24	set/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25
01/09/2024	31/09/2024	set/24	out/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 733.736,29
01/10/2024	31/10/2024	out/24	nov/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 316.739,72
01/11/2024	31/11/2024	nov/24	dez/24	R\$ 1.081.652,21	R\$ 863.385,62
01/12/2024	31/12/2024	dez/24	jan/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 890.191,25
01/01/2025	31/01/2025	jan/25	fev/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.052.624,92
01/02/2025	31/02/2025	fev/25	mar/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.189.178,00
01/03/2025	31/03/2025	mar/25	abr/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.172.445,27
01/04/2025	31/04/2025	abr/25	maio/25	R\$ 1.081.652,21	R\$ 1.205.216,04
Déficit do período acima corrigido			maio/25	-	R\$ 2.855.480,17

Fonte: AGIR (2025).

7.3.5 Alterações de Encargos e Tributos

O regime de tributação sobre a folha de pagamento do setor de transporte público coletivo passou por mudanças significativas em 2024, com reflexos diretos sobre os custos operacionais e a estrutura financeira dos contratos de concessão. Inicialmente, a Lei nº 14.784/2023 prorrogava até 31 de dezembro de 2027 a possibilidade de substituição da contribuição previdenciária patronal (20% sobre a folha de salários) pela Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB). Para o setor de transportes, a alíquota aplicada era de 1%, o que representava um importante mecanismo de redução de encargos, beneficiando a sustentabilidade econômico-financeira das concessionárias.



No entanto, em 7 de outubro de 2024, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu suspender parcialmente os efeitos dessa lei, por meio de liminar concedida na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 7.633. Foram atingidos, entre outros, os artigos 1º, 2º, 4º e 5º, sendo este último diretamente relacionado ao setor de transporte público. Como consequência, a alíquota da CPRB para as empresas do setor foi reestabelecida em 2% a partir de 1º de outubro de 2024, o que representa um aumento imediato nos encargos previdenciários incidentes sobre a receita operacional.

Paralelamente, a Lei nº 14.973/2024 introduziu outras alterações no sistema tributário, afetando benefícios fiscais, compensações e regras de escrituração fiscal, o que amplia a complexidade do cenário tributário enfrentado pelas concessionárias. Embora seus efeitos sejam mais amplos e atinjam múltiplos setores, a combinação entre o fim parcial da desoneração e o novo ambiente normativo da Lei nº 14.973/2024 (Tabela 28) exige uma revisão integrada das planilhas de custos e projeções de fluxo de caixa dos contratos em vigor.

Tabela 28 – Resumo da reoneração da folha

Data	CPRB	INSS-encargos	
fev/23	2,00%	0,00%	-
jan/24	1,00%		
out/24	2,00%		
jan/25	1,60%	5,00%	o 13º não é reonerado
jan/26	1,20%	10,00%	
jan/27	0,80%	15,00%	
jan/28	0,00%	20,00%	o 13º é reonerado

Fonte: AGIR (2025).

Tendo isso em vista, a Concessionária apresentou no seu pleito a atualização dos encargos e tributos, conforme Tabela 29 e 30.

Tabela 29 – Variação nos encargos e tributos com base na lei nº 14.784/2024 (reoneração da folha de pagamento)

ENCARGOS GRUPO A	MODELO ANTP	Reoneração da Folha
Base de Cálculo	%	%
INSS	0,00%	5,00%
SEST	1,50%	1,50%
SENAT	1,00%	1,00%
SEBRAE	0,60%	0,60%
INCRA	0,20%	0,20%
Salário Educação	2,50%	2,50%
Acidente de Trabalho	3,00%	3,00%
FGTS	8,00%	8,00%
Total Encargos Grupo A	16,80%	21,80%
ENCARGOS GRUPO B		
Base de Cálculo	%	%
Abono de Férias	2,78%	2,78%
Décimo Terceiro Salário	8,33%	8,33%
Aviso Prévio Trabalhado	0,07%	0,07%
Licença-Paternidade	0,04%	0,04%
Licença-Funeral	0,01%	0,01%
Licença-Casamento	0,02%	0,02%
Adicional Noturno	2,24%	2,24%
Total Encargos Grupo B	13,49%	13,49%
ENCARGOS GRUPO C		
Base de Cálculo	%	%
Aviso Prévio Indenizado	4,56%	4,56%
Depósito por Rescisão	4,54%	4,54%
Indenização Adicional	0,33%	0,33%
Total Encargos Grupo C	9,43%	9,43%
ENCARGOS GRUPO D		
Base de Cálculo	%	%
Incidência Grupo A sobre Grupo B	2,27%	2,94%
Total Encargos Grupo D	2,27%	2,94%
Total de Encargos (A+B+C+D)	41,99%	47,67%

Fonte: IBETA (2025).

Tabela 30 – Alteração de Encargos e Tributos

Descrição	fev/23	1º/25
CPRB	2%	1,60%
Encargos	41,99%	47,67%

Fonte: IBETA (2025).

Na análise da AGIR, verificou-se que no pleito: (1) foi considerado apenas o primeiro ano de reoneração da folha de pagamento e, o cálculo, reonerou o 13º salário; (2) não foi considerada a redução do CPRB ao longo do contrato.

Embora nos resultados preliminares da AGIR tenham sido considerados tanto a reoneração da folha de pagamento quanto o CPRB ao longo do contrato, conforme estipulado na Tabela 28, após manifestação do Poder Concedente, passou-se a considerar somente a primeira e segunda parcela da reoneração da folha de pagamento, cabendo à Concessionária solicitar novas Revisões Tarifárias Extraordinárias à época da ocorrência de cada parcela referente à reoneração da folha.



Por fim, cabe destacar que os impostos previstos na proposta vencedora incorporaram 2% de Imposto Sobre Serviço (ISS), e que cabe as partes verificarem a possibilidade de isenção do mesmo, visto que esta é a prática em muitos municípios com serviço de transporte coletivo.

7.4 PROPOSIÇÕES DO PLEITO

7.4.1 Atualização dos Parâmetros de Consumo de Veículos

Em relação ao item atualização dos parâmetros de consumo de veículos, se extrai o trecho seguinte do Relatório Técnico da Concessionária:

Entre os componentes de maior peso na estrutura de custos da operação está o consumo de combustível, o qual, na proposta comercial, é representado por coeficientes técnicos por tipo de veículo. Embora o Edital de Concorrência nº 004/2021 não determine a imutabilidade desses parâmetros, recomenda-se que sua aplicação nas revisões tarifárias reflita os dados operacionais efetivamente observados, desde que tecnicamente auditáveis.

Assim, com o objetivo de garantir maior precisão na apuração dos custos e aderência à realidade da operação, os coeficientes de consumo de combustível foram atualizados com base em dados reais obtidos junto ao sistema de abastecimento da Concessionária, respeitando a estrutura metodológica originalmente adotada.

A medida não representa mudança de metodologia, mas sim um aprimoramento da base de cálculo, conforme previsto no item 3 do Anexo XII do Edital, que trata das situações que ensejam revisão extraordinária. Essa atualização assegura que o valor da tarifa reflita, com maior fidedignidade, a estrutura real de custos da operação, sem comprometer a lógica paramétrica aprovada na licitação.

Tabela 15 - Coeficientes de Consumo Revisados

	<u>Coeficiente Proposta</u>	<u>Coeficiente Real</u>
Microônibus	0,27	0,30
Midiônibus	0,27	0,30
Ônibus Leve	0,37	0,37
Ônibus Pesado	0,40	0,45
Ônibus Articulado	0,79	0,94

No que se refere aos parâmetros de consumo dos veículos, é fundamental ressaltar que esses valores devem ser mantidos fixos ao longo da concessão, conforme definidos na modelagem original do contrato. Essa diretriz está alinhada às boas práticas regulatórias e aos



dispositivos contratuais vigentes, que não preveem a possibilidade de revisão desses parâmetros como parte ordinária da gestão do contrato.

Além de assegurar previsibilidade e estabilidade regulatória, a fixação desses parâmetros cria incentivos importantes para que a Concessionária busque eficiência operacional — por meio de ações como manutenção adequada da frota, treinamento de motoristas, controle de jornada e condução econômica. Essa lógica contribui para a sustentabilidade do serviço e para a modicidade tarifária, especialmente em contratos de longo prazo.

Ademais, qualquer alteração nos parâmetros de consumo só poderia ser considerada justificável diante de modificações técnicas relevantes e não previstas na frota originalmente proposta, como, por exemplo, a inclusão de ar-condicionado ou a adoção de novas tecnologias que impactem diretamente o desempenho energético dos veículos. Nessas situações, eventuais revisões pontuais poderiam ser analisadas no âmbito do reequilíbrio econômico-financeiro, desde que devidamente fundamentadas e comprovadas.

Neste âmbito, cabe destacar que na manifestação dos resultados preliminares, a Concessionária alegou que tal modificação tem como justificativa que a introdução da nova tecnologia Euro 6, embora benéfica sob o ponto de vista ambiental, impôs maior custo operacional às concessionárias, uma vez que o consumo médio aumentou em 10%.

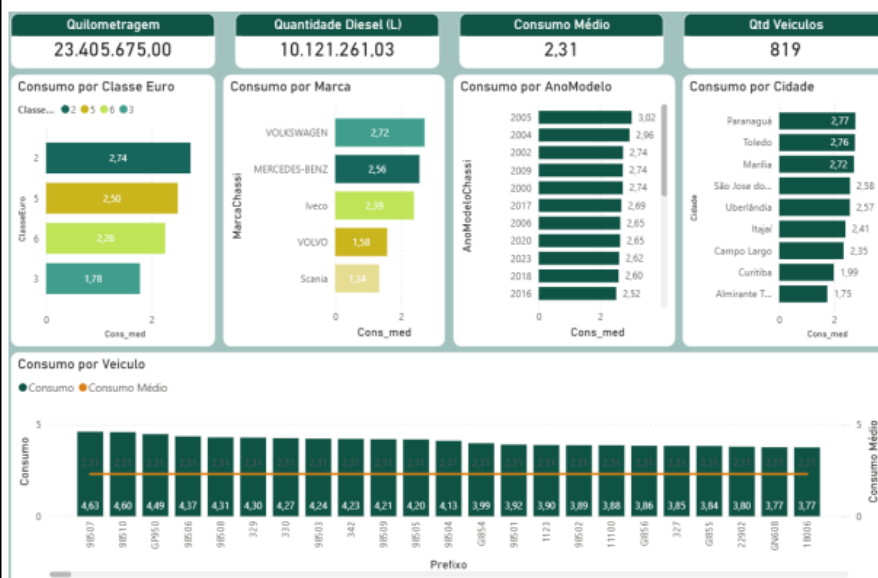
Em levantamento realizado pelo IBETA®, abrangendo mais de 23 milhões de quilômetros percorridos e uma amostra de 819 veículos distribuídos em 9 cidades, foi possível analisar de forma detalhada o comportamento do consumo de combustível entre diferentes tecnologias de motorização.

Os resultados demonstram que os veículos com tecnologia Euro 6 apresentam consumo médio de combustível superior em relação aos veículos Euro 5. Sob a visão consolidada, a diferença observada corresponde a aproximadamente 10% de aumento no consumo médio, evidenciando que a introdução da nova tecnologia, embora benéfica sob o ponto de vista ambiental, impôs maior custo operacional às concessionárias.

Essa constatação corrobora a necessidade de revisão dos coeficientes de consumo atualmente aplicados, pois a manutenção de parâmetros inferiores não reflete a realidade da operação e compromete a correta apuração dos custos variáveis de combustível.



Figura 8 - Análise do Consumo por Tecnologia



Fonte: IBETA®

Embora já estivesse prevista em norma federal a obrigatoriedade da tecnologia Euro 6 a partir de 1º de janeiro de 2024, à época da realização do certame essa tecnologia ainda não havia sido implementada em larga escala no mercado brasileiro. Consequentemente, não existiam dados empíricos suficientes para avaliar se o consumo de combustível apresentaria variações, fossem elas positivas ou negativas.

A consolidação dos primeiros anos de operação, no entanto, demonstra que houve de fato um aumento no consumo médio, refletindo diretamente nos custos variáveis do sistema. Ressalta-se que se trata de fator externo, de natureza ambiental e regulatória, sobre o qual a concessionária não possui qualquer possibilidade de intervenção ou mitigação.

Nesse sentido, a Revisão Tarifária Extraordinária deve reconhecer a introdução da tecnologia Euro 6 como um fato superveniente, procedendo ao ajuste dos coeficientes de consumo de combustível de forma a alinhar os cálculos à realidade da operação. Essa medida garante não apenas a preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, mas também reforça a aderência do processo regulatório às condições reais impostas pela legislação vigente.

Importa também observar que, em outros municípios regulados por esta Agência, os parâmetros de consumo fixados em contrato são mais rigorosos do que aqueles inicialmente previstos na proposta vencedora deste município (Tabela 31), e que não foram feitas alterações devido a entrada da tecnologia Euro 6, bem como é fato de que a Concessionária reduziu o valor do consumo previsto em Edital quando fez sua proposta, sendo que na época já se tinha conhecimento sobre a necessidade de implantação da nova tecnologia.



Tabela 31 – Comparação de Consumo de Veículos

VEÍCULO	ITAJAÍ (EDITAL)	ITAJAÍ (PROPOSTA)	ITAJAÍ (PLEITO RTE)	OUTRO MUNICÍPIO DE PORTE SEMELHANTE REGULADO AGIR
MICROÔNIBUS	0,36	0,27	0,30	0,21
MIDIÔNIBUS	0,36	0,27	0,30	-
ÔNIBUS LEVE	0,41	0,37	0,37	0,31
ÔNIBUS PESADO	0,55	0,40	0,45	0,40
ÔNIBUS ARTICULADO	0,75	0,79	0,94	0,52

Fonte: AGIR (2025).

Ademais, estudos de modelagem e testes PEMS mostram que o impacto de Euro 6 sobre o consumo de combustível varia conforme a estratégia técnica adotada (EGR elevado, LNT, SCR + aquecimento de catalisador, regeneração de DPF, calibração de motor, controle térmico etc.), inclusive há casos documentados com praticamente nenhum aumento quando a calibração/*after-treatment* foi otimizada¹. Portanto, se a Concessionária optou por uma marca que apresenta consumo superior nos ciclos reais, a escolha técnica/fabricante é fato imputável à Concessionária.

Portanto, esta Agência de Regulação mantém a recomendação de que a manutenção dos parâmetros originais de consumo é condição necessária para preservar o equilíbrio e a coerência com a proposta apresentada na licitação, além de garantir a comparabilidade entre contratos e promover uma gestão mais eficiente e sustentável dos serviços de transporte coletivo. Recomendando, por fim, que a assunção de novos coeficientes de consumo quando for o caso de tecnologia nova, como o Euro 6, carece de estudo técnico mais aprofundado.

¹- [Concawe Review Volume 26, Number 2, December 2017](https://www.aecc.eu/wp-content/uploads/2020/08/150507-FEV-AECC-paper-Potential-for-Euro-6-Passenger-Cars-with-SCR-to-meet-RDE.pdf?utm_source=chatgpt.com)

- https://www.aecc.eu/wp-content/uploads/2020/08/150507-FEV-AECC-paper-Potential-for-Euro-6-Passenger-Cars-with-SCR-to-meet-RDE.pdf?utm_source=chatgpt.com

- <https://theicct.org/publication/real-world-exhaust-emissions-from-modern-diesel-cars/>

- transport.govt.nz/assets/Uploads/European-Commission-Euro6vi-evaluation-study-ET0722939ENN-Oct-2022.pdf



7.4.2 Cobradores

Como citado no item 2 – Do Pleito deste Parecer, foi acatado em sua totalidade a solicitação da Concessionária para que fossem incluídos 10 cobradores a mais devido a mudança na operação dos terminais a pedido da Prefeitura. Neste sentido, a Concessionária encaminhou os devidos comprovantes, os quais foram validados por esta Agência de Regulação.

Ressalta-se que, em primeiro momento, o Poder Concedente não concordou com tal solicitação, mas em reunião realizada no dia 17/10/2025, no qual a temática foi devidamente esclarecida, o fiscal do Contrato não se opôs a inclusão destes cobradores no cálculo. Ficou apenas para ser discutida em reunião futura a necessidade de se manter os três cobradores do Terminal Ressacada após o início do contrato de vigilância nos terminais, firmado recentemente pela Município. Também foi manifestado o interesse do Poder Concedente em estudar a possibilidade de redução dos cobradores dentro dos ônibus.

7.4.3 Taxa de Regulação - AGIR

Tanto o Relatório Técnico apresentado pela Concessionária, bem como a planilha de FCD do pleito desta RTE não contempla a taxa de regulação da AGIR.

Embora quando este Contrato de Concessão se iniciou não havia previsão de regulação por meio de uma Agência, cabe destacar que o Município firmou Convênio com a AGIR em março/2025.

A Contraprestação financeira pela regulação do serviço público de transporte é realizada mediante o pagamento da respectiva taxa de regulação, conforme estabelecido na Cláusula 87 do Protocolo de Intenções da AGIR. Neste caso, o valor da Taxa corresponde a seguinte fórmula: $= 0,1343 \times \text{Número de Habitantes no Município}$, o que resulta para 2025, considerando 287.289 habitantes, em uma cota mensal de R\$ 38.582,92 (Cláusula Quarta, § 3º, do Convênio).

Entretanto, em razão da deliberação da 118ª Assembleia Geral ordinária da AGIR, que acolheu parcialmente o pleito formulado pelo Município por meio do Ofício nº 15/2025 –



SDUH/DEGU, a taxa de regulação será temporariamente fixada no valor de R\$ 0,0723 por habitante, totalizando o montante total de R\$ 20.770,88, até que sua incorporação seja viabilizada por ocasião desta RTE.

7.5 RESULTADO DO PLEITO DA CONCESSIONÁRIA

Relembra-se que a Concessionária apresentou três cenários para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (Tabela 32):

Tabela 32 – Resumo dos Cenários de Recomposição - Concessionária

	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3
Tarifa Recomendada para Reequilíbrio	R\$ 8,70	R\$ 8,44	R\$ 4,30
Aporte Financeiro Reequilíbrio	Não aplicável	R\$ 4.965.182,40	R\$ 4.965.182,40
Aporte Financeiro Adicional (ano)	Não aplicável	Não aplicável	R\$ 8.666.103,59

Fonte: IBETA (2025).

Conforme já exposto ao longo deste Parecer, o Poder Concedente informou, em sua manifestação sobre o pleito de Revisão Tarifária Extraordinária (RTE), que os déficits relativos aos subsídios anteriores já foram integralmente quitados junto à Concessionária. Nesse sentido, o denominado "aporte financeiro de reequilíbrio" deixa de ser aplicável em qualquer um dos cenários propostos.

Adicionalmente, embora o Cenário 3 considere a possibilidade de manter a tarifa de remuneração equivalente à tarifa pública vigente (R\$ 4,30), mediante um subsídio adicional fixo anual, esta Agência de Regulação posiciona-se favoravelmente ao Cenário 1 como o mais aderente à lógica contratual e regulatória. Isso porque, ao adotar o reajuste da tarifa de remuneração como referência, permite-se que o Poder Concedente defina, com base nessa nova tarifa técnica, a tarifa pública a ser praticada. A diferença entre ambas pode, então, ser compensada mensalmente, via subsídio, com base no número real de passageiros transportados no período, garantindo maior flexibilidade, transparência e alinhamento com a dinâmica da operação.

Para isso, no entanto, deve-se excluir o subsídio fixo contratual do cenário 1 apresentado pelo pleito da Concessionária. Isto porque, embora o cenário 1 não considere



aportes fixos adicionais, ele manteve ainda o subsídio fixo anual de R\$ 12.979,826,53 para chegar à tarifa de equilíbrio de R\$ 8,70. Portanto, caso a tarifa pública seja decretada menor que R\$ 8,70, essa diferença deverá ser subsidiada adicionalmente ao subsídio fixo anual de R\$ 12.979.826,53. Para facilitar, portanto, a comparação entre os resultados desta Agência e o pleito da Concessionária, pode-se levar em consideração o custo médio por passageiro apresentado pela Concessionária no Cenário 1, que resultou no valor de R\$ 14,84.

Além disso, cabe reiterar a importância de que a sistemática de cálculo do subsídio mensal seja formalizada por meio de termo aditivo contratual, de modo a assegurar segurança jurídica, previsibilidade e conformidade com os princípios da administração pública e da regulação.

7.6 RESULTADOS DA ANÁLISE DA AGIR

7.6.1 *Cenário 1 – projeção de demanda com base na média dos últimos 12 meses – sem taxa de crescimento*

Em que pese o risco de demanda compartilhado na matriz de riscos, com base no pleito da Concessionária e buscando simular o desempenho do sistema em um cenário de referência estático, caso não fossem adotadas medidas de ajuste operacional ou de estímulo à demanda, foi construído de forma preliminar o Cenário 1 considerando a projeção de demanda com base na média dos últimos 12 meses e sem taxa de crescimento para avaliação pelas partes.

Além disso, nesta primeira simulação, a qual foi encaminhada como minuta tanto para a Concessionária quanto para o Poder Concedente, bem como incorporada ao processo administrativo em questão, foram considerados os seguintes pontos:

1. **Índices inflacionários:** (a) correção do índice inflacionário utilizado para o óleo diesel; (b) variação dos salários pelo Acordo Coletivo de 2024, que era o comprovante que veio anexo ao pleito; (c) variação do custo de aquisição dos veículos pelo INPC, considerando data base da proposta;



2. **Dados operacionais:** (a) manutenção da frota do Edital, de 44 veículos; (b) projeção de demanda com base na média dos últimos 12 meses – sem taxa de crescimento; (c) sem projeções de aportes; (d) considerando todas as parcelas da reoneração da folha de pagamento (janeiro/25, 26, 27 e 28), inclusive as que ainda não ocorreram;
3. **Proposições do pleito:** (a) não reconhecimento de alteração de coeficiente de consumo de combustível; (b) não reconhecimento do aumento do número de cobradores devido a mudança no modo de operação dos terminais; (c) inclusão de taxa de regulação da AGIR.

Entretanto, após primeiras manifestações das partes, fez-se as seguintes alterações, as quais resultaram na Tabela 33 e 34 apresentadas a seguir:

1. **Índices inflacionários:** (b) variação dos salários pelo Acordo Coletivo de 2025, encaminhado como anexo nas manifestações; (c) variação do custo de aquisição dos veículos pelo INPC, considerando data base do orçamento e não mais da proposta;
2. **Dados operacionais:** (a) conservação da frota atual de 46 veículos, com plano de aumento de 3 veículos, resultando em 49 veículos; (c) cenário alternativo com aporte pontual de R\$ 2.930.818,47; (d) considerando somente as parcelas da reoneração da folha de pagamento já ocorridas ou em vistas de ocorrer (janeiro/25 e 26).
3. **Proposições do pleito:** (b) reconhecimento do aumento do número de cobradores devido a mudança no modo de operação dos terminais.



Fonte: AGIR (2025).

Rua Alberto Stein | 466 | Bairro Velha | Blumenau-SC | 47 3331-5827
ouvidoria@agir.sc.gov.br | CNPJ 11.762.843/0001-41

Tabela 34 – Cenário 1 com aporte – Fluxo Resumo – AGIR

Variáveis		Período Pré-Contratual	Fluxo de Caixa Anual – em R\$																			
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
RECEITAS	Demanda Projetada (Passageiros Equivalentes)		1.897.750	2.034.436	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032	2.059.032
	Tarifa DE REMUNERAÇÃO		4,30	4,30	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99	16,99
	Receita Tarifária	0,00	8.759.324,55	8.954.781,10	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89	34.987.462,89
	Receita Acessória		83.661,36	75.604,80	99.900,00	99.900,00	99.900,00	99.900,00	99.900,00	99.900,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	104.340,00	104.340,00	106.560,00
	Outras Receitas Extra Tarifárias (inclusive subsídio)		10.390.010,89	14.828.074,12	2.930.818,47																	
Receitas Extra Tarifárias		0,00	10.473.672,26	14.903.678,92	3.030.718,47	99.900,00	99.900,00	99.900,00	99.900,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	104.340,00	104.340,00	106.560,00	111.000,00
Receita Total		0,00	19.232.996,80	23.856.460,81	38.018.181,36	35.087.362,89	35.087.362,89	35.087.362,89	35.087.362,89	35.089.582,89	35.089.582,89	35.089.582,89	35.089.582,89	35.089.582,89	35.089.582,89	35.089.582,89	35.089.582,89	35.089.582,89	35.091.802,89	35.091.802,89	35.094.022,89	35.098.462,89
CPRB (INSS) NOVA LEI		2,00%	1,31%	1,72%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
(PIS, COFINS e INSS) NOVA LEI		4,00%	3,31%	3,72%	3,50%	3,10%	2,60%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	
Impostos s/ Vendas (PIS, COFINS e INSS)		variável	636.168,36	888.268,82	1.330.636,35	1.087.708,25	912.271,44	701.747,26	701.747,26	701.791,66	701.791,66	701.791,66	701.791,66	701.791,66	701.791,66	701.791,66	701.791,66	701.836,06	701.836,06	701.836,06	701.880,46	701.969,26
Receita Líquida Total			18.596.828,45	22.970.191,19	36.687.545,01	33.999.654,64	34.175.091,45	34.385.615,63	34.385.615,63	34.387.791,23	34.387.791,23	34.387.791,23	34.387.791,23	34.387.791,23	34.387.791,23	34.387.791,23	34.387.791,23	34.387.791,23	34.389.966,83	34.389.966,83	34.392.142,43	34.396.493,63
INVESTIMENTOS, CUSTOS E DESPESAS	Despesas Pessoal	0,00	12.507.456,74	12.780.410,03	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46	12.871.394,46
	Pró-Labore		227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81	227.887,81
	Salários/Férias/13º		6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02	6.918.968,02
	Benefícios		2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24	2.455.326,24
	Encargos Sociais		2.905.274,67	3.178.227,96	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39	3.269.212,39
	Insumos	0,00	12.012.814,05	12.387.438,97	10.101.476,69	10.101.476,69	10.101.476,69	10.101.476,69	10.101.476,69	10.101.476,69	10.101.476,69	11.077.888,03	11.077.888,03	11.077.888,03	11.077.888,03	11.077.888,03	11.077.888,03	11.077.888,03	11.077.888,03	10.951.583,65	10.951.583,65	10.978.076,96
	Óleo Diesel		5.994.842,52	6.047.603,06	5.867.091,17	5.867.091,17	5.867.091,17	5.867.091,17	5.867.091,17	5.867.091,17	6.843.502,52	6.843.502,52	6.843.502,52	6.843.502,52	6.843.502,52	6.843.502,52	6.843.502,52	6.843.502,52	6.843.502,52	6.717.198,14	6.717.198,14	6.743.691,45
	Óleos e Lubrificantes		1.095.576,20	1.124.629,27	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72	1.136.044,72
	ARLA		436.011,14	447.573,52	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58	452.116,58
	Pneus		439.756,15	436.091,55	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05	442.244,05
	Peças e Acessórios		4.046.628,04	4.331.541,57	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16	2.203.980,16
	Despesas Administrativas	0,00	2.140.698,69	1.852.620,55	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.315.301,24	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.306.319,60	2.315.301,24	2.306.319,60	2.315.301,24
	Comunicação (fone, internet, correios e outros)		45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13	45.708,13
	Água e Esgoto		9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07	9.609,07
	Energia Elétrica		53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34	53.581,34
	Serviços de Terceiros (Contador, Adv e outros)		373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88	373.595,88
	Materiais de informática e de expediente		8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33	8.379,33
	Materiais copa e cozinha		4.112,84	4.112,84	4.112,84	4.112,84	4.112,84	4.112,84	4.112,84	4.												



7.6.2 Avaliação da Variação da Tarifa Técnica em Relação à Tarifa Inicial de Referência

Ao aplicar as considerações apresentadas no Cenário 1 deste Parecer Conjunto, obteve-se uma tarifa técnica de equilíbrio em torno de R\$ 17,00, representando um aumento expressivo em relação à tarifa técnica constante da proposta vencedora do certame, de R\$ 6,00.

Esse acréscimo substancial no custo médio por passageiro decorre, em grande medida, da revisão das projeções de demanda. A título ilustrativo, caso a atualização tivesse se limitado apenas aos dados efetivamente realizados no ciclo regulatório anterior — sem alteração das projeções futuras —, a tarifa técnica teria evoluído de R\$ 6 para aproximadamente R\$ 8.

A demanda inicial e o crescimento projetado no Edital (Tabela 35) não se concretizaram nos primeiros anos de operação, aliás esta foi inicialmente 30% menor e apresentou um crescimento de 7,20% ao invés de 16,67% (Tabela 36). Entretanto, o principal impacto para a tarifa técnica continua sendo a projeção da demanda, uma vez que o Edital previa um crescimento de demanda bastante otimista — 50% em quatro anos e quase 100% até o final da concessão em relação ao valor inicial.

Tabela 35 – Demanda conforme Proposta Vencedora do Certame

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Demanda Projetada (Passageiros Equivalentes)	2.737.598	3.193.865	3.650.131	4.106.398	4.562.664	4.608.291	4.654.374	4.700.917	4.747.926	4.795.406
Taxa de crescimento		1,2%	1,3%	1,5%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,8%
		16,67%								
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Demanda Projetada (Passageiros Equivalentes)	4.843.360	4.891.793	4.940.711	4.990.118	5.040.020	5.090.420	5.141.324	5.192.737	5.244.665	5.297.111
Taxa de crescimento	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%

Fonte: AGIR (2025).

Tabela 36 – Demanda realizada

Variáveis	1	2
Demanda Projetada (Passageiros Equivalentes)	1.897.750	2.034.436
TAXA DE CRESCIMENTO		7,20%

Fonte: IBETA (2025).

Considerando que a demanda originalmente prevista no Edital dificilmente se materializará — em linha com a tendência observada em outros municípios brasileiros, onde se constata estagnação ou declínio da demanda, conforme dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) —, em que pese o risco de demanda compartilhado, propôs-se atualizar em uma primeira simulação o parâmetro de demanda com base na média dos últimos 12 meses, sem aplicação de taxa de crescimento. Tal abordagem buscava simular o desempenho do sistema em um cenário de referência estático, caso não fossem adotadas medidas de ajuste operacional ou de estímulo à demanda. Essa atualização resultou na mencionada tarifa técnica de equilíbrio em torno de R\$ 17,00.

O plano de frota da proposta vencedora (Tabela 37) também revelou descompasso entre a oferta projetada e a demanda estimada. Enquanto o modelo contratual previa quase 100% de aumento de demanda ao longo do período concessório, a frota seria expandida em apenas 13,6%. Tal discrepância sugere que o dimensionamento inicial da frota pode ter sido superestimado, com base na hipótese de que maior oferta de viagens induziria incremento na demanda.

Tabela 37 – Plano de Frota segundo proposta vencedora do certame

Ano	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Frota Total	44	45	45	45	45	45	45	46	46	46
Ano	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Frota Total	46	46	46	46	46	46	47	47	48	50

Fonte: AGIR (2025).

Ao se atualizar a demanda pela média dos últimos 12 meses, sem redução correspondente da frota ou da quilometragem programada — por ausência de estudos que subsidiassem ajustes nesse sentido e, inclusive, por cautela diante das solicitações do Poder Concedente de ampliação de veículos no pico —, verificou-se o aumento expressivo da tarifa técnica, para R\$ 17,00.

Em comparação, verifica-se que, em outros municípios regulados pela AGIR, o custo médio por passageiro equivalente situa-se em torno de R\$ 9,00, valor significativamente inferior ao atualmente observado em Itajaí.

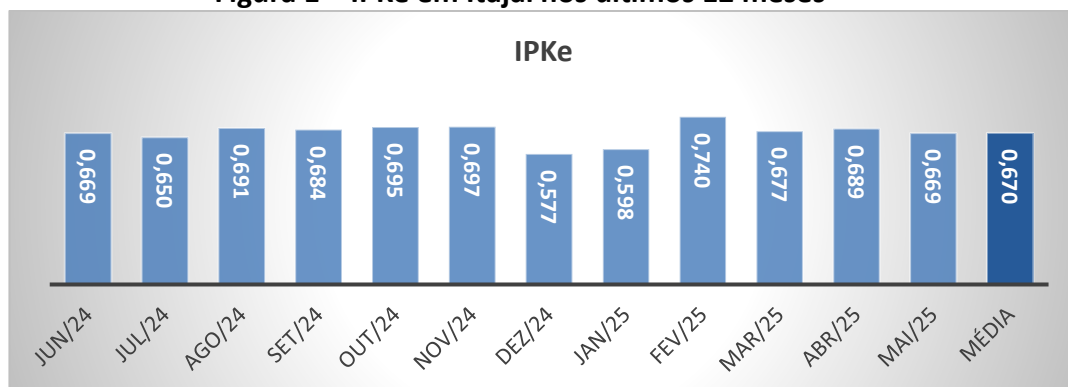
Dessa forma, a tarifa técnica de R\$ 17,00 evidencia que, frente à demanda efetivamente observada, a atual programação operacional encontra-se superdimensionada,



seja em termos de frota ou de rodagem. Torna-se, portanto, imprescindível a realização de estudo técnico detalhado de otimização operacional, visando adequar a oferta à demanda real, elevar o IPKe (Índice de Passageiros Equivalentes por Quilômetro) e reduzir o custo médio por passageiro, sem prejuízo da qualidade do serviço.

De forma corroborativa, observa-se que o IPKe médio de Itajaí, nos últimos 12 meses, foi de 0,67 (Figura 1), patamar consideravelmente abaixo do valor de referência verificado em municípios de porte semelhante (em torno de 1,6). Do mesmo modo, o número médio de passageiros equivalentes transportados por veículo em Itajaí foi de cerca de 3.900/mês (Figura 2), enquanto em outros sistemas esse indicador é quase o dobro.

Figura 1 – IPKe em Itajaí nos últimos 12 meses



Fonte: AGIR (2025).

Figura 2 – Passageiros equivalente por veículo em Itajaí nos últimos 12 meses



Fonte: AGIR (2025).

Caso a tarifa pública permaneça em R\$ 4,30, a diferença de R\$ 12,98 em relação à tarifa técnica de R\$ 17, considerando a demanda anual estimada em 2.059.032 passageiros



equivalentes, resultaria em subsídio anual de R\$ 26,7 milhões, valor mais que o dobro do originalmente previsto no Edital/Proposta (R\$ 12 milhões).

Embora cada município tenha sua realidade, caso o Poder Concedente entenda que o sistema não jaz sustentável deste modo, recomenda-se a realização de estudo abrangente de reprogramação operacional, com o objetivo de alinhar a oferta à demanda efetiva, reduzir custos, aumentar a atratividade do serviço e otimizar a produtividade da frota. Caso contrário, recomenda-se, que sejam incorporados indicadores sociais ao contrato de concessão, a fim de conferir transparência e justificativa pública à manutenção de níveis de oferta superiores à demanda efetiva.

7.6.3 Cenário 2 – projeção de demanda com base na média dos últimos 12 meses – taxa de crescimento de 5% a.a.

Em 29 de setembro de 2025, o Poder Concedente manifestou-se por meio do Ofício nº 052/2025 – SEDUH/DMU, informando que, após a apresentação dos resultados preliminares por esta Agência de Regulação, optou pela contratação de consultoria técnica especializada com o propósito de elaborar estudos voltados à remodelagem operacional do sistema de transporte coletivo municipal. O objetivo central desses estudos é identificar alternativas para o aprimoramento da eficiência operacional, aumentar a atratividade do sistema junto à população usuária, reduzir custos e, conseqüentemente, viabilizar uma tarifa técnica mais compatível com os patamares observados em municípios de porte e realidade operacional semelhantes.

Considerando que o risco de demanda se encontra compartilhado entre o Poder Concedente e a Concessionária, conforme estabelecido na Matriz de Riscos Contratuais, em 03 de outubro de 2025 o Poder Concedente solicitou reunião conjunta com a Concessionária e esta Agência Reguladora, a fim de discutir a possibilidade de revisar a taxa de crescimento projetada da demanda, aplicando um percentual inferior ao previsto na proposta vencedora do certame.

Na sequência, em 17 de outubro de 2025, foi realizada reunião tripartite entre as partes, mediada pela AGIR, na qual se promoveu o debate técnico sobre as premissas de



projeção de demanda. Considerando as justificativas apresentadas pelo Poder Concedente — especialmente relacionadas à reestruturação em curso do sistema —, bem como a ausência, até o momento, de uma base amostral consolidada de dados realizados que permita estimativas de maior precisão, e ainda observando que os dados operacionais apontam para um crescimento efetivo de aproximadamente 7% entre o primeiro e o segundo ano regulatório, esta Agência entendeu ser razoável a adoção de um cenário prospectivo com taxa de crescimento de 5% ao ano, o que resultou na tarifa técnica de R\$13,49 sem aporte (Tabela 38), ou ainda, de R\$ 13,35 com aporte pontual de R\$ 2.930.818,47 (Tabela 39).

Cumprе destacar que, embora a Matriz de Riscos estabeleça genericamente o compartilhamento do risco de demanda, não há no Contrato de Concessão detalhamento sobre a forma de alocação ou compensação desse risco entre as partes. Assim, recomenda-se que tal definição seja objeto de aditivo contratual, de modo a especificar a metodologia de tratamento desse risco e a assegurar maior transparência e previsibilidade às revisões tarifárias futuras.

Ressalta-se em contrapartida, que a Concessionária encontra-se assistida pelas seguintes prerrogativas contratuais e compromissos assumidos entre as partes, a saber: (i) o aporte financeiro de aproximadamente R\$ 3 milhões, solicitado pela própria Concessionária e acatado pelo Poder Concedente, e do novo formato de subsídio (calculado mensalmente ao invés do fixo anual de R\$ 12 milhões) a ser aditivado; (ii) as revisões tarifárias periódicas (fevereiro/2026) e extraordinárias (janeiro/2027 e janeiro/2028) previstas no Edital e no Contrato; e (iii) o compromisso formal assumido pelo Poder Concedente de reavaliar as premissas de demanda no prazo de seis meses (maio/2026), a partir da conclusão dos estudos em andamento.

Assim, caso a evolução real da demanda não alcance o patamar projetado, as futuras revisões tarifárias periódicas ou extraordinárias deverão capturar esse descompasso entre projeção e realidade, resultando em ajustes compensatórios — inclusive na elevação da tarifa técnica — de forma a restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsto na matriz de riscos e nos mecanismos regulatórios vigentes.

Por fim, nada obsta que, após a conclusão da reestruturação do sistema e a obtenção de uma amostra real de dados de custos e receitas, bem como da revisão e atualização da



Matriz de Riscos, a ser formalizada por meio de aditivo contratual, as projeções de demanda sejam reavaliadas à luz dessas novas informações — considerando, inclusive, se houve ou não crescimento e em que magnitude —, permitindo maior acurácia nas análises e decisões regulatórias, em conformidade com os princípios da adaptabilidade, eficiência e equilíbrio econômico-financeiro que orientam a regulação contratual.



Fonte: AGIR (2025).

TIR de contrato	5,25%
VPL	0,00
TIR	5,25%

Tabela 39 – Cenário 2 com aporte – Fluxo Resumo – AGIR

Variáveis		Período Pré-Contratual	Fluxo de Caixa Anual – em R\$																			
RECEITAS			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Demanda Projetada (Passageiros Equivalentes)		1.897.750	2.034.436	2.136.158	2.242.966	2.355.114	2.472.870	2.596.513	2.726.339	2.862.656	3.005.788	3.156.078	3.313.882	3.479.576	3.653.555	3.836.232	4.028.044	4.229.446	4.440.918	4.662.964	4.896.112
	Tarifa DE REMUNERAÇÃO		4,30	4,30	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35	13,35
	Receita Tarifária	0,00	8.759.324,55	8.954.791,10	28.518.171,32	29.944.079,88	31.441.283,88	33.013.348,92	34.664.015,48	36.397.216,25	38.217.077,06	40.127.930,92	42.134.327,46	44.241.043,83	46.453.096,03	48.775.265,29	51.214.538,37	53.775.265,29	56.464.028,55	59.287.229,98	62.251.591,48	65.364.171,05
	Receita Acessória		83.661,36	75.604,80	99.900,00	99.900,00	99.900,00	99.900,00	99.900,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	104.340,00	104.340,00	106.560,00	111.000,00
	Outras Receitas Extra Tarifárias (inclusive subsídio)		10.390.010,89	14.828.074,12	2.930.818,47																	
	Receitas Extra Tarifárias	0,00	10.473.672,26	14.903.678,92	3.018.718,47	99.900,00	99.900,00	99.900,00	99.900,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	102.120,00	104.340,00	104.340,00	106.560,00	111.000,00
	Receita Total	0,00	19.232.996,80	23.856.460,01	31.548.889,79	30.043.979,88	31.541.183,88	33.113.248,07	34.763.915,48	36.499.336,25	38.319.197,06	40.230.050,92	42.236.447,46	44.343.163,83	46.555.216,03	48.877.870,83	51.316.659,37	53.877.385,29	56.568.368,55	59.391.569,98	62.358.151,48	65.475.171,05
CPRB (INSS) NOVA LEI		2,00%	1,31%	1,72%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
(PIS, COFINS e INSS) NOVA LEI		4,00%	3,31%	3,72%	3,50%	3,10%	2,60%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	
Impostos s/ Vendas (PIS, COFINS e INSS)		variável	636.168,36	888.268,82	1.104.211,14	931.363,38	820.070,78	662.264,96	695.278,31	729.986,72	766.383,94	804.601,02	844.728,95	886.863,28	931.104,32	977.557,42	1.026.333,17	1.077.547,71	1.131.367,37	1.187.831,40	1.247.163,43	1.309.057,63
Receita LíquidaTotal			18.596.828,45	22.970.191,19	30.444.678,65	29.112.616,51	30.721.113,10	32.450.983,11	34.068.637,17	35.769.349,52	37.552.813,12	39.425.449,90	41.391.718,51	43.456.300,56	45.624.111,71	47.900.313,41	50.290.325,20	52.799.837,58	55.437.001,18	58.203.738,58	61.110.988,45	64.165.667,63

[illegible]

Saldo de Caixa Ano	-18.312.960,28	7.242.526,25	7.878.571,28	4.733.310,43	3.266.769,84	456.837,96	7.069.189,08	8.686.843,13	9.203.144,63	6.101.081,12	7.840.446,61	7.587.336,94	15.587.976,48	17.015.756,98	21.542.108,03	19.049.638,72	19.032.230,15	23.656.596,63	31.971.837,58	31.877.127,18	31.890.366,88
Saldo de Caixa Acumulado	-18.312.960,28	25.555.486,54	-33.434.057,81	-38.167.368,24	-41.454.138,08	-40.997.300,12	-33.928.111,04	-25.241.267,91	-16.038.123,28	-9.937.042,16	-2.096.595,54	-5.490.741,40	-21.078.717,88	-38.094.474,86	-59.636.582,89	-78.686.221,61	-97.718.451,77	-121.375.048,40	-153.346.885,98	-185.224.013,15	-217.114.380,04

TIR de contrato	5,25%
VPL	0,00
TIR	5,25%

Fonte: AGIR (2025).

7.7 OUTRAS CONSIDERAÇÕES

7.7.1 *Da manifestação do Poder Concedente quanto ao pleito*

Na manifestação do Poder Concedente, através do Ofício nº 037/2025 – SEDUH/DMU, quanto ao pleito de RTE, ainda foram apontadas outras considerações relevantes acerca do Contrato de Concessão e do serviço prestado, as quais são comentadas abaixo:

7.7.1.1 PLEITO DE COMPLEMENTO DO SUBSÍDIO

a) Acordo já celebrado

Conforme item 5.4.4 (ver Tabela 27 na página 47), o acordo já celebrado entre as partes referente ao déficit de subsídios passados, foi considerado nos resultados desta RTE por parte da AGIR.

b) Receitas alternativas

Nesse quesito, cabe destacar que a própria Concessionária contabilizou 100% das receitas alternativas nesta RTE, a favor da modicidade tarifária, conforme validado por esta Agência de Regulação no item 5.4.4 (ver Tabela 22 na página 38).

c) Prazo para pagamento do subsídio

Reiteramos que esta Agência de Regulação se posiciona favorável ao cálculo de subsídio mensal ao invés de aportes fixos.

Neste sentido, caso as partes concordem, será necessário firmar em Termo Aditivo, a ser homologado por esta Agência, as novas regras de reajuste e revisão tarifária, incluindo o cálculo de subsídio mensal, que deve contemplar não só a fórmula de cálculo (quantidade de passageiros equivalentes multiplicada pela diferença entre tarifa de remuneração e tarifa pública), bem como os prazos para apresentação dos dados por parte da Concessionária, análise dos mesmos pela Agência Reguladora, e pagamento destes por parte do Poder Concedente.



d) Evasão de receita por falta de controle nos terminais

Embora o edital e o contrato de concessão prevejam a obrigatoriedade de segurança patrimonial nos terminais, é importante esclarecer que a natureza dessa segurança se limita à proteção dos bens públicos e da infraestrutura, não envolvendo atividades de policiamento ou segurança pública, as quais são de responsabilidade do Estado e exigem poder de polícia.

Contudo, caso as partes — Poder Concedente e Concessionária — entendam que esse modelo de segurança patrimonial não é mais necessário ou eficaz, é possível formalizar sua substituição por uma segurança voltada à operação do serviço (como apoio à fiscalização, ordenamento de filas, monitoramento de embarque, etc.) ou, ainda, no caso de contratação deste serviço diretamente pelo Município, sua supressão em próxima revisão tarifária. Tal alteração, no entanto, deverá ser formalizada mediante Termo Aditivo, respeitando-se o equilíbrio contratual e os limites legais de atuação da concessionária.

e) Forma de pagamento do subsídio

Conforme supracitado no item 1. c) na página anterior, esta Agência de Regulação defende o cálculo mensal de subsídio, a partir dos valores de tarifa praticados e quantidade de passageiros realizada, trazendo maior transparência e controle sobre os repasses efetuados, além de assegurar maior aderência à realidade operacional do sistema e facilitando eventuais auditorias.

f) Flexibilização de prazos para alcançar o valor adicional de subsídio

Cumprir esclarecer que os efeitos da Revisão Tarifária têm validade a partir da finalização deste procedimento técnico, conforme previsto contratualmente. Assim, não compete a esta Agência de Regulação postergar unilateralmente os efeitos financeiros apurados, tampouco condicionar sua aplicação a questões orçamentárias internas do Poder Concedente.

Cabe ao Poder Concedente, portanto, avaliar alternativas que viabilizem o cumprimento das obrigações contratuais, tais como a obtenção de suplementação



orçamentária, revisão da Lei Orçamentária Anual, ou, ainda, a pactuação de um cronograma de repasses que considere o parcelamento do montante referente à diferença de subsídio a ser paga no exercício seguinte.

Neste último caso, cabe lembrar que eventuais ajustes na forma ou no cronograma de repasse dos valores decorrentes do reequilíbrio apurado devem ser objeto de negociação entre as partes, a ser formalizada por meio de Termo Aditivo ao contrato, respeitados os princípios da legalidade, da segurança jurídica e do equilíbrio econômico-financeiro.

Por fim, recomenda-se ainda ao Poder Concedente que considere **a criação institucional e financeiro do fundo destinado à manutenção da modicidade tarifária**.

Esse fundo deve ser estruturado com fontes de receitas diversificadas e estáveis, tais como: recursos orçamentários diretos, repasses vinculados, receitas acessórias do sistema (publicidade, aluguel de espaços, aplicações), bem como eventuais receitas provenientes de multas ou taxas de mobilidade urbana.

A criação do fundo é essencial para garantir previsibilidade orçamentária, segurança jurídica ao contrato, e capacidade do Poder Concedente em arcar com subsídios necessários sem comprometer o equilíbrio econômico-financeiro da concessão ou onerar indevidamente o usuário final.

7.7.1.2 CONSIDERAÇÕES SOBRE A OPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

a) Medidas operacionais para equilíbrio econômico-financeiro

A operação do sistema previsto originalmente no edital baseava-se na construção de terminais de integração, cuja execução não se concretizou por parte do Poder Concedente. Além disso, verificou-se, ao longo da operação, que as condições reais de demanda, mobilidade e estrutura urbana diferem sensivelmente daquelas projetadas à época da licitação.

Diante disso, recomenda-se que o Poder Concedente considere a contratação de consultoria técnica especializada, com o objetivo de:



I. Aumentar o número de passageiros equivalentes

É fundamental que o Poder Concedente desenvolva estratégias para estimular a demanda pelo transporte público, seja por meio de ações de comunicação, políticas de incentivo ao uso do sistema, campanhas educativas ou restrição progressiva ao uso do transporte individual em zonas de alta densidade urbana. O aumento do número de passageiros reduz o custo por usuário transportado e dilui os custos fixos, contribuindo para a modicidade tarifária.

II. Aumentar a velocidade média dos ônibus

A adoção de medidas para reduzir o tempo de viagem, como implantação de faixas exclusivas, prioridade semafórica para o transporte coletivo e intervenções pontuais em cruzamentos ou gargalos viários, permite ganhos diretos de eficiência. Com maior velocidade operacional, é possível reduzir o número de veículos necessários, otimizar a oferta e melhorar a percepção do serviço pelos usuários.

III. Reduzir a quilometragem com otimização das rotas

A reavaliação do desenho da rede, com base em dados atualizados de origem-destino, pode permitir a eliminação de sobreposições, trajetos subutilizados e rotas ineficientes, reduzindo a quilometragem total rodada sem comprometer a cobertura territorial. Essa otimização diminui o consumo de combustível, os custos de manutenção e a emissão de poluentes, alinhando-se a políticas de sustentabilidade urbana.

IV. Racionalizar as isenções e gratuidades

Recomenda-se que o Poder Concedente realize um estudo detalhado sobre o impacto das gratuidades e isenções, propondo mecanismos de compensação ou revisão das políticas de concessão desses benefícios. Uma estrutura de gratuidades equilibrada deve considerar critérios de justiça social, mas também sustentabilidade financeira do sistema.



V. Facilitar o embarque nos terminais

Melhorias na sinalização, comunicação visual, organização do fluxo de passageiros e presença de monitores ou orientadores nos terminais contribuem para tornar o processo de embarque mais fluido, seguro e acolhedor. Isso reduz o tempo de parada dos veículos, aumenta a eficiência e melhora a experiência do usuário.

VI. Humanizar as viagens com integração temporal

A adoção plena do modelo de integração temporal — que permite ao usuário realizar mais de um embarque com o mesmo pagamento dentro de um intervalo determinado — representa um avanço significativo para a justiça tarifária, especialmente em cidades com redes capilarizadas. Essa medida favorece o deslocamento interbairros, reduz a necessidade de múltiplos pagamentos e valoriza o transporte público como sistema integrado.

b) Ampliação da frequência nos horários de pico

A recomendação supracitada no item anterior, 2. B), de considerar a contratação de consultoria técnica especializada para reavaliar e redesenhar a programação operacional do sistema, visando adequá-lo à realidade atual, promovendo maior eficiência, melhor atendimento à população e redução de custos, segue válida para este item.

Em relação à solicitação do Poder Concedente para que “os cenários de revisão incluam: • incremento de quilometragem anual; • eventual acréscimo de veículos à frota; • impacto projetado na tarifa de remuneração e/ou no subsídio”, cumpre esclarecer que não é competência de a Agência Reguladora realizar projeções ou simulações de cenários futuros, sendo apenas considerado o que foi expressamente definido pelo Poder Concedente, que foi o aumento de 3 veículos no plano de frotas.



c) Tarifas públicas diferenciadas sem necessidade de RTE

A aplicação de tarifas públicas diferenciadas não está prevista, no atual Contrato de Concessão, como hipótese de abertura de processo de Revisão Tarifária Extraordinária. Contudo, caso seja adotado o modelo de cálculo mensal do subsídio, é imprescindível que tal prática seja devidamente considerada. Isso significa que o valor correspondente ao subsídio gerado nos dias em que forem praticadas tarifas diferenciadas deverá ser incluído no cálculo e repassado no mês subsequente à sua realização.

7.7.2 Levantadas com base na revisão do Edital e Contrato

Ainda, esta Agência de Regulação, com base no Edital e respectivo Contrato, para fortalecer a governança contratual e tornar a fiscalização mais efetiva, propõem-se as seguintes melhorias:

I. Remoção do teto dos indicadores de desempenho

Atualmente, os indicadores de qualidade estabelecem metas máximas inferiores a 100%, o que pode desestimular o aprimoramento contínuo. Recomenda-se que a meta para todos os indicadores seja de 100% de conformidade, incentivando a excelência na prestação do serviço.

II. Inclusão de prazos para aplicação de penalidades contratuais

Considerando a existência de penalidades estabelecidas no Decreto Federal nº 10.071/2019, é importante que o contrato de concessão também preveja prazos objetivos para a apuração e aplicação das penalidades correspondentes, assegurando segurança jurídica, previsibilidade e celeridade ao processo sancionador.



III. Estabelecimento de prazos para cumprimento das deliberações do Conselho Municipal

Para garantir a efetividade das decisões do Conselho de Mobilidade ou órgão equivalente, recomenda-se a inclusão de prazos específicos para cumprimento de suas deliberações no âmbito contratual, bem como a definição de medidas corretivas em caso de descumprimento por qualquer uma das partes envolvidas.

IV. Fortalecimento da gestão por dados e transparência digital

Recomenda-se a ampliação e modernização das ferramentas tecnológicas utilizadas na gestão e fiscalização do sistema, com a adoção de plataformas digitais integradas para monitoramento da operação em tempo real (GPS dos veículos, bilhetagem eletrônica, controle de quilometragem, pontualidade e lotação).

Esses sistemas devem permitir o acesso compartilhado entre o Poder Concedente, a Concessionária e a Agência Reguladora, viabilizando auditorias contínuas, maior controle sobre os indicadores contratuais e melhor capacidade de resposta frente a desvios de operação. Além disso, a publicação periódica de relatórios e dados operacionais contribui para a transparência com a sociedade e fortalece o controle social sobre o serviço prestado.

8. DA CONCLUSÃO

Com base nas informações e resultados apurados neste procedimento de verificação da 1ª RTE requerida a esta Agência por meio eletrônico em 11 de julho de 2025, pelo Consórcio Atalaia Transportes Coletivos SPE Ltda., a AGIR manifesta-se, como já o fez em outras oportunidades, pela adoção de medidas que conduzam à necessária tarifa de equilíbrio, com vistas à modicidade, à garantia da segurança jurídica e ao respeito ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Diante do exposto, **RECOMENDA-SE:**



- a) Seja considerado pelo Diretor-Geral os resultados e as ponderações apresentadas no item 7.6.1 e no item 7.6.3 e, para autorizar a aplicação da **tarifa técnica de equilíbrio de R\$ 13,35 com o aporte de R\$ 2.930.818,47** (Tabela 39), **a partir de 1º de outubro de 2025**, observando-se as obrigações legais pertinentes;
- b) Orientar o Poder Concedente, no uso de suas competências e considerando sua capacidade orçamentária, a avaliar o momento e as condições para aplicação de eventual reajuste à tarifa pública, até o limite da tarifa técnica, ou a manutenção da tarifa atual com a devida complementação financeira (subsídio), mediante os trâmites legais e administrativos cabíveis;
- c) Elaborar aditivo contratual, a ser homologado por esta Agência, especificando as modificações adotadas para a execução do contrato, os parâmetros de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro pactuados entre as partes, bem como tratativas relativas à matriz de riscos e cálculo de subsídio mensal;
- d) Que seja considerado, pelo Poder Concedente, o fortalecimento do fundo destinado à manutenção da modicidade tarifária, com base em fontes de receitas estáveis e diversificadas;
- e) Que o Contrato de Concessão seja alterado, por meio de aditivo, para prever o aumento da idade média máxima da frota para 7 anos, de modo a reduzir custos do sistema e a favor da modicidade tarifária;
- f) Que as partes debatam e cheguem em um consenso sobre qual o parâmetro que deverá ser considerado no quesito atualização do custo de veículos nas próximas revisões tarifárias;
- g) Que as partes debatam sobre a possibilidade de inclusão de indicadores sociais e ambientais para acompanhamento e medição da qualidade do sistema;
- h) **Que o Poder Concedente avalie a contratação de consultoria técnica especializada para redimensionamento da operação do sistema** – incluindo revisão de linhas com baixa ocupação; redimensionamento da oferta nos horários de pico; redimensionamento da quantidade de cobradores; racionalização dos controles de evasão nos terminais; e diretrizes para revisão da estrutura tarifária -

considerando que o modelo originalmente licitado sofreu alterações estruturais relevantes, como a não execução dos terminais de integração;

- i) Que a adoção de tarifas públicas diferenciadas, ainda que não constitua por si só motivo para abertura de Revisão Tarifária Extraordinária, seja observada no cálculo mensal do subsídio, de modo que a compensação correspondente seja incluída no valor a ser pago no mês subsequente à realização do benefício;
- j) Que seja avaliada a necessidade de revisão contratual para aprimoramento dos mecanismos de gestão e fiscalização, especialmente no que tange:
 - I. À retirada de tetos nos indicadores de qualidade;
 - II. À definição de prazos objetivos para aplicação de penalidades contratuais;
 - III. Ao cumprimento de deliberações do Conselho Municipal;
 - IV. Ao fortalecimento da gestão por dados, com ampliação da transparência digital e acesso compartilhado aos sistemas de monitoramento da operação.
- k) Que seja estabelecido Grupo de Trabalho no âmbito da AGIR, com representantes da Concessionária e Poder Concedente, prevendo reuniões mensais para debate dos temas supracitados, bem como busca de soluções para melhoria do sistema e do contrato.

Encaminhe-se o presente parecer à deliberação do Diretor Geral.

Este é o parecer, salvo melhor juízo.

Blumenau, data da assinatura digital.

 Assinado digitalmente por: RODRIGO DIEGO JANSEN
043.***-***-30
04/11/2025 15:58:38
Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-Brasil.

(assinado digitalmente)
RODRIGO DIEGO JANSEN
Assessor Jurídico
OAB/SC nº 23.822

 Assinado digitalmente por: ADEMIR MANOEL GONCALVES
181.***-***-15
04/11/2025 16:00:58
Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-Brasil.

(assinado digitalmente)
ADEMIR MANOEL GONÇALVES
Economista
CORECON-SC nº 1.463





Assinado digitalmente por:THAIS VENTURA
CHIBIAQUI
055.***.***9-19
04/11/2025 16:01:54

Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-
Brasil.

(assinado digitalmente)

THAÍS VENTURA CHIBIAQUI

Gerente de Transporte Coletivo e
Demais Serviços Públicos
CREA-SC nº 099184-0



Assinado digitalmente por:PAULO EDUARDO
MACHADO DOS SANTOS
599.***.***0-87
04/11/2025 15:59:18

Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-
Brasil.

(assinado digitalmente)

PAULO EDUARDO M. DOS SANTOS

Agente de Fiscalização
Matrícula nº 122.890



Assinado digitalmente por:TAMIRES
SMANIOTTO
086.***.***919
04/11/2025 15:58:31

Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-
Brasil.

(assinado digitalmente)

TAMIRES SMANIOTTO

Coordenadora de Serviços

