

Parecer Administrativo e Jurídico nº 150/2025

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 155/2025.

SOLICITANTE: Consórcio Criciumense de Transporte Urbano (CCTU)

INTERESSADOS: Consórcio Criciumense de Transporte Urbano (CCTU), Município de Criciúma/SC

OBJETO: Pedido de Primeira Revisão Tarifária Periódica – 1ª RTP, referente ao Contrato de Concessão nº 100/PMC/2021, que delega ao Consórcio Criciumense de Transporte Urbano (CCTU) a prestação e exploração do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros no Município de Criciúma.

1. DO BREVE HISTÓRICO

I. Da assinatura do Contrato de Concessão nº 100/PMC/2021

Em 2019, o Município de Criciúma instaurou o procedimento licitatório na modalidade de Concorrência nº 383/PMC/2019, destinado à concessão do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros, disciplinado pela Lei Municipal nº 3.229/1995.

O certame foi concluído com a vitória do Consórcio Criciumense de Transporte Urbano de Passageiros – CCTU, formado originalmente pelas empresas Auto Viação Critur Ltda.; Expresso Coletivo Forquilha Ltda. (líder); Expresso Rio Maina Ltda.; e Zelindo Trento e Cia. Ltda. – ZTL. A proposta vencedora contemplou os seguintes parâmetros econômicos:

- **Tarifa de Remuneração Proposta:** R\$ 4,24;
- **Valor de Outorga:** R\$ 20.400.000,00;
- **Taxa Interna de Retorno (TIR):** 8%;
- **Incremento anual de demanda:** 1,25%.



O Contrato de Concessão nº 100/PMC/2021 foi formalizado em 13/05/2021, com prazo de vigência de 25 anos contados do início da operação. A Ordem de Serviço foi emitida em 01/10/2021, e a operação regular teve início em 30/03/2022.

Nos termos da Cláusula L.1 (Cláusula Transitória), a Tarifa de Remuneração Proposta deveria ser atualizada pelo INPC na data de início da operação.

Em paralelo, o Decreto SG nº 815/2023 autorizou, a partir de 31/03/2023, a circulação de veículos com até 17 anos de idade para o transporte coletivo regular e especial, flexibilizando os limites originalmente aplicáveis.

A análise do Portal da Transparência do Município revela que o contrato sofreu três termos aditivos, a saber:

1º Termo Aditivo (05/07/2023)

- Alteração da idade média máxima admitida da frota para 9 anos;
- Alteração da Tarifa de Remuneração Proposta para R\$ 3,98 por passageiro.

2º Termo Aditivo (15/09/2023)

- Transferência da participação societária da empresa ZTL para a Auto Viação Critur Ltda. (3,53%).

3º Termo Aditivo (15/09/2023)

- Transferência da participação da Expresso Rio Maina Ltda. para a Expresso Coletivo Forquilha Ltda. (2%).

Com isso, o Consórcio passou a ser composto apenas pelas empresas Expresso Coletivo Forquilha Ltda. e Auto Viação Critur Ltda.

II. Escorço histórico dos Reajustes e Revisões Tarifárias

O contrato prevê:

1. **Reajuste Tarifário Anual: a cada 12 meses contados de janeiro/2021**, conforme fórmula paramétrica da Cláusula XVI.
2. **Revisão Tarifária Periódica (RTP): a cada três anos**, utilizando a metodologia de Fluxo de Caixa Descontado (FCD) baseada na TIR proposta.



3. **Revisão Tarifária Extraordinária (RTE): a qualquer tempo**, aplicada segundo os mesmos fundamentos da RTP, diante das hipóteses previstas contratualmente.

Em janeiro de 2025, quando a AGIR assumiu a regulação do contrato, recebeu o Ofício nº 02/2025 solicitando a homologação da Tarifa de Remuneração atualizada para R\$ 8,0973 (Tabela 1).

Tabela 1 – Histórico dos Reajustes das Tarifas de Remuneração

CONCESSIONÁRIA			
Data de Reajuste	Tarifa Técnica Reequilibrada	% reajuste	% reajuste
jan/21	3,9765		
abr/22	5,5627	1,3989	39,89%
jan/23	6,1780	1,1106	11,06%
jan/24	6,9280	1,1214	12,14%
jan/25	8,0974	1,1688	16,88%

Fonte: CCTU (2025).

A análise realizada por esta Agência, contida no Parecer Conjunto nº 013/2025, identificou erro na aplicação de um dos índices da fórmula paramétrica, resultando na recomposição demonstrada na Tabela 2 do presente relatório.

Tabela 2 – Tarifa de Remuneração – AGIR: correção de todos os reajustes

AGIR			
Corrigindo desde o primeiro reajuste			
Data de Reajuste	Tarifa Técnica Reequilibrada	% reajuste	% reajuste
jan/21	3,9765		
abr/22	5,2357	1,3167	31,67%
jan/23	5,4465	1,0403	4,03%
jan/24	5,6058	1,0292	2,92%
jan/25	6,0160	1,0732	7,32%

Fonte: AGIR (2025).

A Concessionária interpôs recurso ao Comitê de Regulação, sustentando que a correção não deveria ser retroativa. Entretanto, a Decisão nº 283/2025 do Diretor-Geral da AGIR, favorável à correção retroativa, foi mantida pelo colegiado.



Cabe registrar ainda que o contrato prevê que o **reajuste tarifário** deve ser calculado com base na tarifa da proposta original, e não **sobre a tarifa vigente**. Contudo, os reajustes anteriores foram realizados tomando-se por referência a tarifa em vigor. Diante disso, recomenda-se que o **Termo Aditivo** explicita que o próximo reajuste deverá partir da tarifa vigente, alinhando o procedimento ao previsto contratualmente.

III. Transporte gratuito nas eleições (06/10/2024)

Em julho de 2025, a CCTU encaminhou o Ofício nº 0012/2025 comunicando que operou serviço gratuito no dia das eleições, por determinação do Poder Concedente, mas não recebeu ressarcimento.

A análise técnico-econômica realizada por esta Agência concluiu pela existência de direito creditório decorrente da operação, fixando o valor devido em R\$ 141.548,04, conforme Ofício nº 260/2025/ADM/AGIR.

O Município, por meio do Ofício nº 136/2025, informou impossibilidade de reconhecimento do pagamento no exercício de 2025 e orientou a via judicial. Contudo, a responsabilidade de recompor os custos incorridos permanece vigente à luz do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

Assim, a AGIR optou por incorporar a quilometragem rodada naquele dia ao cálculo da nova tarifa técnica, uma vez que:

- não houve registro de passageiros na bilhetagem;
- as receitas consideradas até então contemplavam apenas subsídios pagos, e não devidos;
- excluir o evento subestimaria os custos operacionais e distorceria o resultado econômico.

Consequentemente, o custo da operação extraordinária será refletido na tarifa recalculada, assegurando a aderência ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato.



2. DO PLEITO

A Concessionária apresentou, em 15/07/2025, solicitação formal de instauração da **1ª Revisão Tarifária Periódica (1ª RTP)**, alegando que a receita arrecadada desde o início da operação não foi suficiente para cobrir os custos incorridos — o que teria gerado desequilíbrios operacionais sem que houvesse descumprimento de suas obrigações contratuais.

- Eventos de Desequilíbrio:
 - A demanda realizada a partir do terceiro ano de concessão não acompanhou a demanda projetada prevista no Projeto Básico;
 - Altas taxas de variação provocadas pelos preços dos insumos com reflexo nos indicadores da Equação Paramétrica prevista no contrato para fins de reajuste do preço da Tarifa de Remuneração;
- Eventos de Equilíbrio:
 - Elastecimento da idade máxima de permanência de veículos na frota.

Com base nisso, a Concessionária submeteu cálculo de nova tarifa técnica, utilizando como período de análise **abril/2022 (início da operação) a abril/2025**, com metodologia própria baseada em Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

- I. Calculou-se, com base na Planilha da Proposta Financeira o Fluxo de Caixa Marginal o Custo Corrente médio mensal da operação, levando-se em conta os custos fixos e os custos variáveis. A metodologia de composição do custo variável possui como base divisionária unitária a quilometragem percorrida, enquanto para a composição dos custos fixos e das despesas administrativas, considera como base divisionária, a frota de ônibus vinculada ao serviço concedido considerando o período mensal e consolidado a cada ano de concessão, previsto no Fluxo de Caixa.
- II. Os passageiros pagantes transportados foram separados por suas respectivas categorias tarifárias, de modo a permitir o cálculo do montante do passageiro equivalente transportado a ser considerado no Fluxo de Caixa, o qual multiplicado pelo valor da Tarifa e somados com a receita de publicidade obtém-se a receita bruta que, deduzindo-se os tributos e repasses incidentes sobre a mesma, obtém-se a receita líquida. Do montante da receita líquida deduziu-se o custo corrente da operação apurado no ano de estudo, obtendo-se assim, o resultado operacional de cada ano da concessão que será utilizado para cálculo do Fluxo de Caixa Livre e obtenção do Valor Presente Líquido – VPL do contrato;



Foram incluídos, mês a mês, **passageiros equivalentes transportados, quilometragem percorrida, frota operacional utilizada, receitas acessórias e subsídios recebidos**, bem como encaminhados os seguintes documentos como documentação comprobatória: Contrato de Concessão nº 100/PMC/2021, 1º Termo Aditivo (TA), Proposta Financeira Vencedora e com ajustes referentes ao 1º TA, Decretos Tarifários (127/2022, 1.353/2023, 251/2024 e 234/2025), Fluxo de Caixa Marginal, Cálculo da Tarifa de Remuneração (Abril/2022 e de Janeiro/2023, 2024, e 2025), e Conjunto de Planilhas que contemplam a apuração do montante de prejuízo acumulado no período de Abril/2022 a Abril/2025.

Tabela 6 – Passageiros Equivalentes Transportados

Ano	Demanda Anual Equivalente		Variação
	Edital	Realizada	
01	9.403.572	7.264.882	-22,74%
02	9.586.836	7.828.809	-18,34%
03	9.647.209	8.167.137	-15,34%

Nota: Tabela desenvolvida pelo Autor.

Tabela 8 – Produção Quilométrica

Ano	Quilometragem Anual		Variação
	Edital	Realizada	
01	6.180.410	3.963.840	-35,86%
02	6.180.410	4.856.919	-21,41%
03	6.180.410	5.014.676	-18,86%

Nota: Tabela desenvolvida pelo Autor.

Tabela 11 – Composição de Frota Utilizada

Ano	Frota		Variação
	Edital	Utilizada	
01	102	94	-7,84%
02	102	101	-0,98%
03	102	102	0,00%

Nota: Tabela desenvolvida pelo Autor.

Tabela 14 – Composição da Receita Bruta

Ano	Receita Operacional	Receita Acessória/Complementar	Receita Subsídio	Receita Bruta
01	R\$ 34.135.813,38	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 34.135.813,38
02	R\$ 36.785.565,13	R\$ 0,00	R\$ 503.973,64	R\$ 37.289.538,77
03	R\$ 38.375.279,43	R\$ 94.695,13	R\$ 3.436.846,17	R\$ 41.906.820,73

Nota: Tabela desenvolvida pelo Autor.

Segundo a CCTU, a Tarifa Base reequilibrada seria de R\$ 4,70 em janeiro/2021, atualizada pelos reajustes subsequentes, resultando em **R\$ 6,2182 em janeiro/2025**.

Tabela 25 – Tarifa de Remuneração Atualizada

Data de Reajuste	Tarifa Técnica Reequilibrada	Percentual de Reajuste	Percentual Acumulado
jan-21	4,6987	-	-
abr-22	5,3529	13,92%	13,92%
jan-23	5,5684	4,03%	18,51%
jan-24	5,7311	2,92%	21,97%
jan-25	6,2182	8,50%	32,34%



A Concessionária afirma ainda que o desequilíbrio econômico-financeiro acumulado totaliza **R\$ 21.006.908,27**, valor que, atualizado pelo INPC, corresponderia a **R\$ 22.642.139,32**.

Tabela 26 – Déficit Tarifário				
Data de Reajuste	Tarifa Técnica Atualizada	Tarifa Pública	Diferença Tarifária (R\$/poss.)	
jan-21	R\$ 4,6987	R\$ 4,2500	(R\$ 0,4487)	(Déficit)
abr-22	R\$ 5,3529	R\$ 4,4500	(R\$ 0,9029)	(Déficit)
jan-23	R\$ 5,5684	R\$ 4,7000	(R\$ 0,8684)	(Déficit)
jan-24	R\$ 5,7311	R\$ 5,0000	(R\$ 0,7311)	(Déficit)
jan-25	R\$ 6,2182	R\$ 5,2500	(R\$ 0,9682)	(Déficit)

Tabela 27 – Desequilíbrio Econômico e Financeiro Acumulado		
Período	Desequilíbrio Econômico e Financeiro	
	Histórico	Corrigido (INPC)
abr/22 a dez/22	(R\$ 4.979.808,27)	(R\$ 5.614.976,61)
jan/23 a dez/23	(R\$ 7.293.274,18)	(R\$ 7.955.246,37)
jan/24 a dez/24	(R\$ 6.138.694,50)	(R\$ 6.442.840,38)
jan/25 a abr/25	(R\$ 2.595.131,32)	(R\$ 2.629.075,97)
Déficit Tarifário	(R\$ 21.006.908,27)	(R\$ 22.642.139,32)

Em ato contínuo ao recebimento do pleito, A AGIR instaurou o Processo Administrativo nº 155/2025, oportunizando manifestação ao Município, que mesmo tendo confirmado recebimento do e-mail encaminhado por esta Agência, não apresentou contrapontos ao pleito dentro do prazo estabelecido neste.

3. DO 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 Lei de Concessões, 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 consagrou, 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 Periódica (RTP) 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 RTP, 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.

4. DO CONTRATO

Feitas as considerações anteriores, adentra-se na Cláusula XVI, DO REAJUSTE DA TARIFA, e da Cláusula XVII, DA REVISÃO DA TARIFA, do Contrato de Concessão nº 100/PMV/2021:



Cláusula XVI - Do Reajuste da Tarifa

- XVI.1 O preço da Tarifa de Remuneração será reajustado com intervalo de 12 (doze) meses, a contar da data de apresentação da Proposta Financeira.
- XVI.2 A tarifa paga pelo usuário será definida pela Concedente, de acordo com o preço da Tarifa de Remuneração, considerando o reajuste cabível, e deverá, quando possível, considerar a mesma data de referência para o reajuste da Tarifa de Remuneração.
- XVI.3 O preço da Tarifa de Remuneração deverá ser reajustado, utilizando-se a fórmula explicitada a seguir:

$$VT = \frac{(V1 \times P1 + V2 \times P2 + V3 \times P3 + V4 \times P4 + V5 \times P5 + V6 \times P6) \times (1 - 0,5\%)}{VIPKe} \quad (01)$$

Onde:

VT: Índice de variação total dos fatores de correção;

V1: Índice de variação do preço do Óleo Diesel;

P1: Participação do combustível, ARLA 32 e lubrificante;

V2: Índice de variação do preço médio ponderado do Pneu;

P2: Participação da rodagem;

V3: Índice de correção estabelecido em convenção coletiva;

P3: Participação das despesas com pessoal e benefícios sociais;

V4: Índice de variação do preço médio ponderado dos veículos novos;

P4: Participação de peças acessórios, depreciação e remuneração de capital;

V5: Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal;

P5: Participação das despesas administrativas;

V6: Índice inflacionário oficial adotado pelo Governo Federal;

P6: Participação do controle operacional e bilhetagem;

0,5%: Percentual estimado de desconto para compor a modicidade tarifária;

VIPKe: Variação do índice de passageiro equivalente transportado por quilômetro, considerando a média dos 12 (doze) meses anteriores ao cálculo e a média dos 12 (doze) meses anteriores ao mês em que foi definido o valor da tarifa que está sendo objeto de reajuste.

- XVI.4 Descritivo dos 6 (seis) fatores de correção utilizados para a correção do custo/km médio final:
- Diesel:** variação do preço unitário do litro de Óleo Diesel, extraído do levantamento dos preços praticados no Município de Criciúma, base mensal, do Sistema de Levantamento de Preços – SLP, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, com referência ao preço médio da distribuidora, caso não haja, considerar o preço médio para grandes consumidores, informado pela ANP no Município de Criciúma;
 - Rodagem:** variação do preço médio ponderado do pneu novo, vinculado exclusivamente, aos tipos de pneus utilizados na frota de veículos, considerando a Coluna 28 – Artigos de Borracha da Revista Conjuntura Econômica da Fundação Getúlio Vargas – FGV;
 - Pessoal:** variação conforme convenção coletiva da categoria profissional, com correção do valor absoluto da despesa referente à pessoal e vinculações;
 - Veículo:** variação do preço do veículo (chassi e carroceria) novos, considerando a Coluna 36 – Veículo Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças da Revista Conjuntura Econômica da Fundação Getúlio Vargas – FGV;



e. **Índice Inflacionário oficial adotado pelo do Governo Federal:**
Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC, ou outro que venha a substituí-lo.

XVI.5 As participações iniciais dos insumos componentes da metodologia de cálculo do custo/km médio final (**P1 a P6**) serão as resultantes da Proposta Financeira apresentada pela Concessionária.

XVI.6 Cálculo de Reajuste do preço da Tarifa é dado da seguinte forma:

$$TR = TR_v \times VT \quad (02)$$

Onde:

TR = Tarifa de Remuneração

TR_v = Tarifa de Remuneração em vigor

VT = Índice de variação total dos fatores de correção

XVI.7 O cálculo do reajuste do preço da Tarifa de Remuneração será feito pela Concessionária e previamente submetido à Concedente para verificação da sua correção.

XVI.8 A Concedente, no prazo máximo de 10 (dez) dias, verificará e, se correto, homologará o reajuste da tarifa de remuneração.

XVI.9 Homologado o reajuste da Tarifa de Remuneração pela Concedente, será determinado o preço da Tarifa Pública cobrada do usuário, fixada por Decreto do Poder Executivo, ficando a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa Pública já reajustada.

XVI.10 Se, por qualquer motivo, os cálculos dos índices de reajuste forem suspensos, poderão ser adotados outros índices de custos ou preços, escolhidos de comum acordo entre a Concedente e a Concessionária.

XVI.11 Na hipótese de o cálculo do índice aqui referido ser definitivamente encerrado, a Concedente e a Concessionária, de comum acordo, devem escolher outro índice que retrate a variação dos preços dos principais componentes de custos considerados na Proposta Financeira.

XVI.12 Caso não haja acordo, a escolha dos índices poderá ser procedida mediante recurso ao "Processo Amigável de Solução das Divergências Contratuais" previsto neste Contrato.

XVI.13 Havendo divergência entre o preço da Tarifa de Remuneração e o preço da Tarifa Pública paga pelo usuário, determinada pelo Decreto Executivo, as condições do Contrato poderão ser ajustadas a essa nova equação de equilíbrio econômico e financeiro, podendo haver alteração nas obrigações ou nas metas.

XVI.14 Sempre que houver divergências entre a Tarifa de Remuneração e a tarifa determinada pelo Decreto Executivo, para mais ou para menos, deverão ser apuradas essas diferenças para efeito de liquidação ou compensação.



Cláusula XVII - Da Revisão da Tarifa

- XVII.1 O preço da Tarifa de Remuneração será revisto para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos, direitos e obrigações da Concessionária e a receita da Concessão, com a finalidade de manter seu inicial equilíbrio econômico e financeiro.
- XVII.2 Rever-se-á, também, o preço da Tarifa de Remuneração, assim como da Tarifa Pública paga pelo usuário, na hipótese de suspensão de sua cobrança ou redução de seu valor, determinado por autoridade competente, da qual resulte frustração total ou parcial da receita que teria sido arrecadada pela Concessionária no período da suspensão ou da redução tarifária.
- XVII.3 Qualquer alteração nos encargos, direitos e obrigações da Concessionária importará na recomposição do inicial equilíbrio econômico e financeiro deste Contrato.
- XVII.4 Para os efeitos previstos nos itens anteriores, a revisão dar-se-á nos seguintes casos:
- XVII.4.1 Sempre que ocorrerem variações nas quantidades de passageiros equivalentes e na quilometragem rodada do sistema, considerando-se todas as repercussões sobre os investimentos, custos e a receita;
- XVII.4.2 Sempre que, forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação da Proposta Financeira, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso, ressalvados os impostos sobre a renda (§3º do art. 9º da Lei Federal n. 8.987/1995);
- XVII.4.3 Sempre que houver acréscimo ou supressão dos encargos previstos no Projeto Básico, para mais ou para menos, conforme o caso;
- XVII.4.4 Sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da Concessionária;
- XVII.4.5 Sempre que houver alteração unilateral deste Contrato, que comprovadamente altere os encargos, direitos e obrigações da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- XVII.4.6 Sempre que for determinada, por autoridade competente, a suspensão da cobrança da tarifa ou a redução de seu valor, da qual resulte frustração total ou parcial da receita que teria sido arrecadada pela Concessionária no período da suspensão ou da redução tarifária;
- XVII.4.7 A cada 3 (três) anos, para que se verifique se os parâmetros estabelecidos na composição de custo da Tarifa de Remuneração, assim como os ponderadores da cesta de reajuste, ainda estão compatíveis com a realidade daquela oportunidade.
- XVII.5 Para os fins desta Cláusula considera-se como parâmetro verificador do inicial equilíbrio econômico e financeiro deste contrato a Taxa Interna de Retorno Proposta resultante do Fluxo de Caixa presente na Proposta Financeira da Concessionária.
- XVII.6 Em todos os casos de revisão, inclusive na revisão compulsória realizada a cada 3 (três) anos, deverá ser utilizado o método de Fluxo de Caixa para fins de avaliar o inicial equilíbrio econômico e financeiro da Concessão, dado a Taxa Interna de Retorno Proposta pela Concessionária.



XVII.7	Sempre que haja lugar para a revisão do preço da Tarifa de Remuneração a Concedente e a Concessionária poderá acordar, alternativa ou complementarmente ao aumento do preço da tarifa:
XVII.7.1	Atribuição de compensação direta à Concessionária;
XVII.7.2	Adequação do Projeto Básico;
XVII.7.3	Combinação das alternativas anteriores.
XVII.8	O processo de revisão do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato será realizado mediante requerimento dirigido pela Concessionária à Concedente, acompanhado de "Relatório Técnico" ou "Laudo Pericial" que demonstre, cabalmente, o impacto ou a repercussão, de qualquer das ocorrências que deram motivo à revisão, sobre os principais componentes de custos considerados na formação do preço da Proposta Financeira ou, ainda, sobre as receitas da Concessionária.
XVII.9	A Concedente terá o prazo de até 10 (dez) dias úteis para decidir sobre o requerimento a que alude o item anterior, contado da data de sua apresentação.
XVII.10	Se o requerimento não for aprovado, a revisão poderá ser submetida ao "Processo Amigável de Solução das Divergências Contratuais" previsto neste Contrato.
XVII.11	Aprovado o requerimento ou expedido o laudo de arbitragem, com a definição da nova "equação contratual", a Concedente autorizará que a mesma seja praticada pela Concessionária.
XVII.12	A revisão do preço da tarifa deste Contrato poderá ter início por ato de ofício do Prefeito Municipal de Criciúma ou do responsável pelo Órgão Gestor do Contrato.
XVII.13	Sempre que forem atendidas as condições deste Contrato, considerar-se-á mantido o seu equilíbrio econômico e financeiro.
XVII.14	Sempre que tenha havido lugar à revisão do Contrato considerar-se-á restabelecido o seu inicial equilíbrio econômico e financeiro.

No caso em análise, a Concessionária requer a aplicação da cláusula contratual XVII.4.7, visando à apuração e definição do percentual de recomposição tarifária correspondente ao encerramento do primeiro ciclo regulatório de três anos, concluído ao final de março de 2025. Para tanto, apresentou, juntamente com o pedido de revisão e com a proposta de nova tarifa técnica, Relatório Técnico contendo a memória de cálculo adotada, acompanhado de documentação comprobatória suficiente para a instauração, por esta Agência, do processo de 1ª Revisão Tarifária Periódica (1ª RTP).

Cumprе observar, entretanto, que embora o Contrato de Concessão estabeleça quando devem ser instaurados os processos de reajuste e de revisão tarifária, **ele não define de forma clara e detalhada o procedimento metodológico a ser aplicado na revisão,**



tampouco apresenta uma matriz de riscos suficientemente precisa — especialmente no que se refere ao risco de demanda.

Dessa forma, esta Agência de Regulação destaca que o **Contrato de Concessão é passível de melhoria**, tanto no que diz respeito ao detalhamento da metodologia de revisão tarifária quanto à própria distribuição de riscos entre as partes. Recomenda-se, por isso, que tais pontos sejam objeto de aditivo contratual, **em comum acordo entre as partes**, a fim de conferir maior coerência técnica, segurança jurídica e transparência ao processo regulatório.

Ainda que a Cláusula XVI.14 preveja a necessidade de **apuração das diferenças entre tarifa pública e tarifa técnica para fins de subsídio**, o Contrato não especifica como tal apuração deve ocorrer, nem os prazos aplicáveis. Assim, seria recomendável a inclusão, **por meio de aditivo**, do procedimento operacional para aferição, registro e pagamento dos subsídios tarifários, garantindo o alinhamento entre as partes.

No exame da planilha econômico-financeira constante do Edital — e, por consequência, da proposta vencedora — foram identificadas inconsistências metodológicas, especialmente em dois pontos:

1. **remuneração do capital**, e
2. **aplicação do índice de modicidade tarifária**.

Este último, conforme estruturado na planilha, aumenta a tarifa técnica, em vez de reduzi-la, contrariando o próprio conceito de modicidade. Embora o impacto quantitativo seja reduzido, a distorção foi **corrigida nesta análise** e recomenda-se que **sua adequação seja formalizada por aditivo**, caso haja concordância das partes.

Quanto à **remuneração de capital**, verificou-se que a planilha combina elementos típicos da Planilha de Custos da ANTP com componentes próprios de um Fluxo de Caixa Descontado (FCD). Tal combinação não é metodologicamente adequada, pois uma planilha baseada em FCD deveria utilizar exclusivamente a Taxa Interna de Retorno (TIR) para mensurar o retorno do investimento. A inclusão paralela da “Remuneração do Capital Imobilizado”, típica da metodologia ANTP, cria redundância conceitual e mascara a real TIR do Contrato, prejudicando a precisão da análise financeiro-regulatória.

Não obstante tais inadequações, considerando que a TIR de 8,0% constante da proposta vencedora já embutia a remuneração sobre o capital investido, a exclusão desse



item agora implicaria alteração substancial das condições econômico-financeiras originalmente ofertadas, com efeitos diretos sobre o equilíbrio contratual e sobre a competitividade do certame. Por essa razão, **optou-se por manter a lógica originalmente utilizada**, sem juízo de mérito sobre a adequação metodológica, mas ressaltando a necessidade de maior rigor técnico em futuras licitações.

Concluída a análise editalícia e contratual referente ao instituto da RTP, apresentam-se, a seguir, os resultados da avaliação realizada, bem como as conclusões e recomendações desta Agência.

5. DA METODOLOGIA DE FLUXO DE CAIXA: FCD X FCM

Na apresentação do pleito, a Concessionária adotou a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal (FCM). Contudo, o Contrato de Concessão não prevê expressamente a utilização dessa abordagem, restringindo-se às diretrizes gerais de preservação do equilíbrio econômico-financeiro a partir da modelagem originalmente apresentada no certame licitatório.

Diante disso, esta Agência entende que a atualização do Fluxo de Caixa Descontado (FCD), integrante da proposta vencedora, constitui o procedimento mais adequado, mais aderente ao contrato e tecnicamente mais consistente. O FCD permite recompor a tarifa técnica com base em dados reais e atualizados da operação, ao mesmo tempo em que mantém intactos os parâmetros estruturais previstos no edital e na proposta financeira. Ressalte-se que a presente revisão não decorre de evento extraordinário ou imprevisível, mas de processo regular de recomposição periódica, motivado pela evolução natural dos custos, receitas e parâmetros operacionais.

Importa esclarecer que o FCM é método adequado principalmente quando ocorrem eventos alheios ao escopo originalmente contratado, tais como:

- inclusão de investimentos adicionais;
- alteração substancial de obrigações contratuais;
- necessidade de redefinição da Taxa Interna de Retorno (TIR);
- eventos supervenientes não contemplados no fluxo inicial.



Nesses casos, o FCM permite mensurar o impacto financeiro marginal decorrente da mudança, recalibrando o contrato diante de uma realidade econômico-financeira distinta daquela prevista no edital.

Tal entendimento, inclusive, é reafirmado pela Resolução ANTT nº 3.651/2011 — citada pela própria Concessionária em seu pleito — que limita o uso do FCM às hipóteses de inclusão de obras ou serviços não previstos originalmente no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Assim, o referido normativo não respalda a aplicação do FCM para revisões periódicas cujos objetivos sejam atualizar tarifas com base em custos e parâmetros efetivamente observados durante a operação.

Desse modo, para o presente caso, a adoção do FCD atualizado a partir da planilha da proposta é suficiente, tecnicamente apropriada e contratualmente correta. A aplicação do FCM, por sua vez, além de não possuir amparo no contrato, extrapolaria a modelagem econômico-financeira originalmente pactuada, podendo produzir distorções metodológicas que somente se justificariam em cenários de alteração estrutural das condições contratuais.

6. DA ANÁLISE E RESULTADOS

A análise do pleito foi conduzida por assessoria econômico-financeira especializada contratada pela AGIR, em razão da elevada demanda de atividades internas e dos prazos reduzidos à época. O cronograma dos trabalhos foi impactado principalmente pelo tempo necessário para consolidação e validação das informações, incluindo ajustes e complementações documentais. Esse cenário evidencia a importância de **aprimorar, de forma conjunta entre Município, Concessionária e Agência**, os fluxos de envio, padronização e verificação dos dados operacionais e financeiros, fortalecendo **a gestão e a fiscalização do sistema**.

Como etapa preparatória, em **07 de agosto de 2025**, a assessoria enviou à AGIR, que encaminhou às partes — Poder Concedente e Concessionária — **planilha-base para preenchimento**, contendo os campos necessários à atualização das variáveis operacionais, econômicas e financeiras a serem utilizadas no Fluxo de Caixa Descontado. Entre os itens solicitados, destacavam-se:



- receitas operacionais e acessórias realizadas mês a mês;
- subsídios recebidos;
- quilometragem produzida mês a mês;
- quantitativo e idade da frota operacional e frota reserva por período;
- notas fiscais dos investimentos realizados;
- eventuais registros de eventos extraordinários ocorridos ao longo do ciclo regulatório.

Após consolidação dos dados recebidos e finalização das análises, em **21 de outubro de 2025**, a assessoria apresentou o **Relatório Técnico** e a **planilha correspondente** (Anexo I), expondo de forma detalhada as premissas adotadas para cada item de composição do Fluxo de Caixa da 1ª RTP.

4. COMPOSIÇÃO FLUXO DE CAIXA 1ª RTP	15
4.1. Componentes	15
a) Passageiros Equivalentes Transportados (Ipe).....	15
b) Quilometragem Total.....	15
c) Composição da Frota	16
4.2. Receita Operacional.....	17
4.3. Receitas Acessórias/Complementar	18
4.4. Subsídios Públicos	18
4.5. Alíquotas dos Tributos e Repasses	19
4.6. Taxa de Regulação	19
4.7. Custos Operacionais	20
4.8. Remuneração de Capital	21
4.9. Modicidade Tarifária.....	23
4.10. Depreciação	23
4.11. Despesas com Arrecadação.....	25
4.12. Transferência de créditos antecipados	25
4.13. Impostos	25
4.14. Fluxo de Caixa Operacional	26
4.15. Aquisição.....	26
4.16. Valor de Outorga Proposto	27
4.17. Revenda	28

O estudo concluiu, **preliminarmente**, por uma **tarifa técnica de reequilíbrio de R\$ 4,34**, na base de janeiro/2021 — equivalente a um **Índice de Reequilíbrio Tarifário (IRT) de 8,98%**, quando comparado à tarifa técnica originalmente proposta no certame (R\$ 3,98). Esse



percentual deve ser aplicado à tarifa técnica vigente em março de 2025, que é de R\$ 6,01, que resultará na nova tarifa a vigorar a partir de abril de 2025.

Os documentos produzidos pela assessoria foram encaminhados, em 21 de outubro de 2025, **em caráter de minuta**, para **manifestação das partes**, com prazo de 5 (cinco) dias úteis, prorrogados por mais 5 (cinco) dias úteis. Decorrido o período regulamentar, **o Município não apresentou manifestação**, o que foi devidamente registrado para fins de instrução do processo regulatório.

Por sua vez, a **Concessionária encaminhou**, em 22 de outubro de 2025, **decisões judiciais que eximiram o Consórcio CRIBUS de recolher a Taxa de Gerenciamento**, “razão pela qual ela precisa ser excluída do cálculo de revisão tarifária que está em andamento”.

Em 03 de novembro de 2025, a Concessionária apresentou manifestação, através do Parecer Técnico N.º 004/2025 da Profuzzy, trazendo contrapontos, os quais foram encaminhados para análise da assessoria, que manteve e justificou seu posicionamento anterior, conforme demonstra Relatório no Anexo II, acatando apenas o item referente a **inclusão da reoneração da folha de pagamento, e exclusão da taxa de regulação** dos cálculos a pedido da AGIR, uma vez que esta foi paga pelo Poder Concedente e não Concessionária.

Dessa forma, após a realização dos ajustes metodológicos necessários, a assessoria econômico-financeira apurou um IRT final de **6,12%** (Tabela 3), com vigência a partir de abril de 2025.

Entretanto, conforme exposto pela assessoria, o reajuste efetivamente aplicado em abril de 2025 foi de **7,32%**, quando, em anos de Revisão Tarifária Periódica, não deveria ter havido reajuste anual. Com base nos resultados desta RTP, verifica-se que o IRT adequado seria **1,2 pontos percentuais inferior** ao aplicado, gerando uma diferença correspondente a **R\$ 0,07** na tarifa vigente.

Ressalta-se que **a definição da forma de compensação dessa diferença é prerrogativa exclusiva do Poder Concedente**, cabendo à AGIR tão somente apurar tecnicamente o valor devido e apresentar as alternativas contratuais cabíveis, sem recomendar instrumento específico.

Considerando o exposto e visando preservar estabilidade tarifária até a conclusão dos próximos ciclos, **a AGIR manterá a tarifa técnica atualmente vigente, de R\$ 6,01**, ficando a



compensação do saldo identificado condicionada à deliberação do Poder Concedente, podendo ocorrer:

- **no próximo Reajuste Tarifário (2026)**, mediante ajuste direto da tarifa, ou
- **na próxima Revisão Tarifária Periódica**, com compensação automática no processo de reequilíbrio tarifário.

Registra-se, ainda, que **parte relevante das diferenças verificadas entre a minuta inicial e o resultado final desta RTP decorre do envio, pela própria Concessionária, da decisão judicial que desonerou o Consórcio Cribus do recolhimento da taxa de gerenciamento**. Tal alteração impactou diretamente as despesas consideradas na modelagem econômico-financeira e, conseqüentemente, o valor final da tarifa técnica apurada.

Diante de todos os elementos apresentados e após avaliação da consistência metodológica, da aderência contratual e da conformidade das premissas, a AGIR **valida integralmente os resultados consolidados pela assessoria econômico-financeira**, reconhecendo-os como tecnicamente adequados e compatíveis com a modelagem prevista no Edital e no Contrato de Concessão.



Fonte: AGIR (2025).

www.agir.sc.gov.br

7. DA MANIFESTAÇÃO DA AGIR

Em atenção à manifestação apresentada pela Concessionária Criciúma Transportes Urbanos — CCTU, no **Parecer Técnico N.º 004/2025 elaborado pela Profuzzy**, esta Agência procedeu à análise técnica e documental de todos os pontos suscitados. A seguir expõe-se o posicionamento da AGIR, item por item, de forma objetiva e fundamentada, registrando as eventuais retificações procedidas, as razões de manutenção das conclusões técnicas e as providências necessárias para a adequada instrução do processo administrativo.

Item 3: Extrapolação de Competência da AGIR:

“A abordagem metodológica do Relatório da AGIR concentra-se em criticar a modelagem econômico-financeira original do Edital de Concessão, alegando uma fusão inadequada de métodos. Essa crítica serve como premissa para a criação de uma nova metodologia de cálculo não prevista no contrato, o que se configura como um desvio regulatório. [...]”

“A agência tenta desconstituir o contrato, alegando “inconsistências” e “fragilidades estruturais” para justificar a não aplicação de suas cláusulas. Trata-se de um flagrante extrapolação de competência, pois a AGIR tenta reabrir a discussão sobre o mérito de cláusulas já licitadas, validadas pelo TCE/SC e assinadas. O contrato faz lei entre as partes e não cabe à AGIR, na fase de execução, questioná-lo.”

Resposta da AGIR:

Em primeiro lugar, cumpre esclarecer que o Relatório Técnico elaborado pela assessoria especializada contratada pela AGIR foi encaminhado às partes em caráter de minuta, exatamente para possibilitar sua análise, contestação e aperfeiçoamento, antes da consolidação da posição regulatória final. Trata-se de procedimento regular, transparente e compatível com a boa prática regulatória, não configurando, portanto, qualquer tentativa de impor conclusões unilaterais ou definitivas.

Em segundo lugar, é incorreta a alegação de que teria havido “criação de nova metodologia de cálculo” ou tentativa de “desconstituir” o contrato. O que foi realizado — tanto pela assessoria quanto por esta Agência — foi a identificação técnica de que a modelagem econômico-financeira adotada no Edital e replicada na proposta vencedora combinou duas metodologias distintas:



(i) a lógica de remuneração de capital típica da Planilha de Custos da ANTP, e
(ii) a metodologia de Fluxo de Caixa Descontado (FCD), que tem dinâmica própria de remuneração via Taxa Interna de Retorno (TIR).

Tal observação, contudo, não alterou absolutamente nenhum parâmetro contratual, tampouco suprimiu ou substituiu qualquer mecanismo de remuneração previsto na proposta original. Pelo contrário: as duas formas de remuneração foram integralmente mantidas, precisamente porque constituem obrigação pactuada no contrato e integram a equação econômico-financeira originalmente assumida pela Concessionária. Logo, não houve inovação metodológica, modificação de cláusula, ou revisão de mérito da modelagem licitada.

Importa reforçar que apontar fragilidades técnicas, riscos contratuais ou inconsistências metodológicas não configura extrapolação de competência, mas sim atribuição típica de uma agência reguladora, especialmente durante um processo de revisão tarifária, no qual se analisa o desempenho do contrato e o comportamento das variáveis que influenciam o equilíbrio econômico-financeiro.

A AGIR, em momento algum, indicou ou insinuou qualquer alteração unilateral do contrato. As referências contidas no Parecer a possíveis ajustes de matriz de riscos ou aperfeiçoamento de metodologia têm natureza meramente recomendatória, com vistas à melhoria de futuros certames ou eventual aditamento somente se houver concordância entre as partes — exatamente como determina a legislação de concessões.

Item 3: Validade dos Dados Operacionais:

“Além disso, a análise da AGIR levanta preocupações sobre as fontes de dados e a dependência das informações fornecidas pela própria concessionária, conforme detalhado nas seções 2.1, 2.2 e 2.3 do relatório.” [...]

“Com respeito a fonte, dados e dependência de informações da concessionária, o relatório em epígrafe tenta lançar dúvidas sobre a confiabilidade da fonte de dados (o SBE), alegando que sua operacionalização depende da Concessionária. Este é um argumento contraditório, pois a própria AGIR utilizou estes mesmos dados para validar a queda de 31,61% e, ademais, o SBE é o sistema oficial de aferição de demanda definido em contrato ao qual o município tem integral acesso. ”

Resposta da AGIR:

Cabe esclarecer que o Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) constitui, de fato, a fonte oficial de dados de demanda e receita prevista no Contrato de Concessão, e que tais



informações foram devidamente utilizadas tanto pela assessoria quanto por esta Agência no âmbito das análises realizadas.

Contudo, uma revisão tarifária envolve um conjunto mais amplo de variáveis, que ultrapassam os registros do SBE — tais como quilometragem programada e realizada, idade e composição da frota, investimentos efetivamente implementados, despesas operacionais, entre outros elementos essenciais à aferição do equilíbrio econômico-financeiro. Esses dados não são gerados exclusivamente pelo SBE e dependem de registros operacionais e administrativos mantidos pela Concessionária e pelo Poder Concedente.

O ponto levantado pela assessoria não se refere à confiabilidade do SBE, mas sim ao fato de que, embora exista previsão contratual de acesso pelo Município ao sistema, não estão sendo realizados, na prática, procedimentos sistemáticos de acompanhamento, conferência e validação dos dados operacionais e financeiros. Tal situação ficou evidente quando, ao serem solicitadas informações diretamente ao Poder Concedente, não havia registros próprios capazes de subsidiar a instrução do processo, sendo necessária a remessa integral das demandas à Concessionária.

Do ponto de vista regulatório, essa dependência exclusiva de uma única fonte — ainda que não signifique desconfiança sobre sua veracidade — reduz a capacidade fiscalizatória e gerencial do Poder Concedente, dificultando a formação de controles independentes, que são fundamentais para a boa governança do serviço público.

Diante da ausência de manifestação do Município quanto aos dados utilizados, a assessoria adotou, de forma justificada, as informações disponibilizadas pela Concessionária, de modo a viabilizar o prosseguimento da revisão tarifária e evitar a paralisação do processo.

Portanto, o apontamento realizado no relatório não questiona a integridade do SBE, mas evidencia a necessidade de aperfeiçoar rotinas de acompanhamento e conferência de dados por parte do Poder Concedente, fortalecendo os mecanismos de controle, transparência e segurança regulatória — recomendação que se alinha às boas práticas de gestão e fiscalização de contratos de concessão.

Item 4.1 – Reajuste Tarifário:

“Discorda-se do período adotado pela AGIR para o 1º Reajuste Tarifário, mantendo-se o entendimento de que a contagem dos 12 meses se inicia da data da proposta financeira, conforme subitem XVI.1 do contrato, entendimento este que é pacífico não só no TJSC, mas também no TCE/SC.”

Resposta da AGIR:



A alegação apresentada não se aplica ao objeto deste parecer, razão pela qual é importante esclarecer alguns pontos para evitar confusão entre reajuste tarifário e revisão tarifária, cujas finalidades, métodos e datas-bases são distintos.

Conforme registrado no Item 1 (Breve Histórico) deste parecer, a AGIR participou apenas do último reajuste tarifário ocorrido no contrato. Em todos os processos de reajuste — inclusive naquele analisado por esta Agência em 2025 — a data-base respeitada foi exatamente a prevista no subitem XVI.1 do contrato, ou seja, o aniversário da proposta financeira (janeiro/2021).

Portanto, não houve qualquer alteração, interpretação distinta ou desrespeito ao marco contratual de reajuste. O presente procedimento, entretanto, não trata de reajuste, mas sim de Revisão Tarifária Periódica (RTP). E, diferentemente do reajuste, o contrato não estabelece data-base específica para a RTP, limitando-se a prever que deve ocorrer “a cada três anos”.

Sobre a definição da data-base da 1ª RTP

No início de 2025, quando a Concessionária protocolou pleito de reajuste — e não de revisão — entendeu-se, em uma primeira análise, que a revisão ordinária poderia seguir, por analogia, o marco de três anos contados da proposta. Assim, o processo de reajuste seguiu seu curso normal, e as alegações da Concessionária sobre desequilíbrio foram encaminhadas para avaliação em procedimento próprio de revisão extraordinária.

Ocorre que, ao apreciar o Recurso da Concessionária, o Comitê de Regulação firmou entendimento de que a data-base mais adequada para a RTP deveria ser o aniversário do início da operação, e não o aniversário da proposta. Curiosamente, este também era o entendimento implícito da própria Concessionária, uma vez que, ao protocolar seu pedido de revisão em julho/2025, utilizou dados operacionais atualizados até março de 2025 — marco temporal que corresponde exatamente a três anos do início da operação (30/03/2022).

Assim, este entendimento foi adotado pela assessoria e validado pela AGIR nesta 1ª RTP, preservando coerência metodológica e aderência ao que foi reconhecido pelo Comitê de Regulação.

Sobre eventual perda inflacionária entre o reajuste (janeiro/2025) e a revisão (abril/2025)

Conforme demonstrado no parecer, a metodologia aplicada:

- incorporou corretamente todos os reajustes tarifários já concedidos, pois a revisão trabalha com receitas efetivamente auferidas (incluindo subsídios pagos);



- capturou eventuais passivos decorrentes de insuficiência de receita, refletindo-os no cálculo da nova tarifa técnica.

O único intervalo inflacionário não capturado foi o período janeiro/2025 a abril/2025, decorrente do fato de que o marco de reajuste (janeiro) não coincide com o marco da revisão (aniversário da operação, março/abril).

Essa diferença decorre estritamente da divergência de datas previstas no próprio contrato — e pode, caso haja consenso entre as partes, ser corrigida mediante Termo Aditivo que harmonize os dois marcos temporais.

De todo modo, qualquer eventual defasagem inflacionária residual será automaticamente absorvida no próximo reajuste (janeiro/2026), cujo cálculo abrangerá o período integral de janeiro/2025 a dezembro/2025.

Item 4.2.1 – Passageiros Equivalente Anual Transportado:

“Concorda-se com os dados operacionais apontados no relatório da AGIR, referentes aos três primeiros anos de operação. Todavia, discorda-se da projeção da demanda a partir do quarto ano, uma vez que a demanda realizada ao final do terceiro ano, não corrobora a demanda projetada no edital, uma vez que se encontra 31,61% abaixo da demanda prevista no edital.”

Resposta da AGIR:

Ressalta-se que o Contrato de Concessão não define, de forma expressa e detalhada, como deve ser realizada a atualização das projeções nas revisões tarifárias, o que naturalmente gera interpretações distintas quanto ao tratamento dos anos futuros. Há contratos que determinam a atualização completa das projeções a cada ciclo; outros determinam apenas a recomposição do período já realizado.

No caso concreto, a assessoria adotou a premissa de atualizar somente o ciclo regulatório transcorrido, utilizando dados efetivamente realizados, sem alterar as projeções futuras constantes da proposta original. Essa abordagem é aderente às boas práticas regulatórias quando se interpreta — como foi feito — que o risco de demanda é predominantemente do Poder Concedente, razão pela qual a revisão deve refletir os resultados reais do ciclo encerrado.

Contudo, mesmo que se optasse pela atualização das projeções, é necessário frisar que essa atualização não se limitaria à demanda. Uma revisão completa exigiria também revisar os parâmetros de oferta (como quilometragem, frota e custos associados), que igualmente foram reduzidos ao longo do período em resposta à queda de demanda. Ou seja: uma queda



de demanda não pode ser analisada isoladamente, sob pena de distorção metodológica e de quebra da lógica do equilíbrio econômico-financeiro.

Sobre o risco de demanda na modelagem contratual

É correto afirmar que o contrato contém inconsistências na matriz de riscos, fato já apontado tanto pela assessoria quanto por esta Agência.

De um lado, o Anexo IV – Instruções para Elaboração da Proposta Financeira, item 5.1.11 (Planilha 18 – Fluxo de Caixa Projetado), estabelece que: *“O percentual de incremento da demanda é de inteira responsabilidade da licitante e constitui risco exclusivo da mesma.”* O que denota claramente que o risco do incremento da demanda é privado, recaindo sobre a Concessionária.

De outro lado, o Anexo I.1 – Matriz de Riscos, no Risco 6 (Risco Global de Demanda), define que: 80% do risco é público; 20% do risco é privado; e descreve responsabilidades que se sobrepõem parcialmente com o item anterior, atribuindo ao Poder Concedente os efeitos de planejamento, regulação e projeção, e à Concessionária os efeitos decorrentes da qualidade do serviço.

Essa sobreposição contratual cria uma ambiguidade relevante na matriz de riscos. Diante disso, e considerando que a Concessionária não detém controle direto sobre a evolução da demanda, salvo quando associada à eventual prestação inadequada do serviço — hipótese que não foi comprovada pelo Poder Concedente — entende-se que o risco de demanda deve ser predominantemente atribuído ao Poder Concedente, conforme boas práticas regulatórias do setor.

Entretanto, destaca-se que, ao apresentar sua Proposta Financeira no certame, a Concessionária optou por incluir o percentual de incremento de demanda previsto no item 5.1.11 do Anexo IV, com o objetivo de tornar sua proposta mais competitiva. Por essa razão, e para preservar a lógica da modelagem econômico-financeira originalmente ofertada, entendeu-se adequado não atualizar as projeções de demanda a cada ciclo regulatório, restringindo-se a atualização apenas ao período efetivamente realizado.

Esse entendimento, contudo, não é imutável. Caso as partes considerem necessária maior precisão ou previsibilidade na metodologia de revisão tarifária, é plenamente possível ajustar o contrato por meio de termo aditivo, estabelecendo de forma clara:

- a alocação definitiva do risco de demanda;
- e as regras para atualização das projeções em cada avaliação tarifária.

Tal medida contribuirá para reforçar a segurança jurídica do contrato e aprimorar os procedimentos regulatórios futuros.



Item 4.2.2 – Receita Bruta:

“Considerando que a receita operacional é composta pelo passageiro pagante catracado e o preço da tarifa de remuneração, em face da venda antecipada por meio do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE, discorda-se com respeito ao uso da receita operacional arrecadada e contabilizada. Reitera-se que a receita operacional tarifária resulta do produto da tarifa de remuneração pelo passageiro pagante equivalente transportado.

Com respeito aos valores apurados de receitas acessórias/complementares e receita de subsídio, concorda-se com os valores apurados, porém discorda-se dos percentuais de deflação utilizados em razão da metodologia de reajuste que deve ser aplicada nos termos do item 4.1 deste parecer.”

Resposta da AGIR:

No tocante à apuração da receita bruta, cabe registrar que o contrato não apresenta diretrizes claras sobre o procedimento a ser adotado nas revisões tarifárias quanto à atualização das receitas operacionais. Diante dessa lacuna contratual, e observando-se o princípio da modicidade tarifária, adotou-se como premissa a utilização da receita efetivamente auferida pela Concessionária, conforme registrada no Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) e informada pela própria Concessionária.

Importa destacar que, quando a assessoria encaminhou às partes a planilha-base destinada ao fornecimento dos insumos da revisão, a própria Concessionária preencheu o campo de receitas com os valores contabilizados no SBE, e não com o produto “passageiros equivalentes x tarifa de remuneração”. Isso reforça que a metodologia adotada na análise não divergiu da prática informacional utilizada pela própria operadora.

Diante disso, a utilização da receita arrecadada não constitui inovação metodológica, mas sim a adoção do único conjunto de dados oficiais, auditáveis e disponibilizados pelas partes, assegurando coerência entre a operação real e o fluxo de caixa regulatório.

Trata-se, portanto, de aspecto que pode — e recomenda-se que seja — aprimorado por meio de termo aditivo, definindo de maneira explícita como deverão ser consideradas as receitas tarifárias nas futuras revisões, a fim de eliminar ambiguidades e conferir maior segurança jurídica ao processo.

Quanto à discordância apresentada pela Concessionária em relação aos percentuais de deflação utilizados, a questão já foi devidamente tratada e esclarecida na resposta ao Item 4.1 – Reajuste Tarifário, não havendo novos elementos que alterem o entendimento anteriormente exposto.



Item 4.2.3 – Alíquotas dos Tributos e Repasses Incidentes na Receita Bruta:

“Com respeito a Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta (CPRB), discorda-se da aplicação da Lei Federal n.º 14.784/2023, pois as alíquotas correspondentes foram atualizadas na Lei Federal n.º 14.973/2024, a qual estabelece reoneração gradual.”

Resposta da AGIR:

O regime de tributação previdenciária das empresas de transporte público sofreu alterações relevantes durante o período regulatório. A Lei nº 14.784/2023 havia prorrogado, até dezembro de 2027, a possibilidade de adoção da CPRB, com alíquota de 1% para o setor. Porém, em 7 de outubro de 2024, decisão liminar do STF suspendeu parcialmente essa prorrogação (ADI nº 7.633), restabelecendo a alíquota de 2% para as empresas de transporte público.

Adicionalmente, a Lei nº 14.973/2024 instituiu um processo de **reoneração gradual da contribuição previdenciária patronal**, estabelecendo percentuais progressivos incidentes sobre a folha de pagamento até o retorno integral à alíquota de 20%. A Tabela abaixo sintetiza as alíquotas aplicáveis no ciclo regulatório:

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

Portanto, foi acatada a recomendação da Concessionária e as alterações introduzidas pela reoneração foram integralmente consideradas, observando-se tão somente os impactos referentes ao ciclo regulatório objeto da 1ª RTP — isto é, apenas o período efetivamente decorrido entre abril/2022 e março/2025.

Todas as demais parcelas — tanto da CPRB quanto do INSS — foram mantidas conforme originalmente projetadas, uma vez que não houve revisão das projeções futuras da concessionária, mas apenas atualização dos parâmetros reais observados no ciclo regulatório analisado.

Caso a Concessionária entenda devido ajustar as projeções futuras em razão da reoneração escalonada até 2028, poderá apresentar pleito específico de revisão extraordinária no marco de cada etapa anual da reoneração, já que tais variações não integraram o ciclo ora revisado.



Item 4.2.4 – Custos Operacionais:

“Com respeito a composição dos custos operacionais, concordamos com a metodologia aplicada pela AGIR.”

Resposta da AGIR:

Não há comentários adicionais a serem feitos, permanecendo válidas as premissas e os resultados constantes no Relatório Técnico da assessoria e validados por esta Agência.

Item 4.2.5 – Transferência de Créditos Antecipados:

“Com respeito a composição dos custos operacionais, concordamos com a metodologia aplicada pela AGIR.” Com relação à transferência de créditos antecipados em razão de tratar-se de questões editalícias e do termo contratual, considera-se precluso, não cabendo discussão administrativa a respeito.”

Resposta da AGIR:

Quanto à composição dos custos operacionais, registra-se a concordância da Concessionária, não havendo, portanto, objeções a serem analisadas.

No que se refere ao apontamento sobre a transferência de créditos antecipados, trata-se de tema já integralmente discutido e respondido no Item 4.2.2 – Receita Bruta, ao qual a AGIR remete, e ainda, adiciona que o Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira do Edital previa receitas acessórias provenientes de créditos de passagem vendidos e não utilizados ("créditos nas nuvens").

Item 4.2.6 – Investimentos Iniciais:

“Com respeito aos investimentos iniciais, ressalvado a composição da frota, discorda-se da remoção dos investimentos em: Sistema de Atendimento ao Passageiro - SAP, Sistema de Informação ao Usuário - SIU, Sistema de Vigilância de Frota e Estações - SVFE e Veículo de Apoio Operacional, bem como, a redução dos valores dos investimentos em: Máquinas e Equipamentos, Custos de Mobilização e Almoxarifado, pois os ativos ora relacionados já se encontravam em uso e registrados contabilmente, uma vez que isto reflete na depreciação e na remuneração do capital alocado neste ativo.

Com respeito ao valor de outorga mínima e a outorga total proposta, discorda-se da redução de valor, pois por força da §1º do artigo 2º da Lei Municipal n.º 7.864/2021, o somatório



dos valores de outorga compensados importou em R\$ 20.400.000,00 (vinte milhões e quatrocentos mil reais).

Com respeito ao investimento em frota, cabe ressaltar a necessidade de que seja respeitado o plano de frota projetado, conforme apontado no Relatório Técnico n.º 006/2025, uma vez que isto reflete na depreciação e na remuneração do capital alocado neste ativo.”

Resposta da AGIR:

No que se refere aos investimentos iniciais, cumpre esclarecer que, ao longo do processo, foram encaminhadas diversas solicitações formais para apresentação das Notas Fiscais ou outro documento que comprovassem a realização dos investimentos declarados no pleito, incluindo SAP, SIU, SVFE, veículo de apoio operacional, máquinas e equipamentos, custos de mobilização e almoxarifado. Não obstante, tais documentos não foram apresentados pela Concessionária.

A Concessionária sustenta ter disponibilizado demonstrações contábeis; entretanto, não consta nenhum registro de recebimento de documento contábil durante o processo. Além do que para ser aceita como evidência, a documentação contábil deve ser acompanhada de documentação hábil de verificação independente, como notas fiscais, contratos de aquisição ou laudos de auditoria. Em sua ausência, tais dados não atendem aos critérios mínimos de rastreabilidade exigidos para fins de reconhecimento regulatório dos ativos, sobretudo porque impactam diretamente a depreciação e a remuneração do capital.

Importante destacar que, mesmo diante da ausência de comprovação, os investimentos cujo valor original estava vinculado a fórmulas paramétricas previstas na planilha da proposta — e não à apresentação de documentos comprobatórios — foram mantidos integralmente no fluxo de caixa, preservando-se a estrutura originalmente apresentada pela Concessionária no certame. Assim, não houve qualquer supressão arbitrária de investimentos: apenas não foram reconhecidos aqueles cuja comprovação era obrigatória e não ocorreu, conforme as premissas técnicas adotadas.

Quanto ao valor de outorga, também não houve qualquer redução do montante devido contratualmente. O que ocorreu foi o ajuste temporal do fluxo de pagamento, para fazê-lo refletir a realidade dos fatos. A proposta vencedora previa pagamento em parcela única na assinatura do contrato, acrescido de parcelas mensais subsequentes. Contudo, conforme informações fornecidas pelas partes, os valores foram integralmente compensados mediante decisão judicial. Por essa razão, na modelagem regulatória, a assessoria registrou o pagamento efetivo em março de 2021, refletindo corretamente o momento em que o desembolso se deu, sem alteração do valor total da outorga.

Por fim, quanto ao investimento em frota, reafirma-se que a assessoria observou não fez alterações no plano de frota projetado, alterando apenas para os três últimos anos regulatórios, objeto desta RTP, a depreciação e remuneração do capital para veículos



comprovadamente incorporados à operação, em conformidade com as premissas contratuais e regulatórias. Destaca-se ainda que a Concessionária operou com frota com idade superior ao limite máximo permitido no Contrato e, portanto, caso a operação se mantenha dessa forma em comum acordo entre as partes, esse ponto deve ser aditivado ao Contrato. Caso contrário, recomenda-se que o Poder Concedente notifique e tome as medidas cabíveis a este descumprimento contratual.

Item 4.2.7 – Remuneração da Capital:

“Com relação à remuneração de capital, por tratar-se de questões editalícias e do termo contratual, considera-se precluso, não cabendo discussão administrativa a respeito.”

Resposta da AGIR:

O tema já foi devidamente abordado no Item 3 – Extrapolação de Competência da AGIR, no qual se esclareceu que não houve qualquer proposta de alteração da remuneração de capital prevista no edital ou no contrato. Em nenhum momento esta Agência propôs desconstituir cláusulas vigentes, revisar parâmetros pactuados ou modificar a forma de remuneração originalmente estabelecida.

O que se fez, de maneira estritamente técnica, foi registrar uma constatação metodológica: a planilha econômico-financeira elaborada no edital mescla conceitos típicos da Planilha de Custos ANTP (como a Remuneração do Capital Imobilizado) com conceitos de modelagens baseadas em Fluxo de Caixa Descontado (FCD) e Taxa Interna de Retorno (TIR).

Essa observação não implica, por si só, questionamento ou revisão da metodologia adotada no certame. Trata-se apenas de uma análise crítica, necessária para orientar melhorias em futuras licitações, sob a ótica das boas práticas regulatórias e da consistência técnico-financeira das concessões.

Item 4.2.8 – Tarifa de Remuneração:

“Diante das discordâncias ora manifestadas em face do Relatório 01/2025 da AGIR e dos esclarecimentos apontados, submetidos ao escrutínio do fluxo de caixa marginal, tem-se que o preço resultante da tarifa de remuneração que equilibra a operação, importa em R\$ 4,6734, a qual trazida a valor presente pelo processo de reajuste tarifário importa em R\$ 6,1847.”

Resposta da AGIR:

Conforme demonstrado nos Resultados deste Parecer, e após a análise integrada das manifestações apresentadas pela Concessionária e da reavaliação técnica realizada pela



assessoria contratada, a metodologia adotada — baseada na atualização do Fluxo de Caixa Descontado originalmente previsto no edital — resultou em um Índice de Reequilíbrio Tarifário (IRT) de 9,06%.

Esse percentual deve ser aplicado sobre a tarifa técnica vigente em março de 2025, no valor de R\$ 6,01, o que conduz à seguinte tarificação:

- **Tarifa Técnica resultante da 1ª RTP (a vigorar a partir de abril/2025): R\$ 6,55**

Ressalta-se que o valor apurado reflete exclusivamente as premissas contratuais e os dados operacionais e financeiros comprovados ao longo do ciclo regulatório.

Item 4.2.9 – Da Tarifa Pública:

“Caso venha ser mantido o preço da tarifa pública em R\$ 5,25 até a próxima data de reajuste, para o equilíbrio econômico e financeiro do contrato, faz-se necessário um aporte financeiro mensal, a título de subsídio de R\$ 0,9347 por passageiro pagante equivalente transportado.”

Resposta da AGIR:

De fato, havendo diferença entre a Tarifa Técnica e a Tarifa Pública, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato deve ser preservado por meio de subsídio. No entanto, com base na tarifa técnica resultante desta 1ª RTP, a diferença entre a tarifa técnica e a tarifa pública atualmente praticada corresponde a aproximadamente R\$ 1,30 por passageiro equivalente.

Importante destacar que:

- Esse valor representa a diferença unitária necessária para recompor a receita bruta da Concessionária;
- A evolução mensal do aporte dependerá do número efetivamente transportado de passageiros equivalentes;
- A diferença a ser subsidiada deve sempre ser calculada com base na tarifa técnica vigente, e não em valores projetados.

Por fim, reforça-se a necessidade — já apontada ao longo deste parecer — de que o procedimento de cálculo, aferição e pagamento do subsídio seja formalizado em Termo Aditivo, contendo:

1. Fórmula de cálculo da diferença tarifária;
2. Base de dados utilizada (passageiros equivalentes auditáveis);
3. Prazos de apuração e pagamento;



4. Responsabilidades das partes.

Tal medida contribuirá para padronização, segurança jurídica e maior previsibilidade no acompanhamento econômico-financeiro do contrato.

Item 5 – Do Desequilíbrio Econômico-Financeiro:

“Reitera-se a necessidade de indenizar o desequilíbrio econômico e financeiro existente, em razão da atualização dos preços das respectivas tarifas de remuneração em relação aos respectivos preços das tarifas públicas praticadas, cujo montante apurado, conforme dispõe o artigo 9º da Lei Federal n.º 12.587/2012, importa em R\$ 20.267.878,71 (vinte milhões, duzentos e sessenta e sete mil, oitocentos e setenta e oito reais e setenta e um centavos) o qual trazido a valor presente pela variação do INPC, importa em R\$ 21.847.785,98 (vinte e um milhões, oitocentos e quarenta e sete mil, setecentos e oitenta e cinco reais e noventa e oito centavos).”

Importante destacar a necessidade de pronto pagamento desse valor pelo Poder Concedente, tendo em vista que este valor já deveria ter sido recebido ao longo dos últimos três anos de operação, sendo retirado do fluxo de caixa da Operadora. Inclusive se alerta que referido valor é essencial para continuidade da constante renovação da frota, sem os quais não se conseguirá cumprir a idade média da frota, por culpa exclusiva da falta de recursos retirados da receita da operadora, diante da concessão dos reajustes corretos pelo Poder Concedente. Além disso, outros investimentos se tornam sempre necessários para a satisfação dos passageiros, que deve ser a maior preocupação do Poder Concedente.”

Resposta da AGIR:

1. A Revisão Tarifária já incorpora integralmente eventuais passivos econômicos do período.

Conforme metodologia aplicada, a tarifa técnica resultante desta 1ª RTP internaliza toda a dinâmica de receitas e custos realizados ao longo do ciclo regulatório, incluindo eventuais diferenças entre a tarifa técnica de referência e a tarifa pública praticada. Assim, eventuais defasagens históricas já foram refletidas no fluxo de caixa regulatório, não subsistindo, sob a ótica estritamente técnica, o montante apontado pela Concessionária como “indenização devida”.

2. O único valor passível de aporte diz respeito ao intervalo entre a data-base da revisão (abril/2025) e sua efetiva aplicação.

A defasagem temporal entre a conclusão da revisão e a implementação da nova tarifa técnica gera, de fato, um delta de receita — o qual deve ser tratado como subsídio operacional, nos limites estabelecidos neste parecer, e não como indenização autônoma retroativa.



3. Eventuais negociações adicionais entre Município e Concessionária são prerrogativa das partes, não da AGIR.

A Agência ressalta que nada impede que o Poder Concedente, caso entenda pertinente, negocie valores suplementares à Concessionária. Contudo, para fins regulatórios, tal medida:

- deve ser precedida da abertura de processo administrativo específico, preferencialmente uma Revisão Tarifária Extraordinária;
- deve ter seus impactos incorporados ao fluxo de caixa regulatório, visando preservar a modicidade tarifária e o equilíbrio futuro do contrato;
- não decorre automaticamente da presente RTP, nem de dispositivos contratuais que estabeleçam indenizações retroativas com base na diferença tarifa técnica x tarifa pública.

4. A necessidade de reinvestimentos e de manutenção da idade média da frota já é tratada na metodologia adotada.

Tais despesas estão contempladas na estrutura de custos, depreciação e remuneração de capital aplicada na presente revisão, sendo incorreto afirmar que haveria inviabilidade operacional decorrente de não pagamento retroativo de valores alegados pela Concessionária.

8. DAS OUTRAS CONSIDERAÇÕES

Relembrando o pleito de recurso ao Comitê de Regulação, feito pela Concessionária, no último processo de reajuste tarifária, que trouxe que o Poder Concedente, em parceria com a Concessionária, elaborou em 2025, alternativas de ação que possibilitassem:

i. Aumentar o número de passageiros equivalentes;

Esclarecimento Item (f) – i.:

Em reunião na data de 29 de janeiro do presente ano, Poder Concedente e Concessionária se reuniram para, de maneira conjunta, abordar o tema. Entre as propostas para o aumento no número de passageiros equivalentes estão:



- Estimular que a CDL oriente pelo pagamento do Vale Transporte aos seus trabalhadores, inclusive como forma de se protegerem de ações trabalhistas com pedidos de “remuneração extra-folha” e “salário utilidade”;

- Ajustamento de algumas linhas para dar mais opções ao passageiro. Exemplo linha 202 – Laranjinha. Atualmente a linha vai e volta pela mesma rua. Propõe-se transformar em uma linha circular para dar mais opções aos passageiros;

- Rever a renovação da frota, fazer a idade média por alimentador individualizado na Troncal, evitando assim um grande impacto na tarifa.

ii. Aumentar a velocidade média dos ônibus, diminuindo o tempo de deslocamento nas viagens;

Esclarecimento Item (f) – ii.:

Em reunião na data de 29 de janeiro do presente ano, Poder Concedente e Concessionária se reuniram para, de maneira conjunta, abordar o tema. Entre as propostas para o aumento na velocidade média dos ônibus, diminuindo o tempo de deslocamento de viagem, estão:

- Fazer uma pista exclusiva para ônibus nas ruas Anita Garibaldi e na Rua Joaquim Nabuco;

- Na avenida Universitária, fazer melhorias para agilizar o trânsito dos coletivos;

- Acesso no Terminal da Próspera para ônibus alimentador através da entrada da Linha Troncal;

- Acesso no Terminal da Próspera para ônibus alimentador através da Rua Miguel Fabricio de Souza;

- Recuo no semáforo em frente a Forauto (sentido Centro x Próspera), para que os ônibus saiam do corredor de ônibus;

- Estudar junto a UNESC para direcionar o acesso dos ônibus fretados pela entrada na Rodovia Antônio Justí;

- Otimização dos semáforos, de forma a dar preferência para os ônibus;

- Realizar obra de conclusão do corredor exclusivo aos ônibus até o terminal do Pinheirinho.



iii. Reduzir a quilometragem com otimização das rotas;

Esclarecimento Item (f) – iii.:

Em reunião na data de 29 de janeiro do presente ano, Poder Concedente e Concessionária se reuniram para, de maneira conjunta, abordar o tema. Entre as propostas para o reduzir a quilometragem com otimização das rotas, estão:

- Fazer levantamento dos horários com baixa demanda (um mês após o início das aulas, para estabilizar a demanda), com a possibilidade de excluir e/ou trocar por outras regiões.

iv. Racionalizar as isenções e gratuidades;

Esclarecimento Item (f) – iv.

Em reunião na data de 29 de janeiro do presente ano, Poder Concedente e Concessionária se reuniram para, de maneira conjunta, abordar o tema. Entre as propostas para racionalizar as isenções e gratuidades, estão:

- Avaliar as gratuidades dos professores. Proposta seria o pagamento da modalidade por meio de Vale Transportes;
- Poder Concedente fazer uma melhor gestão na modalidade “Especial”. Pessoas com deficiência liberados pelo Poder Concedente na modalidade “Gratuitos” somatizaram 229.126 no ano de 2024. Solicita-se ao Poder Concedente que compre o cartão e distribua conforme necessidade;
- Da mesma forma, fazer uma gestão na modalidade “Gratuitos” para bombeiros, policiais e carteiros.

v. Facilitar o embarque nos terminais através de sinalização e orientação;

Esclarecimento Item (f) – v.:

Em reunião na data de 29 de janeiro do presente ano, Poder Concedente e Concessionária se reuniram para, de maneira conjunta, abordar o tema. Entre as propostas para facilitar o embarque nos terminais através de sinalização e orientação, estão:



- Infraestrutura das paradas de ônibus (placas, abrigos, iluminação, limpeza e segurança);
- Iluminação nas estações de embarque (Avenida Centenário);
- Observar que os veículos têm que atender ao passageiro total transportado, cujo valor está 15% acima do previsto no Edital.

vi. Humanizar as viagens com a integração temporal;

Esclarecimento Item (f) – vi.:

Em reunião na data de 29 de janeiro do presente ano, Poder Concedente e Concessionária se reuniram para, de maneira conjunta, abordar o tema. Entre as propostas para humanizar as viagens com integração temporal, estão:

- Implantar um aplicativo exclusivo para a região;
- Fazer um estudo para um transporte coletivo unificado (metropolitano) com os municípios de Içara, Forquilha, Nova Veneza, Siderópolis e Cocal do Sul.

g) Que seja considerado a criação de um fundo para manutenção da modicidade tarifária.

Esclarecimento Item (g)

Acata-se a solicitação da AGIR referente a criação de um fundo para manutenção da modicidade tarifária, uma vez que outros municípios já subsidiam o transporte, a exemplo de Florianópolis e Joinville, mencionados no próprio Parecer Conjunto Administrativo e Jurídico Nº 013/2025.

Recomenda-se a instituição de um Grupo de Trabalho (GT) no âmbito da AGIR, com a participação do Poder Concedente e da Concessionária, a fim de acompanhar a implementação das ações decorrentes desta análise e discutir os pontos de aprimoramento identificados no Contrato de Concessão, conforme registrado ao longo deste Parecer.

Adicionalmente, para fins de acompanhamento regulatório contínuo, ressalta-se a necessidade de que o Município realize o envio mensal dos dados operacionais — tais como número de passageiros transportados, quilometragem produzida e frota disponível — bem



como dos indicadores de qualidade previstos contratualmente. O fornecimento regular dessas informações é fundamental para o monitoramento sistemático do desempenho do serviço e para a adoção tempestiva de medidas corretivas, quando necessárias.

9. DA CONCLUSÃO

Com base nas informações e resultados apurados neste procedimento de verificação da 1ª RTP requerida a esta Agência por meio eletrônico em 15 de julho de 2025, pelo Consórcio Criciumense de Transporte Urbano (CCTU), 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) **Autorizar a aplicação do Índice de Revisão Tarifária (IRT) de 6,12%**, apurado no âmbito da 1ª Revisão Tarifária Periódica (RTP), com vigência a partir de abril de 2025, **em substituição ao índice de reajuste anual de 7,32%**, aplicado desde janeiro de 2025, observadas todas as exigências legais e contratuais necessárias à sua implementação;
- b) **Manter a tarifa técnica atualmente vigente (R\$ 6,01)**, condicionando-se a **compensação futura do saldo decorrente da aplicação do IRT** — seja no próximo reajuste anual, seja na próxima revisão tarifária — **conforme decisão do Poder Concedente**, no exercício de sua competência regulatória;
- c) 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;
- d) Elaborar aditivo contratual, a ser homologado por esta Agência, abrangendo, dentre outros:
 - a. Especificação das modificações adotadas para a execução do contrato;



- b. Os parâmetros de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro pactuados entre as partes;
- c. Aprimoramentos relativos à matriz de riscos e ao cálculo de subsídio mensal.
- e) Que seja enviada pelo Município mensalmente à esta Agência de Regulação os dados operacionais e os indicadores de qualidade do sistema, bem como aprimorar a gestão e fiscalização do contrato dentro da Prefeitura;
- f) Que seja avaliada a instituição de Grupo de Trabalho, no âmbito da AGIR e composto pelas partes, de modo a buscar a discussão e concretização de ações que melhorem tanto o Contrato em si quanto a prestação do serviço aos munícipes.

É o parecer, que se submete à apreciação superior da Direção-Geral desta Agência de Regulação, ressalvado o poder discricionário do gestor público quanto à oportunidade e conveniência na tomada da decisão administrativa.

Blumenau, data da assinatura digital.

 Assinado digitalmente por: ANDRE
DOMINGOS GOETZINGER
891.***.***-15
27/11/2025 14:47:25
Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-
Brasil.

(assinado digitalmente)
ANDRE DOMINGOS GOETZINGER
Gerente de Regulação Econômica
CRA-SC nº 32.652

 Assinado digitalmente por: ADEMIR MANOEL
GONCALVES
181.***.***-15
27/11/2025 14:56:50
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.***.***-19
27/11/2025 14:39:48
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.***.***-87
27/11/2025 14:42:39
Assinatura digital avançada com certificado digital não ICP-
Brasil.

(assinado digitalmente)
PAULO EDUARDO MACHADO DOS SANTOS
Agente de Fiscalização
Matrícula nº 122.890

