Parecer Conjunto Administrativo e Jurídico nº 050/2026

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 114/2026.

SOLICITANTE: AGIR – de ofício.

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

OBJETO: Primeira Revisão Tarifária Extraordinária – 1ª RTE, referente ao Contrato de Concessão nº 100/PMC/2021, por meio do qual foi delegada ao Consórcio Criciumense de Transporte Urbano (CCTU) a prestação e exploração do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros no Município de Criciúma.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

1. DA INSTAURAÇÃO DESTA RTE

O presente Parecer Técnico tem por objeto a instrução da Primeira Revisão Tarifária Extraordinária (1ª RTE) do Contrato de Concessão nº 100/PMC/2021, instaurada de ofício por esta Agência Reguladora mediante Despacho do Diretor-Geral, em 24 de abril de 2026.

A instauração do presente processo decorreu da identificação, por esta Agência, de indícios técnicos suficientes da ocorrência de eventos potencialmente aptos a ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, relacionados especialmente: (i) à frustração da demanda em relação às projeções contratuais, hipótese prevista na Cláusula XVII.4.1 do Contrato; (ii) à alteração legislativa superveniente decorrente da reoneração gradual da folha de pagamento promovida pela Lei Federal nº 14.973/2024, cujos impactos, especialmente a parcela incidente a partir de janeiro de 2026, não foram integralmente absorvidos na modelagem econômico-financeira da 1ª Revisão Tarifária Periódica – RTP, nos termos da Cláusula XVII.4.2; e (iii) à variação extraordinária dos custos do óleo diesel, decorrente de circunstâncias excepcionais verificadas no mercado, passíveis de enquadramento na hipótese da Cláusula XVII.4.4 do Contrato.

Ademais, foram considerados os debates realizados na reunião ocorrida em 07/04/2026, no âmbito do Conselho Municipal de Transporte Coletivo de Criciúma – CMTC,

posteriormente formalizados por meio do Ofício nº 011/2026/CMTC e respondidos pela AGIR por meio do Ofício nº 167/2026/ADM/AGIR.

Na referida oportunidade, foram manifestadas preocupações quanto à sustentabilidade econômico-financeira do sistema, especialmente diante da percepção de insuficiência dos mecanismos de recomposição adotados até então, notadamente em razão da inexistência de soluções alternativas ao reajuste tarifário direto ao usuário. Nesse contexto, foi submetida à discussão técnica entre as partes a possibilidade de eventual adoção de mecanismos complementares de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, inclusive mediante eventual contribuição direta à concessionária, conforme previsão constante da Cláusula XVII.7 do Contrato de Concessão.

Ressalta-se, contudo, que eventual adoção de mecanismos compensatórios alternativos demanda análise técnica acerca de seus impactos regulatórios, econômico-financeiros, orçamentários e jurídicos, especialmente no que se refere à observância das normas de responsabilidade fiscal, à compatibilidade com o regime jurídico da concessão e à preservação da modicidade tarifária e do interesse público.

Dessa forma, a presente Revisão Tarifária Extraordinária possui dupla finalidade regulatória: (i) verificar a existência e a extensão de eventual desequilíbrio econômico-financeiro superveniente da concessão; e (ii) avaliar, à luz do contrato, da legislação aplicável e das circunstâncias atualmente verificadas na execução contratual, os mecanismos contratuais mais adequados para sua recomposição, observados os princípios da modicidade tarifária, da continuidade do serviço público, da segurança jurídica e da preservação do interesse público.

2. HISTÓRICO DA CONCESSÃO

2.1. Licitação e Contratação

A seguir, apresenta-se síntese cronológica dos principais marcos relacionados à licitação e contratação do sistema de transporte coletivo urbano de Criciúma:

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

2019 – Concorrência nº 383/PMC/2019

- Tarifa máxima: **R$ 4,25**
- TIR máxima: **8,5426%**
- Outorga mínima: **R$ 20 milhões**
- Índice de Passageiros Equivalentes por Quilômetro (IPKe):

para o 1º ano de operação é de 1,6072 pass./km

07/01/2021 – Proposta Vencedora

- Consórcio Criciumense de Transporte Urbano de Passageiros – CCTU
- Tarifa: **R$ 4,24**
- TIR: **8,0000%**
- Outorga: **R$ 20,4 milhões**
- Adicional de Incremento anual de demanda: 1,25%

13/05/2021 – Contrato de Concessão nº 100/PMC/2021

- Prazo de Vigência: **25 anos** (do início da operação)
- Ordem de Serviço: 01/10/2021
- **Início de Operação: 30/03/2022**

2.2. Evolução Contratual

Após a celebração do Contrato de Concessão nº 100/PMC/2021, foram firmados ainda três termos aditivos conforme segue:

05/07/2023 – 1º Termo Aditivo

- Alteração da idade média máxima da frota: 9 anos
- **Alteração da Tarifa de Remuneração Proposta: R$ 3,98**

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

15/09/2023 – 2º Termo Aditivo e 3ª Termo Aditivo

➡️ Reestruturação societária do consórcio

➡️ Composição final: Expresso Coletivo Forquilhinha e Auto Viação Critur Ltda.

2.3. Regime tarifário previsto no contrato

O Contrato de Concessão prevê, em suas Cláusulas XVI e XVII:

- **Reajuste Tarifário Anual,** mediante aplicação de fórmula paramétrica;
- **Revisão Tarifária Periódica (RTP),** a cada três anos, mediante metodologia de Fluxo de Caixa Descontado – FCD;
- **Revisão Tarifária Extraordinária (RTE)**, a qualquer tempo, nas hipóteses previstas contratualmente.

Ressalta-se que se verificou a existência de dispositivos contratuais cuja interpretação sistemática revelou coexistência de critérios potencialmente distintos quanto à metodologia de reajuste e respectivas bases de cálculo. Isso porque o Contrato estabelece, na Cláusula XV.I, que os reajustes devem observar como referência a tarifa originalmente proposta no certame, ao passo que a fórmula paramétrica constante da Cláusula XVI.6 indica a aplicação do índice de variação sobre a tarifa vigente a cada doze meses, a partir da data da proposta. Paralelamente, a Cláusula L - Transitória prevê que, no período compreendido entre a data da proposta comercial e o efetivo início da operação do sistema, a atualização tarifária deveria ocorrer exclusivamente mediante aplicação do INPC.

No que se refere às revisões tarifárias, verificou-se igualmente a existência de aspectos contratuais cuja operacionalização prática demandou interpretação regulatória ao longo da execução da concessão. Isso porque o Contrato prevê a realização da Revisão Tarifária Periódica mediante metodologia de Fluxo de Caixa da Proposta, estruturada sob lógica de Fluxo de Caixa Descontado – FCD, sem estabelecer expressamente determinados critérios operacionais relevantes à sua aplicação prática.

Além disso, o Contrato não define de forma expressa o marco temporal para contagem do primeiro ciclo revisional periódico, tampouco delimita objetivamente parâmetros mínimos para caracterização de hipóteses de Revisão Tarifária Extraordinária relacionadas à variação de demanda e outros gatilhos.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

2.4. Histórico regulatório da AGIR

Processo Administrativo nº 046/2025 – Reajuste anual de 2025

No âmbito do reajuste tarifário anual de 2025, a Concessionária apresentou pleito de atualização da tarifa de remuneração para R$ 8,0973 (Tabela 1). Registra-se que o histórico de reajustes tarifários apresentado no pleito, anteriormente à assunção integral da atividade regulatória pela AGIR, utilizou metodologia baseada na aplicação sucessiva da fórmula paramétrica sobre a tarifa vigente, sem utilização isolada do INPC no período anterior ao início da operação.

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).

Desta forma, no âmbito do Processo Administrativo nº 046/2025, esta Agência manteve a mesma metodologia, porém identificou inconsistência específica relacionada à aplicação do índice inflacionária INPC integrante da fórmula paramétrica utilizada nos reajustes anteriores, promovendo a respectiva correção metodológica, inclusive de forma retroativa (Tabela 2), entendimento posteriormente mantido pelo Comitê de Regulação em sede recursal.

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).

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Na mesma oportunidade, o Comitê de Regulação definiu que o ciclo revisional trienal deveria ser contado a partir do efetivo início da operação do sistema, entendimento que resultou na necessidade de realização da 1ª Revisão Tarifária Periódica com efeitos a partir de abril de 2025.

Processo Administrativo nº 155/2025 – 1ª RTP

A 1ª Revisão Tarifária Periódica foi instaurada mediante pleito apresentado pela Concessionária em julho de 2025, no qual se requereu atualização tarifária para R$ 6,22 e recomposição de alegado desequilíbrio econômico-financeiro no valor de R$ 22,6 milhões. Como justificativas, foram apresentadas a frustração da demanda em relação às projeções contratuais, a criação de novas gratuidades e a elevação expressiva dos custos operacionais, em especial dos insumos.

A análise do pleito foi conduzida por assessoria econômico-financeira especializada contratada pela AGIR, em razão da elevada demanda interna de atividades e dos prazos reduzidos à época. O cronograma dos trabalhos foi impactado, sobretudo, pelo tempo necessário à consolidação, validação e complementação das informações apresentadas.

Durante a instrução processual, foram identificadas fragilidades relevantes no arcabouço contratual e regulatório da concessão, especialmente quanto às regras de reajuste e revisão tarifária, à matriz de riscos e à operacionalização de subsídios.

A assessoria também destacou a necessidade de fortalecimento dos mecanismos de fiscalização e validação de dados operacionais pelo Poder Concedente, considerando que parte significativa das informações utilizadas derivava exclusivamente de dados fornecidos pela própria Concessionária.

Nesse contexto, considerando as informações, justificativas, práticas regulatórias anteriormente adotadas e elementos técnicos então disponíveis, foram estabelecidas premissas específicas para operacionalização da modelagem econômico-financeira da RTP.

A partir dessas premissas, apurou-se tarifa de remuneração de R$ 4,22 (data-base janeiro de 2021), a qual, comparada à tarifa da proposta corrigida pelo 1º Termo Aditivo (R$ 3,98), resultou em Índice de Reequilíbrio Tarifário (IRT) de 6,12%, considerando, dentre outros fatores, a superveniência da decisão judicial relacionada à taxa de gerenciamento e a

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

ausência, à época, de definição consensual entre as partes acerca da adoção de mecanismos de compensação direta à Concessionária.

As conclusões adotadas no âmbito da 1ª RTP foram posteriormente submetidas à apreciação do Comitê de Regulação, que manteve o entendimento regulatório consolidado pela AGIR no respectivo processo administrativo.

Importa destacar, contudo, que as conclusões firmadas naquele processo permaneceram vinculadas ao contexto fático, documental, regulatório e interpretativo existente à época de sua instrução, especialmente diante da ausência de consolidação institucional acerca de determinados dispositivos contratuais relacionados às metodologias de reajuste, revisão e recomposição tarifária.

Processo Administrativo nº 037/2026 – Reajuste anual de 2026

No âmbito do reajuste tarifário anual referente ao exercício de 2026, a Concessionária apresentou pleito de atualização da tarifa de remuneração com base na aplicação da fórmula paramétrica contratual, indicando variação de 6,19%.

A análise técnica realizada pela AGIR, contudo, identificou inconsistência na aplicação de um dos índices inflacionários componentes da fórmula, especificamente no que se refere ao índice associado ao acordo coletivo de trabalho. Após a devida correção metodológica, apurou-se índice de reajuste de 2,41%, conforme consolidado no Parecer Conjunto nº 06/2026 e na Decisão nº 324/2026.

Registra-se que a Concessionária não interpôs recurso em face da Decisão nº 324/2026, restando, portanto, consolidado o entendimento desta Agência quanto ao percentual de reajuste aplicável. Tal circunstância reforça a estabilidade das premissas regulatórias adotadas por esta Agência para a aplicação da fórmula paramétrica prevista contratualmente.

3. DA DELIMITAÇÃO DO OBJETO DESTA RTE

A presente Revisão Tarifária Extraordinária possui objeto específico e alcance delimitado, não se destinando à reavaliação integral da modelagem econômico-financeira

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

desenvolvida no âmbito da 1ª Revisão Tarifária Periódica (RTP), tampouco à rediscussão das conclusões regulatórias definitivamente consolidadas naquele procedimento.

As premissas metodológicas, interpretações contratuais e critérios regulatórios adotados na 1ª RTP permanecem preservados, sempre que compatíveis com as circunstâncias atualmente verificadas, constituindo, inclusive, importante referencial para a presente análise.

Não obstante, a evolução da execução contratual, a superveniência de novos elementos fáticos, normativos e econômicos, bem como a interpretação regulatória acerca de determinados dispositivos contratuais, especialmente considerando as manifestações das partes no âmbito do desenvolvimento desta revisão tarifária extraordinária, impõem a reavaliação de aspectos específicos capazes de influenciar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Nesse contexto, a presente revisão concentra-se, essencialmente, na análise dos seguintes aspectos:

I. Verificação da ocorrência de eventos supervenientes potencialmente caracterizadores de desequilíbrio econômico-financeiro, especialmente aqueles relacionados à frustração da demanda, à reoneração gradual da folha de pagamento e à variação extraordinária de custos operacionais;
II. Reavaliação das premissas econômico-financeiras utilizadas na modelagem do Fluxo de Caixa Descontado, à luz das informações operacionais atualmente disponíveis;
III. Análise da adequada alocação contratual dos riscos associados à demanda, considerando a interpretação sistemática do Contrato de Concessão, incluindo o Edital e seus anexos, e da proposta vencedora;
IV. Avaliação comparativa dos mecanismos juridicamente admissíveis para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, compreendendo a revisão da tarifa técnica, a compensação financeira direta e eventuais soluções híbridas;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

V. Apuração dos impactos econômico-financeiros decorrentes das diferentes hipóteses de recomposição, mediante preservação da Taxa Interna de Retorno (TIR) originalmente pactuada.

Por outro lado, não constituem objeto da presente Revisão Tarifária Extraordinária a alteração das condições essenciais do Contrato de Concessão, a modificação da política tarifária municipal ou a definição da tarifa pública a ser cobrada dos usuários, matérias inseridas na esfera de competência do Poder Concedente, observado o regime jurídico da concessão e a legislação aplicável.

Dessa forma, a presente instrução processual limita-se à apuração técnica do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e à apresentação dos elementos regulatórios necessários para subsidiar a decisão administrativa a ser oportunamente adotada pelo Poder Concedente, preservadas as competências legalmente atribuídas a cada um dos agentes envolvidos.

4. DO AMPARO LEGAL

A presente Revisão Tarifária Extraordinária encontra fundamento no regime constitucional e legal aplicável às concessões de serviços públicos, especialmente no dever de preservação do equilíbrio econômico-financeiro originalmente pactuado, assegurando simultaneamente a continuidade, a adequação e a modicidade da prestação do serviço público concedido.

A prestação de serviços públicos sob regime de concessão encontra fundamento no art. 175 da Constituição Federal e na Lei Federal nº 8.987/1995, cabendo ao Poder Público assegurar a adequada prestação do serviço e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Nos termos do art. 9º da Lei nº 8.987/1995, a tarifa deverá ser preservada pelas regras de revisão previstas no edital, contrato e legislação aplicável.

A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro contratual também encontra amparo no art. 37, XXI, da Constituição Federal, bem como nos arts. 58 e 65 da Lei nº 8.666/1993.

A jurisprudência pátria igualmente consolidou entendimento no sentido de que a preservação da equação econômico-financeira constitui dever jurídico imposto à

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Administração Pública e às concessionárias, especialmente em contratos de longa duração envolvendo prestação de serviço público essencial.

A atuação regulatória da AGIR observa, simultaneamente, os princípios da legalidade, segurança jurídica, estabilidade regulatória, motivação, transparência, continuidade do serviço público, modicidade tarifária e preservação do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

5. DA CONSOLIDAÇÃO DAS PREMISSAS ADOTADAS

Conforme delimitado no capítulo anterior, a presente Revisão Tarifária Extraordinária não se destina à reformulação integral da modelagem econômico-financeira da concessão, mas à atualização das premissas cuja revisão se mostrou necessária em razão da superveniência de novos elementos técnicos, jurídicos, regulatórios e operacionais verificados durante a execução contratual.

Nesse contexto, a instrução processual evidenciou que determinados temas discutidos durante a 1ª Revisão Tarifária Periódica permaneceram demandando maior uniformização interpretativa, seja em razão de lacunas contratuais, seja em decorrência da evolução da execução da concessão ou do amadurecimento da compreensão regulatória acerca de determinados dispositivos do Edital e do Contrato.

Com a finalidade de assegurar ampla participação dos agentes envolvidos e conferir maior segurança jurídica às premissas adotadas, esta Agência promoveu reuniões técnicas, solicitou manifestações formais das partes e oportunizou o contraditório acerca dos principais temas capazes de influenciar a modelagem econômico-financeira da presente revisão.

Desta forma, com o objetivo de promover alinhamento técnico e institucional acerca dessas questões, esta Agência realizou, em 12/05/2026, reunião com participação do Poder Concedente e da Concessionária, cujo conteúdo foi formalizado na respectiva Memória de Reunião, acostada aos autos do Processo Administrativo nº 114/2026.

A referida reunião teve caráter eminentemente instrutório e técnico, voltado à consolidação de informações, discussão de premissas regulatórias e alinhamento metodológico necessário ao desenvolvimento dos estudos da presente RTE, sem implicar reconhecimento automático das manifestações, interpretações ou entendimentos

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

apresentados. Na oportunidade, a Concessionária apresentou seus posicionamentos e justificativas técnicas acerca dos temas discutidos, os quais restaram devidamente registrados na Memória de Reunião.

Contudo, considerando que parte dos temas submetidos à discussão envolvia definições afetas à competência do Poder Concedente — especialmente aquelas relacionadas à formulação de políticas públicas, operacionalização de mecanismos compensatórios, subsídios e interpretação de cláusulas contratuais cuja aplicação dependia de manifestação administrativa — esta Agência solicitou posicionamento formal do Município acerca dessas matérias. As manifestações apresentadas inicialmente em reunião presencial no dia 10/06/2026 e, posteriormente, nos Ofício nº 279/2026, última versão recebida em 17/07/2026, e nº 293/2026, recebido em 23/07/2026, passaram a integrar os elementos instrutórios do processo e subsidiaram a definição das premissas adotadas na presente revisão, conforme demonstrado a seguir:

i. TRATAMENTO DOS CRÉDITOS NAS NUVENS NO FLUXO DE CAIXA

1ª RTP	Recomendou que estes créditos fossem considerados como receita, tendo em vista que: • a própria Concessionária os incluiu na receita informada para a operação na fase de levantamento de dados da RTP; • os valores representam ingresso financeiro efetivo vinculado à prestação do serviço; • não há segregação contábil específica desses recursos; e • os valores vêm sendo utilizados para custeio da operação do sistema.
Concessionária	Solicitou a não inclusão destes créditos como receita no Fluxo de Caixa, e sustentou que: • o item 9.1.4 do Projeto Básico vincula a receita efetiva à quantidade de passageiros transportados e às tarifas públicas praticadas;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

	• tais valores possuem natureza de passivo, uma vez que correspondem a créditos ainda não utilizados pelos usuários; • o saldo pode ser controlado por ambas as partes pelo sistema de bilhetagem; e • eventual saldo remanescente ao término da concessão deverá ser devolvido ao Poder Concedente.
Município	**Mantêm o posicionamento recomendado na RTP, de incorporar os créditos nas nuvens como receitas, com celebração de aditivo ao contrato para regular a reversão de créditos nas nuvens ao fim da Concessão.**

ii. ALOCAÇÃO DO RISCO DE DEMANDA

1ª RTP	Não promoveu alteração das projeções de demanda, atualizou apenas o ciclo tarifário com base nos dados efetivamente realizados. Identificou divergências entre os instrumentos contratuais: • a Matriz de Riscos indica compartilhamento do risco; • o Item 5.1.11 das instruções da proposta financeira atribui à concessionária o risco do crescimento da demanda; • a Cláusula de revisão tarifária extraordinária admite recomposição em caso de alteração da demanda. Considerou que fatores de demanda decorrem, em grande parte, de circunstâncias alheias ao controle direto da concessionária. Evidenciou a necessidade de consolidação interpretativa da alocação do risco para o período remanescente da concessão.
Concessionária	Possui o entendimento de que o risco de demanda deve ser suportado 100% pelo Poder Concedente. Solicitou que as projeções futuras sejam atualizadas com base na média dos últimos 12 meses de operação.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Município	**Solicitou a apresentação de 3 cenários, a serem elaborados pela AGIR, considerando: (i) alocação de risco 100% ao Poder Concedente; (ii) alocação de risco 100% à Concessionária; (iii) alocação de risco compartilhada em 50%.**

iii. MECANISMO DE REEQUILÍBREIO ECONÔMICO-FINANCEIRO (AUMENTO DO PREÇO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO E/OU COMPENSAÇÃO DIRETA)

1ª RTP	O contrato prevê, como regra geral, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio da revisão tarifária. Admite, contudo, a utilização de mecanismos alternativos de compensação, desde que haja concordância entre as partes (Cláusula XVII.7.1). À época da RTP, não houve acordo entre Poder Concedente e Concessionária quanto à adoção de mecanismo alternativo. O reequilíbrio apurado foi, portanto, operacionalizado por meio do Índice de Reequilíbrio Tarifário (IRT).
Concessionária	Solicitou que eventual passivo identificado seja compensado por meio de compensação direta, em substituição ou complementação à recomposição tarifária.
Município	**Na última versão da manifestação, desconsiderou a hipótese de pagamento de compensação direta e solicita que fosse considerado pela AGIR apenas cenário de recomposição integral via aumento de tarifa.**

iv. METODOLOGIA DE CÁLCULO DOS SUBSÍDIOS (VALOR FIXO OU APURAÇÃO MENSAL)

1ª RTP	Recomendou a definição formal de metodologia de cálculo, critérios de atualização, periodicidade de pagamento e responsabilidades das partes. Indicou como alternativas possíveis: • subsídio em valor fixo previamente definido; ou

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

	• subsídio variável, calculado periodicamente com base em parâmetros objetivos da operação, como demanda transportada e diferença entre tarifa pública e tarifa de remuneração.
Concessionária	Manifestou preferência pela apuração periódica do subsídio com base nos resultados efetivamente observados na operação.
Município	**Solicitou que fosse adotado o cálculo de subsídio fixo, previamente definido, com base na média do ano anterior, com o objetivo de conferir maior previsibilidade e agilidade aos repasses financeiros durante o período de vigência.**

v. APLICAÇÃO QUANTO À TAXA DE MODICIDADE TARIFÁRIA

1ª RTP	Identificou que a planilha econômico-financeira vinha aplicando a taxa de modicidade tarifária de 0,5% de forma a majorar a tarifa de remuneração. Verificou que tal tratamento constava das planilhas integrantes do edital e da proposta apresentada pela Concessionária. Contudo, considerou que a referida taxa foi instituída com fundamento na Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo os ganhos de eficiência ser revertidos em favor da modicidade tarifária. Desta forma, para estar em concordância com a Lei, promoveu ajuste na modelagem econômico-financeira para que o efeito da taxa incidisse em benefício da tarifa, e não em seu agravamento.
Concessionária	Informou que realizaria avaliação interna acerca do tema e apresentaria manifestação específica, porém esta não foi recebida pela AGIR até a conclusão deste Parecer.
Município	**Decidiu pela manutenção da metodologia originalmente prevista no Plano de Negócios da Proposta Comercial, por entender que a Concessionária formulou sua proposta considerando essa sistemática de cálculo, não se mostrando adequada sua alteração no âmbito da presente revisão.**

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

vi. ATUALIZAÇÃO DAS PROJEÇÕES OPERACIONAIS FUTURAS

1ª RTP	Não promoveu alterações nas projeções operacionais futuras da concessão, pois a análise limitou-se à atualização do fluxo de caixa referente ao ciclo tarifário avaliado, considerando os dados efetivamente realizados no período.
Concessionária	Solicitou a atualização das projeções operacionais futuras com base na média da quilometragem efetivamente realizada nos últimos 12 meses. Recomendou que eventuais alterações futuras determinadas pelo Poder Concedente, durante o curso desta RTE, devem ser incorporadas à modelagem somente se formalmente solicitadas à Concessionária.
Município	**Concordou com a atualização da projeção futura de operação com base na média da quilometragem efetivamente realizada nos últimos 12 meses e não propôs mudanças na projeção de oferta. No Ofício nº 269/2026, alterou o posicionamento anteriormente manifestado, passando a sustentar que a atualização das projeções operacionais futuras deve observar a alocação do risco de demanda à concessionária, nos termos do entendimento manifestado quanto à matriz de riscos da concessão.**

vii. TRATAMENTO DOS CUSTOS ADICIONAIS RELACIONADOS ÀS DESPESAS DE PESSOAL (“14º SALÁRIO”)

1ª RTP	Não considerou a inclusão do benefício denominado “14º salário” na modelagem econômico-financeira, pois: • entendeu que a cláusula contratual de reajuste das despesas de pessoal vincula a atualização da rubrica à variação salarial decorrente do acordo coletivo da categoria; • considerou que outras condições negociadas além da variação salarial ordinária não estariam automaticamente abrangidas pela metodologia contratual de reajuste.

	Adotou, portanto, o entendimento de que eventuais custos adicionais decorrentes de negociações coletivas que extrapolem a mera atualização salarial constituem risco ordinário da atividade empresarial da Concessionária.
Concessionária	Solicitou a inclusão do benefício na modelagem econômico-financeira, uma vez que: • a parcela possui natureza de premiação prevista em acordo coletivo da categoria; • a medida foi adotada como alternativa à concessão de reajuste salarial mais elevado, que produziria um aumento maior de encargos sociais; • o benefício decorre das condições efetivamente necessárias para manutenção e contratação de motoristas no mercado de trabalho atual, devendo ser reconhecido como custo operacional da prestação do serviço.
Município	**Concordou com a inclusão do benefício na modelagem econômico-financeira, pelos motivos apresentados pela Concessionária.**

viii. TRATAMENTO DA REONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO

1ª RTP	Considerou apenas os efeitos da reoneração da folha de pagamento efetivamente incidentes durante o período analisado: • incluiu na modelagem os impactos decorrentes da primeira etapa da reoneração, aplicável a partir de janeiro de 2025; • não promoveu projeções de impactos futuros, uma vez que a revisão se concentrou na atualização do ciclo tarifário então avaliado.
Concessionária	Solicitou a inclusão integral das parcelas futuras de reoneração previstas na legislação federal, sustentando que:

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

	• a majoração gradual da carga tributária já se encontra definida normativamente, possuindo cronograma de incidência conhecido e previamente estabelecido; • a consideração apenas das parcelas já incorridas tende a gerar sucessivas necessidades de recomposição ao longo da concessão, reduzindo a estabilidade da modelagem econômico-financeira.
Município	**Concordou com a inclusão de todas as parcelas da reoneração previstos na modelagem econômico-financeira, pelos motivos apresentados pela Concessionária.**

ix. PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DE PLANO DE RENOVAÇÃO DA FROTA

1ª RTP	Não promoveu alterações nas projeções futuras de renovação da frota. A análise considerou os investimentos, depreciações e demais custos efetivamente observados no ciclo tarifário avaliado, sem reprogramação do cronograma contratual de substituição dos veículos.
Concessionária	Manifestou interesse em discutir alterações no plano de renovação da frota previsto para o período remanescente da concessão. Argumenta que a concentração da substituição de grande número de veículos em um mesmo período pode gerar impactos operacionais e econômico-financeiros relevantes. Comprometeu-se a apresentar proposta de readequação do cronograma de renovação para validação do Poder Concedente.
Município	**Manifestou concordância em avaliar eventual proposta de readequação do cronograma de renovação da frota, caso esta fosse apresentada pela Concessionária. Contudo, até a conclusão da presente análise, a AGIR não recebeu manifestação formal do Poder Concedente validando alterações no plano de renovação originalmente previsto.**

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

x. DEFINIÇÃO DE ENTENDIMENTO ACERCA DA FROTA RESERVA

1ª RTP	A análise considerou que a Concessionária não estaria atendendo integralmente a exigência contratual de manutenção de frota reserva correspondente a 10% da frota operacional. O entendimento adotado partiu da premissa de que a frota reserva deveria estar segregada da frota operacional e disponível para substituição dos veículos em operação.
Concessionária	Esclareceu que a operação adota sistema de reserva técnica, composta por veículos que integram a própria frota contratada. Argumenta que os veículos destinados à cobertura de manutenções, falhas operacionais e substituições eventuais permanecem vinculados à concessão, ainda que não estejam permanentemente apartados da operação regular Defende que a reserva técnica atualmente existente atende à finalidade operacional prevista contratualmente.
Município	**Manifestou concordância com o entendimento apresentado pela Concessionária, reconhecendo que o modelo operacional atualmente adotado atende satisfatoriamente às necessidades da prestação do serviço e pode ser considerado compatível com a finalidade contratualmente atribuída à reserva técnica.**

xi. INVESTIMENTOS INICIAIS NÃO CONSIDERADOS NA RTP

1ª RTP	Os investimentos iniciais cujos valores foram informados pela Concessionária sem a apresentação da respectiva Nota Fiscal de aquisição não foram considerados na RTP. Por outro lado, foram mantidos os investimentos decorrentes de fórmulas ou parâmetros vinculados a outros componentes da planilha, promovendo-se apenas as atualizações necessárias dos respectivos valores.

Concessionária	Esclareceu que parte dos ativos utilizados na operação atual já integrava seu patrimônio em decorrência de contrato anterior e permanece atendendo às necessidades da presente concessão. Destacou que não houve apontamento formal do Poder Concedente acerca de eventual descumprimento das obrigações contratuais relacionadas a esses ativos. Informou que apresentará documentação complementar visando comprovar a existência, disponibilidade e utilização dos bens vinculados à operação, para fins de validação dos investimentos por parte do Município.
Município	**Confirmou o recebimento do acesso ao drive com os documentos entregues pela Concessionária e disse que a DTT vem fiscalizando seu teor, como também, solicitando que a concessionária o mantenha atualizado. Por fim, confirmou que os dados existentes, refletem a atualidades dos fatos.**

xii. METODOLOGIA DE CÁLCULO DE REAJUSTE TARIFÁRIA

1ª RTP	Foi identificada a coexistência de dispositivos contratuais passíveis de interpretações distintas quanto à metodologia de atualização tarifária aplicável ao período compreendido entre a apresentação da proposta comercial e o início da operação. O contrato contém: • cláusula XV.I que estabelece reajustes tomando por referência a tarifa inicial; • fórmula paramétrica que considera a tarifa vigente e a variação dos índices econômicos ao longo do tempo; • cláusula transitória prevendo a aplicação do INPC no período anterior ao início da operação. A Decisão nº 283/2025 observou o histórico regulatório e operacional da concessão, verificando que os reajustes anteriormente praticados pelo

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

	Poder Concedente e pela Concessionária adotaram a fórmula paramétrica, sem aplicação exclusiva da cláusula transitória do INPC. Entretanto, no âmbito da RTP, determinadas premissas de cálculo passaram a considerar a incidência do INPC no período compreendido entre a proposta comercial e o início da operação, uma vez detectada a existência da cláusula transitória. A coexistência dessas interpretações produziu reflexos distintos na aplicação dos mecanismos de reajuste e revisão tarifária, evidenciando a necessidade de definição institucional uniforme para o período remanescente da concessão.
Concessionária	Defendeu a manutenção da metodologia historicamente aplicada na concessão, baseada na fórmula paramétrica prevista contratualmente, com base na tarifa vigente (e não inicial), e sem aplicação da cláusula transitória para o período anterior ao início da operação. Sustentou que a matéria já foi apreciada e consolidada no âmbito da Decisão nº 283/2025 e do Acórdão nº 112/2025 do Comitê de Regulação, e argumentou que eventual adoção de entendimento diverso implicaria revisão de premissas já apreciadas e aplicadas nos processos regulatórios anteriores.
Município	**O Poder Concedente concordou que as decisões regulatórias anteriores não impedem a evolução da interpretação técnica quando surgirem novos elementos de análise.** **Entretanto, manifestou entendimento de que a metodologia historicamente adotada na concessão — baseada na aplicação da fórmula paramétrica sobre a tarifa vigente, sem incidência da cláusula transitória — é a que melhor representa a evolução dos custos da concessão e preserva a coerência da sistemática de reajustes aplicada desde o início da execução contratual.**

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

xiii. SUBSTITUIÇÃO DO ÍNDICE PAGO DA FGV POR INDICADOR SIMILAR GRATUITO

1ª RTP	Verificou-se a indisponibilidade do índice originalmente previsto na modelagem contratual, em razão da necessidade de acesso mediante contratação onerosa junto à FGV. Diante dessa limitação, foi adotado, para fins de cálculo, o Índice de Preços ao Produtor – IPP, divulgado pelo IBGE, por apresentar metodologia e finalidade compatíveis com a atualização dos componentes analisados. A substituição ocorreu exclusivamente para viabilizar a continuidade dos cálculos da revisão tarifária, sem alteração das demais premissas da modelagem econômico-financeira.
Concessionária	Concordou com a utilização de indicador substitutivo e recomendou que a matéria fosse formalmente disciplinada mediante termo aditivo contratual, conferindo maior segurança jurídica e previsibilidade aos futuros processos de reajuste e revisão tarifária.
Município	**Concordou em analisar o estudo comparativo elaborado pela AGIR acerca da substituição do índice FGV por indicador equivalente do IBGE. Após a apresentação da análise técnica, manifestou-se favoravelmente à substituição, em razão da similaridade entre os indicadores e da maior transparência decorrente da utilização de índice de acesso público e gratuito.**

xiv. VARIAÇÃO EXTRAORDINÁRIA DO DIESEL

1ª RTP	À época da realização da 1ª Revisão Tarifária Periódica, não havia sido identificada variação extraordinária no preço do óleo diesel que justificasse tratamento específico no FCD.
Concessionária	Sustentou que a presente Revisão Tarifária Extraordinária contemplasse a atualização do custo do óleo diesel até a data de conclusão dos estudos, em razão das variações excepcionais verificadas no período, decorrentes

	de fatores externos imprevisíveis, notadamente os reflexos do cenário geopolítico internacional. Argumentou que o combustível constitui um dos principais componentes do custo operacional da concessão e que tais oscilações extrapolam as variações ordinárias normalmente absorvidas pelo risco empresarial da Concessionária.
Município	**Concordou que, excepcionalmente na presente RTE, os custos com óleo diesel fossem atualizados até a data de conclusão dos estudos regulatórios.** **Deliberou, contudo, que o reajuste tarifário subsequente deverá considerar apenas o período remanescente compreendido entre a data-base utilizada nesta revisão e a próxima data-base contratual, de forma a evitar sobreposição de períodos e duplicidade na recomposição do mesmo evento econômico.**

Em síntese, as premissas adotadas na presente Revisão Tarifária Extraordinária resultam da interpretação sistemática dos instrumentos licitatórios e contratuais, das manifestações apresentadas pelas partes, das definições formalizadas pelo Poder Concedente no exercício de suas competências e das avaliações técnicas promovidas por esta Agência durante a instrução processual. Sua adoção restringe-se à presente revisão extraordinária, sem prejuízo da necessidade de futura consolidação, mediante instrumento contratual próprio, dos temas que ainda recomendam maior precisão normativa e operacional para os ciclos regulatórios subsequentes.

6. DA MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA

Nos termos da Cláusula XVII.5 do Contrato de Concessão, a presente Revisão Tarifária Extraordinária foi desenvolvida mediante atualização da modelagem econômico-financeira originalmente apresentada pela Concessionária em sua Proposta Comercial, utilizando-se a metodologia do Fluxo de Caixa Descontado (FCD), de modo a verificar a manutenção da Taxa

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Interna de Retorno (TIR) originalmente pactuada na licitação e, quando necessário, apurar os ajustes indispensáveis ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

A adoção dessa metodologia decorre da própria natureza da presente revisão extraordinária, cujo objetivo consiste em reavaliar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão como um todo, incorporando os eventos supervenientes, as alterações legislativas, a evolução dos dados operacionais e as demais circunstâncias verificadas durante a execução contratual.

Diferentemente do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), cuja aplicação se mostra adequada para mensurar exclusivamente os impactos financeiros decorrentes de eventos individualizados, o Fluxo de Caixa Descontado (FCD) permite reavaliar integralmente a equação econômico-financeira da concessão, incorporando, em um único modelo, todas as alterações supervenientes verificadas ao longo da execução contratual. Considerando que a presente Revisão Tarifária Extraordinária envolve justamente a atualização global da modelagem econômico-financeira originalmente licitada, entendeu-se tecnicamente mais adequada a utilização do FCD, em consonância com o Contrato de Concessão e com as boas práticas regulatórias aplicáveis.

A construção do fluxo buscou preservar, tanto quanto possível, a estrutura econômico-financeira originalmente apresentada na proposta vencedora, promovendo apenas as atualizações decorrentes dos eventos supervenientes, dos dados operacionais efetivamente observados, das alterações legislativas ocorridas no período e dos entendimentos consensualmente construídos ao longo da instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária a partir da manifestação das partes.

Considerando que determinados dispositivos contratuais admitem mais de uma interpretação juridicamente defensável, quanto à alocação dos riscos da demanda e aos mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, optou-se pela elaboração de cenários alternativos de modelagem. Essa abordagem permitiu avaliar, de forma comparativa, os impactos decorrentes de cada interpretação possível, conferindo maior transparência ao processo decisório e subsidiando a indicação da solução técnica considerada mais aderente ao conjunto dos instrumentos licitatórios, contratuais e aos princípios regulatórios aplicáveis.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Registra-se, ainda, que toda a modelagem econômico-financeira foi desenvolvida em planilha eletrônica parametrizada, permitindo a rastreabilidade integral das premissas adotadas, dos cálculos realizados e dos impactos produzidos por cada variável considerada, assegurando transparência, reprodutibilidade e auditabilidade aos resultados obtidos.

Nos itens seguintes são detalhados os critérios técnicos adotados para atualização de cada componente do Fluxo de Caixa Descontado, bem como as respectivas justificativas regulatórias e econômico-financeiras que fundamentam a presente modelagem.

6.1. Passageiros equivalentes transportados e cenários de alocação do risco de demanda

A demanda projetada de passageiros equivalentes constitui uma das variáveis centrais da modelagem econômico-financeira da concessão, uma vez que influencia diretamente a estimativa de receitas operacionais e, consequentemente, a preservação da equação econômico-financeira originalmente pactuada. Por essa razão, a definição da correta alocação do risco de demanda representa um dos principais aspectos regulatórios analisados na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

Durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária verificou-se que a demanda efetivamente observada desde o início da operação mostrou-se persistentemente inferior àquela originalmente projetada na proposta vencedora do certame, circunstância que motivou ampla discussão entre as partes acerca da correta alocação do risco de demanda previsto nos instrumentos contratuais.

Diante desse contexto, e considerando que os instrumentos licitatórios e contratuais admitem interpretações distintas quanto à alocação do risco de demanda, foram desenvolvidos quatro cenários de modelagem econômico-financeira. A elaboração desses cenários não representa a criação de alternativas discricionárias por esta Agência, mas instrumento metodológico destinado a avaliar os impactos regulatórios decorrentes de cada interpretação juridicamente possível da matriz de riscos contratual.

Assim, foram elaborados os seguintes cenários:

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Cenário 1 – Risco integral do Poder Concedente

Atualização da demanda realizada até março de 2026 (conclusão do Ano 4) com base nos dados efetivamente observados, projetando-se para os anos remanescentes da concessão a média dos últimos doze meses de operação, sem aplicação de taxa de crescimento da demanda.

Neste cenário considera-se que a frustração da demanda constitui risco integralmente suportado pelo Poder Concedente.

Cenário 2 – Risco integral da Concessionária

Manutenção integral, para fins exclusivamente comparativos, das projeções de passageiros equivalentes originalmente constantes da proposta vencedora, assumindo-se que toda a divergência entre a demanda projetada e a demanda efetivamente observada constitui risco empresarial da Concessionária.

O cenário foi elaborado exclusivamente para isolar os efeitos do impacto resultante da diferença entre a demanda da proposta financeira e a demanda realizada, permitindo avaliar os impactos decorrentes da manutenção integral das premissas originalmente propostas.

Cenário 3 – Risco igualmente compartilhado (50%/50%)

Este cenário foi elaborado em atendimento à manifestação apresentada pelo Poder Concedente por meio do Ofício nº 279/2026, no qual informou que a matriz de riscos válida da concessão corresponde à versão em que o risco de demanda se encontra classificado como compartilhado entre as partes.

Conforme informado pelo Município, referido documento representa a matriz de riscos efetivamente aplicável ao Contrato de Concessão. Durante a instrução processual, entretanto, esta Agência Reguladora não localizou essa versão entre os documentos disponibilizados nos meios oficiais de transparência consultados, razão pela qual procedeu à análise específica da interpretação apresentada pelo Poder Concedente, incorporando-a como cenário autônomo na modelagem econômico-financeira.

Ressalta-se que o presente cenário de compartilhamento igualitário do risco de demanda (50% Poder Concedente e 50% Concessionária) foi elaborado exclusivamente para

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

fins de simulação e avaliação comparativa, em atendimento à manifestação expressa do Poder Concedente no âmbito do presente processo de revisão tarifária extraordinária. Não obstante sua apresentação, a interpretação sistemática dos documentos que compõem a relação jurídico-contratual — especialmente o Edital de Concorrência Pública nº 383/PMC/2019, seus anexos, a proposta vencedora e o Contrato de Concessão — não autoriza concluir, com adequada segurança jurídica, pela existência de uma alocação paritária (50%/50%) do risco de demanda. Ao contrário, os instrumentos licitatórios evidenciam que a demanda-base utilizada na modelagem econômico-financeira foi previamente definida pelo Poder Concedente e imposta aos licitantes para fins de elaboração das propostas, cabendo à concessionária assumir expressamente apenas o risco associado ao incremento de demanda eventualmente ofertado, nos limites estabelecidos pelo edital.

Ademais, a matriz de riscos à qual a Agência teve acesso quando do recebimento da documentação referente ao procedimento licitatório e ao contrato de concessão, por ocasião do início das atividades regulatórias dos serviços, previa alocação quantitativamente definida de 80% ao Poder Concedente e 20% à Concessionária para o risco de demanda. Nesse contexto, não se identificam, nos instrumentos contratuais originários, disposições suficientes para conduzir, de forma objetiva e inequívoca, à interpretação de compartilhamento igualitário.

Dessa forma, os resultados decorrentes do cenário 50/50 devem ser interpretados estritamente como exercício simulatório destinado a demonstrar os efeitos econômico-financeiros da interpretação atualmente adotada pelo Poder Concedente, sem que isso represente concordância técnica da Agência Reguladora ou conclusão regulatória quanto à sua aderência ao arcabouço licitatório e contratual que fundamentou a delegação dos serviços.

Eventual adoção deste cenário pressupõe a concordância expressa entre o Poder Concedente e a Concessionária quanto aos critérios de repartição dos efeitos econômicos decorrentes da frustração da demanda, bem como a correspondente formalização por meio dos instrumentos jurídicos cabíveis. Tal cautela mostra-se necessária considerando que o Contrato de Concessão não estabelece metodologia objetiva para operacionalizar o

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

compartilhamento do risco de demanda, tampouco define os critérios de apuração e alocação de seus efeitos econômico-financeiros entre as partes.

Cenário 4 – Risco parcialmente compartilhado (o risco do Poder Concedente é a demanda prevista em Edital, e o risco da Concessionária é o incremento de demanda incluso na Proposta Comercial)

Além dos cenários anteriormente descritos, esta Agência elaborou cenário específico que considera como risco empresarial apenas o incremento adicional de demanda ofertado pela própria Concessionária em sua proposta comercial.

Esse entendimento decorre dos itens 5 e 5.1.11 do Anexo IV do Edital de Concorrência Pública nº 383/PMC/2019, que trata das instruções para elaboração da proposta financeira, segundo o qual eventual taxa adicional de crescimento da demanda constitui risco assumido pela licitante.

> 5. FLUXO DE CAIXA PROJETADO DA CONCESSÃO
> [...]
> **A demanda estimada utilizada na projeção do Fluxo de Caixa**, bem como, a quilometragem programada apurada pela missão operacional, os coeficientes e parâmetros de consumo, as taxas, os percentuais e demais fatores, **estão fixados para os fins deste Edital.**
> [...]
> 5.1.11 Planilha 18 – Fluxo de Caixa Projetado
> A Licitante deverá informar o preço da Tarifa Remuneração Proposta, o qual não poderá ser igual ou superior à Tarifa de Remuneração Máxima admitida no Edital, **caso julgue necessário, poderá propor o percentual de Incremento da Demanda, respeitando o limite máximo de 1,25% ao ano**.
> Caso a Licitante proponha um percentual de Incremento da Demanda está deverá ser justificada e deverá demonstrar a viabilidade do percentual proposto. O percentual de incremento da demanda é de inteira responsabilidade da licitante e constitui risco exclusivo da mesma.

Assim, neste cenário, considera-se como base a demanda efetivamente observada e sua projeção a partir da média dos últimos doze meses, para fins de recomposição da parcela da demanda originalmente estruturada pelo Poder Concedente. Sobre essa base, incorpora-se exclusivamente o incremento de demanda projetado pela própria Concessionária em sua proposta comercial, mantendo essa parcela como risco empresarial assumido

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

voluntariamente pela licitante. Dessa forma, atribui-se à Concessionária apenas o risco correspondente ao crescimento adicional de demanda por ela ofertado, preservando-se a repartição objetiva dos riscos decorrente das escolhas realizadas no momento da apresentação da proposta comercial.

Para a quantificação desse incremento de demanda, adotou-se como referência a tarifa pública vigente em cada mês regulatório, previamente convertida para valores reais da data-base da proposta comercial mediante o procedimento de deflacionamento descrito neste Parecer. Essa metodologia permite mensurar, em bases econômicas homogêneas, a parcela da receita correspondente ao incremento de demanda assumido pela Concessionária, preservando a consistência metodológica do Fluxo de Caixa Descontado.

Na avaliação desta Agência, esse cenário representa a interpretação que melhor compatibiliza o Edital, a Proposta Comercial e o Contrato de Concessão, preservando simultaneamente a lógica competitiva da licitação, a alocação objetiva dos riscos contratuais e o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro diante da frustração da demanda originalmente prevista pelo Poder Concedente quando da elaboração do Processo Licitatório que originou o Contrato de Concessão. Por essa razão, ele constitui o principal referencial técnico para as análises desenvolvidas nos capítulos subsequentes, sem prejuízo da apresentação comparativa dos demais cenários.

Registra-se que, além do cenário de compartilhamento igualitário elaborado em razão da interpretação apresentada pelo Poder Concedente acerca da matriz de riscos contratual, não foram desenvolvidos outros cenários baseados em percentuais arbitrários de repartição da frustração da demanda (tais como 60%/40%, 70%/30% ou 80%/20%). Isso porque, embora a Matriz de Riscos classifique o risco de demanda como compartilhado, não estabelece qualquer critério objetivo para repartição percentual de seus efeitos entre as partes. Ao contrário, a própria Matriz de Riscos descreve o risco de demanda como decorrente de fatores predominantemente externos à atuação da Concessionária, relacionados à competitividade do sistema, à política pública de transportes, às condições econômicas e às alterações na dinâmica urbana. Como mecanismo de mitigação, a matriz prevê a realização de estudos

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

baseados em informações atualizadas e a existência de cláusula contratual de reequilíbrio econômico-financeiro em razão do excesso ou da redução da demanda.

Sob esse aspecto, observa-se que a demanda utilizada como base para a modelagem econômico-financeira da concessão foi previamente definida pelo Poder Concedente e incorporada aos documentos licitatórios, cabendo à licitante apenas a faculdade de propor incremento adicional de demanda, limitado aos parâmetros estabelecidos no Edital, cuja responsabilidade foi expressamente atribuída à própria Concessionária. Assim, os estudos que fundamentaram a demanda-base da concessão integram a estruturação promovida pelo Poder Concedente, permanecendo sob responsabilidade da licitante apenas a parcela correspondente ao incremento voluntariamente ofertado em sua proposta comercial.

Ademais, a Cláusula XVII.4.1 do Contrato de Concessão admite expressamente a instauração de Revisão Tarifária Extraordinária em decorrência da variação da demanda, sem estabelecer qualquer limite mínimo de materialidade ou percentual de absorção prévia pela Concessionária. Tal previsão possui relevante significado regulatório, pois evidencia que a ocorrência de variações na demanda constitui hipótese potencial de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Em seu sentido mais elementar, a admissão de revisão tarifária para determinado evento indica que seus impactos econômicos não foram integralmente alocados à Concessionária, uma vez que, caso o risco de demanda lhe fosse atribuído de forma exclusiva, sua materialização deveria ser integralmente absorvida pela operadora, sem direito à recomposição.

Dessa forma, não se identificou fundamento contratual ou regulatório que permitisse a adoção, por iniciativa desta Agência Reguladora, de percentuais fixos de compartilhamento da frustração da demanda. Por essa razão, restringiu-se a análise aos cenários diretamente amparados pelas diferentes interpretações possíveis dos instrumentos licitatórios e contratuais, ressalvando-se que eventual implementação do cenário de compartilhamento igualitário dependerá da manifestação expressa de vontade do Poder Concedente e da Concessionária, bem como da correspondente formalização por meio de instrumento contratual específico.

A apresentação dos quatro cenários não traduz indecisão metodológica, mas opção deliberada desta Agência por conferir transparência ao processo decisório regulatório,

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

demonstrando os impactos econômico-financeiros associados a cada interpretação possível da matriz de riscos contratual e permitindo que a solução técnica posteriormente recomendada seja compreendida de forma objetiva e fundamentada.

Ao final da presente análise, esta Agência Reguladora indica, dentre os cenários examinados, aquele que considera apresentar maior aderência aos instrumentos licitatórios e contratuais, sem prejuízo da avaliação, pelo Poder Concedente e pela Concessionária, das alternativas cuja implementação dependa de consenso entre as partes e da correspondente formalização jurídica.

Por fim, registra-se que, para a apuração dos passageiros equivalentes, a presente Revisão Tarifária Extraordinária adotou critério distinto daquele utilizado na 1ª Revisão Tarifária Periódica. Naquela oportunidade, os passageiros equivalentes foram calculados com base nos coeficientes de equivalência previstos contratualmente para cada categoria tarifária. Entretanto, verificou-se que a tarifa pública efetivamente praticada para cada categoria é arredondada para duas casas decimais, em observância aos critérios de cobrança do sistema de bilhetagem, circunstância que produz pequenas diferenças em relação aos valores obtidos pela aplicação direta das equivalências contratuais.

Dessa forma, nesta Revisão Tarifária Extraordinária, os passageiros equivalentes foram apurados a partir das tarifas públicas efetivamente praticadas em cada categoria de usuário, por tal critério refletir com maior precisão a receita operacional efetivamente auferida pela Concessionária e as condições reais de arrecadação do sistema.

6.2. Tarifa de remuneração

Considerando as discussões realizadas durante a instrução processual acerca das formas juridicamente admissíveis de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, foram analisados dois mecanismos distintos de recomposição, ambos preservando a Taxa Interna de Retorno originalmente pactuada e diferenciando-se apenas quanto à forma de compensação do desequilíbrio econômico-financeiro apurado.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Mecanismo A – Recomposição exclusivamente tarifária

O primeiro mecanismo de recomposição consiste na determinação da tarifa técnica de equilíbrio, calculada por meio do Solver, de forma que o Valor Presente Líquido do fluxo de caixa retorne ao valor zero, preservando-se a Taxa Interna de Retorno originalmente prevista no contrato. Nesse caso, toda a recomposição do desequilíbrio — passado e futuro — ocorre exclusivamente por meio da tarifa técnica.

Assim, tanto os efeitos já verificados quanto aqueles projetados para o período remanescente da concessão são absorvidos pela tarifa técnica recalculada, preservando-se a Taxa Interna de Retorno originalmente pactuada.

Mecanismo B – Recomposição híbrida

O segundo mecanismo de recomposição analisado considera solução híbrida, na qual o desequilíbrio econômico-financeiro acumulado até a data-base da presente Revisão Tarifária Extraordinária é apurado por meio do Fluxo de Caixa Descontado e tratado mediante aporte financeiro direto do Poder Concedente, permanecendo a tarifa técnica responsável exclusivamente pelo equilíbrio da concessão para o período remanescente do contrato. Essa abordagem permite distinguir os efeitos decorrentes do passivo regulatório já constituído daqueles relacionados à operação futura do sistema, preservando a racionalidade econômico-financeira da concessão e conferindo maior transparência aos diferentes mecanismos de recomposição admitidos contratualmente.

Nesse âmbito, distingue-se o desequilíbrio econômico-financeiro efetivamente constituído até a data-base da presente revisão, correspondente a conclusão do Ano 04, daquele projetado para o período remanescente da concessão. O passivo regulatório já materializado é objeto de compensação financeira direta pelo Poder Concedente, enquanto a tarifa técnica recalculada passa a refletir exclusivamente as condições necessárias à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro durante o restante da vigência contratual.

Registra-se que não foi considerado, como mecanismo autônomo de recomposição, o pagamento integral do Valor Presente Líquido resultante da atualização do Fluxo de Caixa Descontado. Embora o VPL constitua o principal indicador para aferição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, seu valor incorpora, simultaneamente, os efeitos

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

financeiros já materializados e aqueles projetados para todo o período remanescente da concessão. Dessa forma, sua utilização como base para eventual indenização imediata implicaria antecipação financeira de eventos futuros ainda não ocorridos, hipótese que não se mostra compatível com a natureza prospectiva da modelagem econômico-financeira adotada na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

Registra-se, ainda, que, em sua manifestação mais recente, formalizada por meio do Ofício nº 276/2026, o Poder Concedente informou não possuir interesse na adoção de mecanismo de recomposição mediante compensação financeira direta. Não obstante, considerando que tal mecanismo foi expressamente pleiteado pela Concessionária e que sua análise contribui para a avaliação das alternativas regulatórias previstas contratualmente, esta Agência Reguladora procedeu à sua modelagem exclusivamente para fins comparativos e de exaurimento das possibilidades de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Cumpre registrar que a modelagem da solução híbrida ora apresentada decorre de pleito formulado pela Concessionária no âmbito da presente Revisão Tarifária Extraordinária, por meio do qual foi requerida a compensação direta de eventual passivo regulatório identificado, em substituição ou de forma complementar à recomposição tarifária. A inclusão deste cenário não representa posicionamento regulatório quanto à sua adoção, constituindo-se exclusivamente em exercício de simulação destinado a demonstrar os efeitos econômico-financeiros decorrentes de sua eventual implementação e a subsidiar a avaliação das alternativas de recomposição admitidas contratualmente.

Ressalta-se, ainda, que o Contrato de Concessão estabelece em sua Cláusula XVII.7, como regra geral, que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja promovida mediante a atualização da Tarifa Técnica de Remuneração. A utilização de mecanismos alternativos ou complementares, como atribuição de compensação direta à Concessionária ou soluções híbridas, pressupõe consenso entre o Poder Concedente e a Concessionária, bem como a correspondente formalização por instrumento jurídico específico, disciplinando, no mínimo, a forma de recomposição, o cronograma financeiro, as fontes de recursos, os critérios de atualização e as demais condições necessárias à preservação da equação econômico-financeira contratual.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Por essa razão, a presente análise restringiu-se aos mecanismos de recomposição capazes de preservar a Taxa Interna de Retorno contratual sem antecipar a compensação de desequilíbrios ainda não materializados, consistentes na recomposição integral por meio da tarifa técnica ou na solução híbrida, em que apenas o passivo efetivamente constituído até o ano contratual da revisão é objeto de compensação financeira direta.

6.3. Receita Bruta

Todas as receitas consideradas na modelagem do Fluxo de Caixa Descontado foram expressas em valores reais da data-base da proposta comercial, observadas as premissas de atualização monetária adotadas na modelagem econômico-financeira.

A adoção desse procedimento tem por finalidade preservar a comparabilidade econômica entre a modelagem originalmente apresentada na proposta vencedora e a modelagem atualizada nesta Revisão Tarifária Extraordinária, neutralizando os efeitos exclusivamente inflacionários e permitindo que as diferenças observadas decorram apenas da atualização das premissas econômico-financeiras da concessão.

A receita bruta do sistema foi estruturada nas rubricas apresentadas a seguir.

6.3.1. Receita operacional

A receita operacional corresponde ao produto entre o número de passageiros equivalentes transportados e a tarifa pública vigente em cada período, constituindo a principal fonte de receita da concessão e uma das variáveis centrais da modelagem econômico-financeira.

A utilização da tarifa pública na apuração da receita operacional decorre do fato de representar a efetiva arrecadação tarifária do sistema em cada período, permanecendo a tarifa técnica como parâmetro de remuneração e de aferição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Na 1ª Revisão Tarifária Periódica, a receita operacional foi considerada com base nos valores líquidos informados pela própria Concessionária.

Durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária, verificou-se, contudo, que essa metodologia apresentava menor aderência à estrutura adotada para o

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Fluxo de Caixa Descontado, uma vez que os tributos incidentes sobre a receita eram posteriormente considerados em rubrica específica do Fluxo de Caixa Descontado. Nessas condições, a utilização da receita líquida implicava redução prévia da base de cálculo e posterior consideração da mesma carga tributária em etapa distinta da modelagem, produzindo distorção metodológica.

Em razão disso, passou-se a adotar a receita operacional bruta como base da modelagem econômico-financeira, preservando-se a coerência interna do Fluxo de Caixa Descontado e assegurando que a incidência tributária ocorra exclusivamente na rubrica destinada à apuração dos tributos.

Sobre essa base foram aplicados os quatro cenários de demanda descritos no item 6.1, refletindo diretamente os impactos decorrentes das diferentes hipóteses de alocação do risco de demanda sobre a arrecadação tarifária do sistema.

6.3.2. Receitas acessórias

Durante a fase de consolidação das premissas da presente Revisão Tarifária Extraordinária, a Concessionária requereu que a projeção das receitas acessórias fosse limitada ao prazo de vigência do contrato de publicidade atualmente existente, deixando de considerar projeções para o período remanescente da concessão.

Todavia, considerando que o Poder Concedente deliberou pela manutenção de outros parâmetros originalmente constantes da proposta vencedora — como ocorreu, por exemplo, com a taxa destinada à modicidade tarifária —, entendeu-se adequado preservar a coerência metodológica da modelagem econômico-financeira às demais premissas originalmente assumidas pela Concessionária quando da apresentação de sua proposta comercial.

Além disso, observa-se que o próprio edital atribuiu às licitantes o ônus pela estimativa das receitas acessórias a serem exploradas ao longo da concessão, cabendo a cada proponente avaliar sua capacidade de geração dessas receitas e refletir tais expectativas em sua proposta econômica.

Tal entendimento encontra respaldo, ainda, na própria matriz contratual de riscos, uma vez que a Cláusula X.1 do Contrato estabelece que a Concessionária assumirá os riscos inerentes à concessão, inclusive aqueles decorrentes da frustração das receitas

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

complementares previstas, evidenciando que eventual desempenho inferior ao originalmente estimado integra o risco empresarial assumido pela concessionária no momento da licitação.

Dessa forma, conclui-se que a mera redução das receitas acessórias efetivamente auferidas não constitui fato apto, por si só, a justificar a revisão das projeções originalmente constantes do Fluxo de Caixa Descontado, razão pela qual foram mantidos, para fins desta Revisão Tarifária Extraordinária, os valores originalmente propostos na licitação.

Admitir solução diversa implicaria transferir ao Poder Concedente risco empresarial expressamente assumido pela Concessionária quando da formulação de sua proposta econômica, em desconformidade com a matriz de riscos estabelecida pelo Edital e pelo Contrato de Concessão e em afronta à isonomia entre os licitantes que participaram do certame.

A manutenção das projeções originalmente apresentadas não impede que, em futuras revisões tarifárias, sejam avaliadas alterações estruturais ou supervenientes capazes de modificar permanentemente o potencial de exploração das receitas acessórias da concessão. Entretanto, a simples frustração das expectativas econômicas formuladas pela própria licitante, desacompanhada de alteração relevante do contexto contratual ou regulatório, permanece inserida no âmbito do risco empresarial assumido pela Concessionária.

6.3.3. Subsídios e aportes financeiros

A proposta comercial vencedora não contemplava qualquer mecanismo de subsídio ou aporte financeiro do Poder Concedente, uma vez que a remuneração da concessão estava integralmente estruturada sobre a arrecadação tarifária, as receitas acessórias e os demais parâmetros econômico-financeiros apresentados na licitação.

A rubrica específica de subsídios foi incorporada à modelagem apenas no âmbito da 1ª Revisão Tarifária Periódica, em razão da efetiva implementação de aportes financeiros destinados à manutenção da modicidade tarifária e à sustentabilidade econômico-financeira da prestação do serviço.

Na modelagem então adotada, os subsídios foram considerados como ingresso financeiro da concessão, porém receberam tratamento distinto da receita tarifária para fins de apuração dos tributos incidentes sobre o resultado da atividade. Em síntese, os aportes

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

financeiros eram acrescidos à receita operacional para determinação da receita líquida, posteriormente excluídos na apuração do resultado operacional (EBITDA) e novamente incorporados na composição do fluxo de caixa livre, metodologia que refletia o entendimento tributário adotado à época.

Entretanto, sobreveio a publicação da Lei Federal nº 14.789/2023, que revogou o regime anteriormente aplicável às subvenções governamentais e passou a determinar que os valores recebidos a esse título integrem, como regra geral, a base de incidência do IRPJ e da CSLL.

Diante dessa alteração legislativa, procedeu-se à atualização da modelagem econômico-financeira, conferindo aos subsídios tratamento tributário equivalente ao das demais receitas operacionais da concessão. Dessa forma, os aportes financeiros passaram a integrar a base considerada para apuração dos tributos incidentes sobre o resultado da concessão, em conformidade com o regime tributário atualmente vigente e assegurando maior consistência metodológica ao Fluxo de Caixa Descontado.

Cumpre registrar que, para fins de uniformização da modelagem econômico-financeira, os componentes operacionais da presente Revisão Tarifária Extraordinária foram atualizados até o encerramento do quarto ano regulatório, correspondente a março de 2026, data a partir da qual se iniciam as projeções para o período remanescente da concessão. Excepcionalmente, no caso dos subsídios, foram considerados todos os aportes financeiros efetivamente realizados pelo Poder Concedente até 07 de julho de 2026, por se tratarem de pagamentos efetuados após o encerramento do quarto ano regulatório, destinados à cobertura do passivo financeiro discutido entre as partes no âmbito da presente revisão.

Assim, foram incorporados ao fluxo todos os aportes financeiros efetivamente realizados pelo Poder Concedente até junho de 2026 e devidamente comunicados e documentados à Agência, independentemente da nomenclatura adotada nos respectivos instrumentos administrativos. As projeções futuras desta rubrica permaneceram zeradas, uma vez que eventual política de subsídios dependerá da decisão do Poder Concedente acerca da tarifa pública a ser praticada após a conclusão da presente Revisão Tarifária Extraordinária e da diferença entre esta e a tarifa técnica apurada.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.3.4. Créditos nas nuvens

Em relação aos créditos tarifários comercializados antecipadamente e ainda não utilizados pelos usuários ("créditos nas nuvens"), esta Agência mantém o entendimento técnico de que tais valores possuem relevância para a análise do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, uma vez que representam recursos financeiros efetivamente ingressados no caixa da Concessionária em decorrência da venda antecipada de créditos destinados à futura utilização do serviço público.

Durante a instrução processual, a própria Concessionária informou que os recursos decorrentes da comercialização desses créditos não permanecem segregados em conta específica, sendo incorporados ao fluxo financeiro ordinário da operação e utilizados no custeio das atividades da concessão. Informou, ainda, que tais receitas integram sua base tributável, sendo objeto da incidência dos tributos aplicáveis, circunstância que reforça sua natureza de ingresso financeiro efetivo.

Sob a ótica do Fluxo de Caixa Descontado, essa característica evidencia que os créditos comercializados produzem efeitos econômicos desde o momento de seu recebimento, independentemente do momento em que ocorrerá a correspondente prestação do serviço ao usuário.

Todavia, embora esta Agência entenda que tais valores devam integrar a modelagem econômico-financeira da concessão, verificou-se que não foi possível promover sua adequada incorporação na presente Revisão Tarifária Extraordinária em razão da indisponibilidade das informações necessárias à sua quantificação.

Isso porque, apesar de a Concessionária ter sustentado, durante a instrução processual, que tais informações seriam plenamente rastreáveis tanto por ela quanto pelo Poder Concedente, não foram disponibilizados relatórios, memórias de cálculo ou controles que permitissem identificar, com segurança, os saldos comercializados, utilizados e remanescentes ao longo da execução contratual.

Além disso, constatou-se que também não vêm sendo regularmente disponibilizadas as demonstrações contábeis previstas no Anexo II.11 do Edital, as quais contemplam, entre outros documentos, o Balanço Patrimonial, a Demonstração do Resultado, as Notas Explicativas e os demais demonstrativos financeiros destinados justamente ao

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

acompanhamento da situação econômico-financeira da concessão. Ainda que os créditos nas nuvens não fossem controlados de forma individualizada, a disponibilização regular dessas demonstrações permitiria ao Poder Concedente e à Agência acompanhar de forma mais abrangente a evolução das receitas, custos e resultados da operação.

Diante desse cenário, e considerando a necessidade de conferir segurança técnica à modelagem econômico-financeira, optou-se por não promover, nesta revisão, ajustes estimativos relativos aos créditos nas nuvens cuja mensuração não pôde ser adequadamente comprovada.

Recomenda-se, entretanto, que o Poder Concedente passe a exigir da Concessionária o cumprimento integral das obrigações de prestação de informações econômico-financeiras previstas no Edital e no Contrato, bem como estabeleça procedimentos específicos para acompanhamento da evolução dos créditos tarifários comercializados antecipadamente, permitindo que seus reflexos sejam considerados de forma objetiva nas futuras revisões tarifárias, em benefício da adequada apuração do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da preservação da modicidade tarifária.

Recomenda-se, ainda, que o Poder Concedente avalie, em futuras licitações ou em eventual reestruturação contratual, a adoção de mecanismos que promovam maior segregação das informações econômico-financeiras da concessão, tais como a constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) ou outros instrumentos de controle contábil e financeiro, visando ampliar a transparência, a rastreabilidade das receitas e despesas e a eficiência das atividades de fiscalização regulatória.

6.4. Tributos, contribuições e encargos incidentes

A carga tributária incidente sobre a concessão foi integralmente revisada à luz da legislação vigente em cada período regulatório, de modo a refletir, na modelagem econômico-financeira, as alterações normativas supervenientes verificadas durante a execução contratual.

Para esse fim, os tributos, contribuições e demais repasses incidentes sobre a operação permanecendo segregados conforme suas respectivas bases de incidência e critérios de apuração, preservando-se a coerência metodológica do Fluxo de Caixa Descontado.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

No que se refere ao ISS, PIS, COFINS e à tarifa de gerenciamento, foram mantidos os mesmos critérios adotados na 1ª Revisão Tarifária Periódica, tendo em vista a inexistência de alterações supervenientes capazes de justificar revisão das premissas anteriormente estabelecidas, permanecendo válidas as decisões administrativas e judiciais então consideradas.

Da mesma forma, a taxa de regulação permaneceu excluída da modelagem econômico-financeira, em razão da decisão do Poder Concedente de assumir diretamente esse custo, circunstância já refletida na estrutura econômico-financeira da concessão.

Entretanto, em relação à Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB), verificou-se a necessidade de atualização da modelagem em razão das sucessivas alterações promovidas pela legislação federal, especialmente da reoneração gradual da folha de pagamento estabelecida pela Lei Federal nº 14.973/2024, uma das hipóteses que motivaram a instauração da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

Considerando que o fluxo de caixa da concessão está estruturado por anos regulatórios (abril a março), procedeu-se ao cálculo proporcional das alíquotas aplicáveis dentro de cada exercício regulatório, refletindo as diferentes vigências da legislação ao longo do período. As alterações legislativas consideradas encontram-se sintetizadas na Tabela 3.

Tabela 3 – Alteração legislativa de impostos e encargos

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 (2026).

Em decorrência dessa proporcionalização, foram obtidas as alíquotas médias anuais apresentadas na Tabela 4, utilizadas na atualização da modelagem econômico-financeira.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Tabela 4 – CPRB segundo cada ano regulatório

Ano regulatório	CPRB média
Ano 1	2,00%
Ano 2	1,75%
Ano 3	1,40%
Ano 4	1,50%
Ano 5	1,10%
Ano 6	0,60%
A partir do Ano 7	0,00%

Fonte: AGIR (2026).

A atualização dessas premissas assegura que os encargos tributários considerados na modelagem reflitam o regime jurídico efetivamente aplicável durante a execução da concessão, evitando distorções na apuração do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

6.5. Receita líquida

A receita líquida corresponde à receita bruta deduzida dos tributos incidentes sobre a operação, abrangendo tanto a receita tarifária quanto as demais receitas consideradas na modelagem econômico-financeira da concessão, inclusive os aportes financeiros sujeitos à incidência tributária, conforme o regime jurídico aplicável.

Essa rubrica representa a parcela das receitas efetivamente disponível para a cobertura dos custos, despesas e investimentos da concessão, constituindo etapa intermediária da construção do Fluxo de Caixa Descontado. A partir dela são incorporados os demais componentes da modelagem econômico-financeira até a apuração do fluxo de caixa livre utilizado na verificação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Sua apuração decorre diretamente das premissas estabelecidas nos itens anteriores, refletindo os efeitos combinados da atualização das receitas e da incidência dos tributos aplicáveis à concessão.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.6. Custos Operacionais

Os custos operacionais foram atualizados preservando-se, tanto quanto possível, a estrutura metodológica constante da proposta vencedora da licitação. As alterações promovidas limitaram-se aos componentes diretamente impactados por modificações operacionais efetivamente verificadas, alterações legislativas supervenientes ou pelas premissas consolidadas no âmbito da presente Revisão Tarifária Extraordinária, mantendo-se inalterados os demais parâmetros da modelagem original.

Diferentemente das receitas, cuja atualização exigiu sua conversão para valores reais da data-base da proposta comercial, os custos operacionais já se encontravam estruturados em moeda constante ao longo do fluxo de caixa originalmente licitado. Assim, a presente revisão restringiu-se à atualização das premissas efetivamente alteradas, preservando-se os demais componentes da modelagem econômico-financeira.

De forma geral, as principais alterações promovidas neste grupo de custos consistiram:

- em atualização das projeções dos insumos diretamente proporcionais à operação (combustível, ARLA 32, lubrificantes e rodagem), em razão da revisão das premissas de quilometragem produzida e composição da frota;
- em manutenção das projeções relativas a peças e acessórios, uma vez que não foram identificadas alterações operacionais ou contratuais capazes de justificar a revisão das premissas originalmente adotadas na proposta comercial da Concessionária;
- em recálculo integral dos encargos sociais incidentes sobre a folha de pagamento, em razão das alterações promovidas pela Lei nº 13.932/2019, da reoneração gradual da folha instituída pela Lei Federal nº 14.973/2024 e da revisão da metodologia empregada na 1ª Revisão Tarifária Periódica, conforme detalhado em item específico deste Parecer, procedendo-se ao cálculo proporcional das alíquotas incidentes em cada ano regulatório.

As alterações promovidas concentraram-se, portanto, exclusivamente nos componentes cuja revisão mostrou-se necessária para refletir as condições operacionais e o regime jurídico vigentes, preservando-se, nos demais casos, as premissas incorporadas à proposta vencedora, em observância ao princípio da preservação da equação econômico-financeira do contrato.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Os critérios técnicos adotados para a atualização de cada componente dos custos operacionais são detalhados nos itens subsequentes.

6.6.1. Combustível, ARLA 32, Lubrificantes e Rodagem

Os custos relativos a combustível, ARLA 32, lubrificantes e rodagem apresentam comportamento diretamente proporcional à operação do sistema, sendo influenciados principalmente pela quilometragem produzida e pela composição da frota.

Para esses componentes, foram mantidos os valores apurados na 1ª Revisão Tarifária Periódica ao longo dos três primeiros anos regulatórios, uma vez que tais períodos já refletiam os preços efetivamente observados à época.

No quarto ano regulatório, os custos foram recalculados com base nas novas premissas operacionais adotadas nesta Revisão Tarifária Extraordinária, especialmente quanto à quilometragem produzida e à composição da frota, até março de 2026, considerada na modelagem econômico-financeira.

A partir do quinto ano da concessão, as projeções passaram a utilizar como referência os valores apurados para o quarto ano regulatório, preservando a coerência da série histórica e refletindo as condições operacionais projetadas.

6.6.2. Peças e Acessórios

Para o grupo de peças e acessórios, optou-se pela manutenção integral dos valores constantes da 1ª Revisão Tarifária Periódica.

Verificou-se que a única alteração promovida naquela revisão incidiu sobre o primeiro ano regulatório, em razão da utilização de frota inferior à originalmente prevista na proposta vencedora da licitação. A partir do segundo ano regulatório, a própria RTP restabeleceu os quantitativos de frota previstos na proposta comercial, mantendo inalteradas as projeções para os exercícios subsequentes.

Considerando que a presente Revisão Tarifária Extraordinária adota a mesma premissa de composição da frota utilizada no fluxo de caixa original da concessão, concluiu-se pela manutenção das projeções desse grupo de custos, por não terem sido identificados elementos técnicos que justificassem sua revisão.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.6.3. Pessoal Operacional, Pessoal de Manutenção e Pessoal Administrativo

Os custos de pessoal foram integralmente revisados em razão de alterações legislativas supervenientes e da necessidade de correção de determinadas premissas adotadas na 1ª Revisão Tarifária Periódica.

Inicialmente, verificou-se que a RTP não contemplou os efeitos da Lei nº 13.932/2019, responsável pela extinção da contribuição social adicional incidente sobre as demissões sem justa causa, reduzindo a alíquota considerada de 50% para 40% sobre o saldo do FGTS.

Além disso, constatou-se que a metodologia empregada na RTP aplicou a reoneração gradual da folha de pagamento também sobre a parcela correspondente ao décimo terceiro salário desde as primeiras etapas da transição. Entretanto, nos termos da legislação federal vigente, essa incidência ocorre de forma integral apenas na etapa final da reoneração, razão pela qual os cálculos foram adequados à sistemática legal aplicável.

Também foram incorporadas as alterações graduais da contribuição previdenciária patronal decorrentes da reoneração da folha de pagamento prevista na legislação federal, observando-se a aplicação proporcional das alíquotas em cada exercício regulatório. Para tanto, considerou-se que os anos tarifários da concessão compreendem o período entre abril e março, circunstância que resulta em percentuais distintos para cada exercício.

Em decorrência dessas adequações, os encargos sociais originalmente previstos na proposta comercial foram atualizados gradualmente, conforme demonstrado na Tabela 5.

Tabela 5 – Encargos Sociais considerando Reoneração da Folha de Pagamento

Ano Regulatório	Encargos Sociais
Ano 1	41,09%
Ano 2	41,09%
Ano 3	42,40%
Ano 4	47,66%
Ano 5	52,92%
Ano 6	58,59%
Ano 7 em diante	63,79%

Fonte: AGIR (2026).

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Esses percentuais foram aplicados de forma uniforme aos custos de pessoal operacional, de manutenção e administrativo, assegurando tratamento metodológico homogêneo para todas as categorias de empregados consideradas na modelagem econômico-financeira.

6.6.4. Adicional por tempo de Serviço previsto em Acordo Coletivo

Durante a fase de alinhamento das premissas da presente Revisão Tarifária Extraordinária, a Concessionária solicitou a inclusão, na modelagem econômico-financeira, do benefício previsto em Acordo Coletivo de Trabalho, popularmente denominado "14º salário".

Na ocasião, a AGIR registrou que a previsão contratual contempla a recomposição das despesas de pessoal decorrentes de convenções e acordos coletivos de trabalho. Ressaltou, contudo, que a incorporação de novos benefícios de natureza extraordinária não decorre de forma automática, devendo sua consideração observar manifestação do Poder Concedente quanto à aderência da despesa às premissas regulatórias da presente revisão.

Verificou-se, ainda, que referido benefício passou a integrar os custos da concessão apenas a partir do Acordo Coletivo de Trabalho com vigência em 1º de novembro de 2024, inexistindo tanto na proposta vencedora da licitação quanto na 1ª Revisão Tarifária Periódica.

O instrumento coletivo instituiu adicional por tempo de serviço no valor mensal de R$ 135,00, devido aos empregados com cinco anos ou mais de vínculo ininterrupto com a Concessionária, valor posteriormente atualizado para R$ 141,89 no acordo coletivo subsequente.

Em razão de sua forma de incidência, o benefício não corresponde a um percentual aplicado sobre a folha de pagamento, mas depende da quantidade de empregados que preencham os requisitos estabelecidos no acordo coletivo. Dessa forma, tornou-se necessário levantar, junto à Concessionária, o quantitativo de trabalhadores elegíveis ao seu recebimento, possibilitando sua adequada incorporação à modelagem econômico-financeira.

Consultado sobre a matéria, o Poder Concedente manifestou concordância com a consideração do referido benefício na presente Revisão Tarifária Extraordinária. Em razão disso, o respectivo custo foi incorporado ao Fluxo de Caixa Descontado em rubrica específica,

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

conferindo maior transparência à modelagem e permitindo a adequada identificação dos impactos financeiros decorrentes da negociação coletiva superveniente.

Por fim, a segregação desse benefício em rubrica própria evita sua diluição entre os encargos sociais ou nas despesas ordinárias de pessoal, uma vez que sua incidência depende da composição do quadro funcional da Concessionária e da quantidade de empregados que atendam aos critérios estabelecidos no Acordo Coletivo de Trabalho.

Não obstante a concordância do Poder Concedente quanto à sua consideração na presente revisão, observa-se que a natureza da verba merece avaliação para além da denominação adotada no instrumento coletivo. Registra-se que as informações apresentadas pela própria Concessionária indicam que a criação do benefício teve como objetivo viabilizar o atingimento de níveis remuneratórios compatíveis com os praticados no mercado de trabalho. Sob essa perspectiva, o benefício apresenta características mais aderentes à remuneração ordinária da mão de obra do que propriamente a uma premiação ou vantagem excepcional desvinculada da contraprestação pelo trabalho. Assim, do ponto de vista conceitual e em análise estritamente regulatória, o tratamento mais aderente à essência da despesa seria sua incorporação à remuneração dos empregados, com os respectivos encargos correlatos, e não sua classificação como prêmio ou benefício autônomo.

6.6.5. Jovem Aprendiz

Os custos relativos ao programa de Jovem Aprendiz permaneceram inalterados em relação à modelagem consolidada na 1ª Revisão Tarifária Periódica.

Na RTP, a única alteração promovida incidiu sobre o primeiro ano regulatório, em razão da utilização de frota inferior à originalmente prevista na proposta vencedora. A partir do segundo ano, entretanto, as projeções permaneceram idênticas às constantes da proposta comercial.

Considerando que a presente Revisão Tarifária Extraordinária adota, para as projeções futuras, a mesma composição de frota prevista no fluxo de caixa originalmente licitado, não foram identificados elementos técnicos que justificassem novas alterações nesse componente, razão pela qual foram mantidos os valores constantes da RTP para todo o horizonte remanescente da concessão.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.6.6. Benefícios Sociais, Remuneração da Diretoria, Despesas Administrativas e Despesas de Controle Operacional e Bilhetagem

Os componentes relativos aos benefícios sociais, à remuneração da diretoria, às despesas administrativas e às despesas de controle operacional e bilhetagem foram mantidos conforme a modelagem consolidada na 1ª Revisão Tarifária Periódica.

Assim como ocorreu em outros grupos de custos indiretos, a RTP promoveu ajustes apenas no primeiro ano regulatório, em razão da menor frota efetivamente empregada na operação naquele período.

A partir do segundo ano regulatório, as projeções foram restabelecidas de acordo com os quantitativos constantes da proposta comercial. Considerando que a presente Revisão Tarifária Extraordinária adota a mesma composição de frota prevista no fluxo de caixa original da concessão, concluiu-se pela manutenção desses componentes de custo, por não terem sido identificados elementos técnicos que justificassem sua revisão.

6.7. Remuneração de Capital

Antes da análise dos componentes relativos à remuneração de capital, cumpre registrar que a proposta comercial vencedora estruturou sua modelagem econômico-financeira contemplando, simultaneamente, a Taxa Interna de Retorno (TIR) do Fluxo de Caixa Descontado e parcelas específicas de remuneração do capital previstas na planilha tarifária.

Embora essa estrutura possa conduzir à consideração concomitante da remuneração dos investimentos sob diferentes perspectivas metodológicas, trata-se de característica inerente à proposta comercial vencedora e, consequentemente, à equação econômico-financeira originalmente pactuada entre as partes.

Assim, por não constituir objeto da presente Revisão Tarifária Extraordinária a redefinição da metodologia econômica adotada na licitação, nem a alteração da estrutura da proposta vencedora, foram preservadas as premissas originalmente contratadas, limitando-se esta Agência Reguladora à atualização dos valores e das premissas efetivamente impactadas pelos fatos supervenientes reconhecidos no âmbito da presente revisão.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.7.1. Remuneração da Frota de Veículos

A remuneração da frota foi calculada com base nos coeficientes originalmente previstos na proposta comercial vencedora, observando-se o plano de renovação da frota e a metodologia constante da planilha tarifária contratual.

Para os três primeiros anos do ciclo regulatório, foram mantidos os valores apurados na 1ª Revisão Tarifária Periódica, ocasião em que já haviam sido promovidas as atualizações decorrentes da frota efetivamente implantada, dos documentos comprobatórios apresentados pela Concessionária e do cronograma de renovação vigente à época.

No âmbito da presente Revisão Tarifária Extraordinária, a Concessionária informou que não ocorreram alterações na composição da frota desde a realização da RTP. Dessa forma, procedeu-se apenas à atualização das projeções futuras, considerando o envelhecimento natural dos veículos e a necessidade de sua substituição ao longo do horizonte contratual, em conformidade com o plano de renovação adotado na revisão anterior.

Registra-se que, durante a instrução processual, a Concessionária encaminhou nova planilha contendo informações divergentes acerca da composição da frota. Todavia, tais informações não vieram acompanhadas da respectiva documentação comprobatória, tampouco foram objeto de validação pelo Poder Concedente ou de proposta formal de revisão do plano de renovação anteriormente adotado.

Diante desse cenário, em observância aos princípios da segurança jurídica, da rastreabilidade das informações e da preservação da coerência metodológica do Fluxo de Caixa Descontado, foram mantidas as premissas estabelecidas na 1ª Revisão Tarifária Periódica quanto ao plano de renovação da frota.

6.7.2. Remuneração do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE)

Não houve previsão de remuneração desse ativo na proposta comercial vencedora, razão pela qual permaneceu inexistente sua remuneração na modelagem econômico-financeira da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.7.3. Remuneração do Sistema de Atendimento ao Passageiro (SAP) e Sistema de Informação ao Usuário (SIU)

Na 1ª Revisão Tarifária Periódica, esses ativos deixaram de ser remunerados ao longo do ciclo tarifário em razão da ausência, à época, de documentação comprobatória suficiente quanto à sua aquisição e implantação.

No decorrer da presente Revisão Tarifária Extraordinária, entretanto, a Concessionária apresentou documentação complementar e justificativas técnicas consideradas suficientes para comprovar a efetiva aquisição, implantação e utilização desses sistemas na operação do serviço. Em razão disso, sua remuneração foi restabelecida para os três primeiros anos do fluxo de caixa.

Quanto às projeções futuras, foram mantidos os critérios adotados na 1ª Revisão Tarifária Periódica, uma vez que a composição da frota permaneceu inalterada. Registra-se apenas que o primeiro ano apresenta valores distintos daqueles constantes da proposta comercial, em razão da quantidade de veículos efetivamente implantada no início da concessão, inferior à originalmente prevista.

6.7.4. Remuneração do Sistema de Apoio Operacional (SAO) e da Central de Controle Operacional (CCO)

Da mesma forma, não houve previsão de remuneração desses sistemas na proposta comercial vencedora, razão pela qual permaneceram sem remuneração na modelagem econômico-financeira da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

6.7.5. Remuneração do Sistema de Vigilância de Frota e Estações (SVFE)

Na proposta vencedora da licitação foram previstos investimentos relativos ao Sistema de Vigilância de Frota e Estações (SVFE), com valores correspondentes aos três primeiros anos da concessão, os quais serviram de base para a composição da remuneração do capital.

No âmbito da 1ª Revisão Tarifária Periódica, tais valores deixaram de ser considerados durante o ciclo revisional em razão da ausência de apresentação, pela Concessionária, da documentação comprobatória então solicitada para demonstrar a aquisição e implantação do sistema. Em consequência, a remuneração do SVFE foi zerada nos três anos abrangidos pela

revisão, permanecendo inalteradas as projeções constantes da proposta comercial para os exercícios subsequentes.

Durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária, a Concessionária apresentou documentação complementar considerada suficiente para comprovar a efetiva implantação e utilização do sistema. Diante disso, tornou-se possível restabelecer a remuneração correspondente aos investimentos do SVFE no período revisado.

No decorrer da atualização da modelagem, verificou-se, contudo, que a planilha original da proposta comercial apresentava uma inconsistência na vinculação das memórias de cálculo, fazendo com que os valores correspondentes ao Sistema de Vigilância de Frota e Estações (SVFE) e às Máquinas, Instalações e Equipamentos (M.I.E.) fossem importados de forma invertida para a planilha de remuneração do capital. Registra-se que essa inconsistência já havia sido identificada e corrigida pelo consultor responsável durante a elaboração da 1ª Revisão Tarifária Periódica.

Todavia, considerando a manifestação formal do Poder Concedente no sentido de preservar, sempre que possível, as premissas originalmente constantes da proposta vencedora da licitação, optou-se, para os fins desta Revisão Tarifária Extraordinária, por restabelecer a estrutura originalmente adotada na proposta comercial, inclusive quanto à distribuição dos valores entre esses sistemas.

Assim, os valores originalmente previstos para o Sistema de Vigilância de Frota e Estações (SVFE) foram restabelecidos na modelagem, reproduzindo-se a configuração constante da proposta vencedora da licitação.

Por fim, as projeções para os exercícios posteriores foram atualizadas tomando-se por base o último ano efetivamente recalculado, observando-se os coeficientes constantes da proposta comercial, os quais refletem, entre outros fatores, a evolução da frota operacional projetada ao longo da concessão.

6.7.6. Remuneração de Máquinas, Instalações e Equipamentos (M.I.E.)

A remuneração relativa às Máquinas, Instalações e Equipamentos (M.I.E.) já havia sido objeto de atualização na 1ª Revisão Tarifária Periódica, ocasião em que foram recalculados

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

apenas os três primeiros anos do fluxo de caixa, mantendo-se inalteradas as projeções originalmente constantes da proposta vencedora da licitação para os exercícios subsequentes.

Conforme exposto no item anterior, durante a presente Revisão Tarifária Extraordinária verificou-se que a estrutura adotada na 1ª Revisão Tarifária Periódica decorreu da correção de inconsistência identificada na planilha original da proposta comercial, envolvendo a distribuição dos valores entre os componentes M.I.E. e Sistema de Vigilância de Frota e Estações (SVFE).

Considerando, entretanto, a manifestação do Poder Concedente no sentido de preservar, sempre que possível, a estrutura originalmente constante da proposta vencedora da licitação, procedeu-se ao restabelecimento dos valores correspondentes aos três primeiros anos da remuneração do M.I.E., reproduzindo-se a distribuição originalmente prevista na proposta comercial e preservando-se a coerência metodológica da modelagem econômico-financeira.

As projeções para os exercícios subsequentes permaneceram inalteradas em relação à proposta comercial e à 1ª Revisão Tarifária Periódica, uma vez que, para esse componente, a metodologia de cálculo não sofre influência da frota efetivamente implantada no início da concessão, inexistindo fundamento técnico para alteração das projeções originalmente estabelecidas.

6.7.7. Remuneração de Almoxarifado

Para esse componente, foram mantidos os valores já atualizados na 1ª Revisão Tarifária Periódica para os três primeiros anos do ciclo regulatório.

As projeções para os exercícios subsequentes foram atualizadas tomando como referência os valores do último ano efetivamente recalculado na RTP, preservando-se a metodologia originalmente adotada.

A diferença observada em relação ao primeiro ano da proposta comercial decorre da menor quantidade de veículos efetivamente implantada no início da operação, circunstância que altera o valor do veículo padrão completo utilizado como base para o cálculo dos coeficientes de remuneração desse ativo.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.7.8. Remuneração do Prédio da Garagem e Demais Instalações

Não houve previsão de remuneração desses ativos na proposta comercial vencedora, razão pela qual permaneceram sem remuneração na modelagem econômico-financeira da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

6.8. EBITDA

O EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*), correspondente ao resultado operacional antes da incidência das despesas financeiras, dos tributos sobre o lucro, da depreciação e da amortização, integra a estrutura da modelagem econômico-financeira da concessão como parâmetro de remuneração operacional da Concessionária.

Na presente Revisão Tarifária Extraordinária, foi preservada a metodologia originalmente prevista na proposta vencedora da licitação, mantendo-se o percentual de EBITDA constante da modelagem econômico-financeira contratual, sem qualquer alteração de sua composição ou de seus coeficientes.

Tal procedimento decorre do fato de que a presente revisão não identificou alterações contratuais, regulatórias ou operacionais capazes de justificar a revisão desse parâmetro, o qual constitui premissa econômico-financeira originalmente assumida pela Concessionária quando da formulação de sua proposta comercial.

Dessa forma, o EBITDA foi mantido conforme originalmente previsto na proposta vencedora da licitação, incidindo sobre a estrutura econômico-financeira atualizada da presente Revisão Tarifária Extraordinária, sem qualquer alteração metodológica.

6.9. Depreciação de Capital

A depreciação, embora não represente saída efetiva de caixa, constitui despesa contábil essencial para a apuração do resultado tributável da concessão, motivo pelo qual integra a modelagem econômico-financeira em momentos distintos, conforme a finalidade de cada etapa do Fluxo de Caixa Descontado.

Verificou-se, entretanto, que a proposta comercial vencedora adotou uma mesma metodologia de depreciação para finalidades distintas. Para a apuração do valor residual dos

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

bens, bem como para a projeção da renovação dos ativos ao longo da concessão, a utilização da depreciação econômica mostra-se compatível com a lógica do Fluxo de Caixa Descontado e com a estimativa do valor econômico dos investimentos.

Todavia, para fins de apuração do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), a modelagem também utilizou a depreciação econômica em substituição à depreciação contábil fiscalmente dedutível. Sob o ponto de vista técnico-contábil, a apuração desses tributos deveria considerar a depreciação calculada segundo os critérios contábeis e fiscais aplicáveis, uma vez que a utilização da depreciação econômica pode conduzir à superestimação do resultado tributável e, consequentemente, dos tributos projetados ao longo da concessão.

Não obstante, considerando que tal metodologia integra a estrutura da proposta comercial vencedora e, por conseguinte, a equação econômico-financeira originalmente pactuada entre as partes, não se promoveu qualquer alteração na presente Revisão Tarifária Extraordinária, preservando-se a coerência metodológica adotada desde a licitação.

Registra-se, por fim, que a eventual revisão dessa metodologia extrapola o escopo da presente Revisão Tarifária Extraordinária, recomendando-se ao Poder Concedente que avalie, em momento oportuno, a conveniência de seu aperfeiçoamento, observados os impactos sobre a equação econômico-financeira originalmente contratada.

6.9.1. Depreciação da Frota de Veículos

A depreciação da frota foi calculada com base nos coeficientes previstos na proposta comercial vencedora, observando-se a mesma metodologia adotada para a remuneração da frota.

Foram mantidos os valores já apurados na 1ª Revisão Tarifária Periódica para os três primeiros anos do fluxo de caixa, ocasião em que já haviam sido promovidas as atualizações decorrentes da frota efetivamente implantada, da documentação comprobatória apresentada pela Concessionária e do cronograma de renovação vigente à época.

Para os exercícios subsequentes, as projeções originalmente constantes da proposta comercial foram atualizadas considerando o envelhecimento natural da frota e o cronograma de renovação adotado na 1ª Revisão Tarifária Periódica, considerando que a Concessionária

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

informou não terem ocorrido alterações na composição da frota desde a realização da 1ª Revisão Tarifária Periódica, em conformidade com as premissas definidas para a presente Revisão Tarifária Extraordinária.

6.9.2. Depreciação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE)

Não houve previsão de investimentos relativos ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) na proposta comercial vencedora, razão pela qual não há depreciação correspondente considerada na modelagem econômico-financeira da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

6.9.3. Depreciação do Sistema de Atendimento ao Passageiro (SAP) e Sistema de Informação ao Usuário (SIU)

Na 1ª Revisão Tarifária Periódica, a depreciação desses ativos deixou de ser considerada durante o período revisado em razão da ausência, à época, de documentação comprobatória suficiente quanto à sua implantação.

Durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária, entretanto, a Concessionária apresentou documentação complementar considerada suficiente para comprovar a efetiva implantação e utilização desses sistemas na operação do serviço, razão pela qual sua depreciação foi restabelecida nos três primeiros anos do fluxo de caixa.

As projeções originalmente constantes da proposta comercial, mantidas na 1ª Revisão Tarifária Periódica para os exercícios subsequentes, permaneceram inalteradas. Em relação à proposta comercial, observa-se diferença apenas no primeiro ano da concessão, em razão da quantidade de veículos efetivamente implantada no início da operação (95 veículos), inferior à originalmente prevista (102 veículos).

Embora a operação tenha sido realizada predominantemente com 94 veículos ao longo do primeiro ano regulatório, adotou-se, para fins de cálculo da depreciação, a frota de 95 veículos efetivamente implantada no início da concessão, em conformidade com o critério já empregado na 1ª Revisão Tarifária Periódica.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.9.4. Depreciação do Sistema de Apoio Operacional (SAO) e da Central de Controle Operacional (CCO)

Não houve previsão de investimentos relativos ao Sistema de Apoio Operacional (SAO) e à Central de Controle Operacional (CCO) na proposta comercial vencedora, razão pela qual não há depreciação correspondente considerada na modelagem econômico-financeira da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

6.9.5. Depreciação do Sistema de Vigilância de Frota e Estações (SVFE)

Assim como ocorreu na remuneração do capital, a depreciação do Sistema de Vigilância de Frota e Estações (SVFE) deixou de ser considerada na 1ª Revisão Tarifária Periódica em razão da ausência, à época, de documentação comprobatória suficiente quanto à implantação do sistema.

Com a apresentação, nesta Revisão Tarifária Extraordinária, de documentação complementar considerada suficiente para comprovar a efetiva implantação e utilização do sistema, procedeu-se ao restabelecimento da depreciação correspondente aos três primeiros anos do fluxo de caixa, observando-se as mesmas premissas adotadas para a remuneração do capital.

As projeções para os exercícios subsequentes permaneceram inalteradas em relação à proposta comercial, observando-se diferença apenas no primeiro ano da concessão, decorrente da menor quantidade de veículos efetivamente considerada para o investimento inicial.

6.9.6. Depreciação da Garagem e Instalações mais Máquinas, Instalações e Equipamentos (M.I.E.)

Para esses componentes foram mantidos os valores já apurados na 1ª Revisão Tarifária Periódica, inclusive quanto às projeções para os exercícios subsequentes.

Isso porque a própria RTP já havia preservado integralmente as projeções constantes da proposta comercial, promovendo alteração apenas no primeiro ano da concessão em razão da menor quantidade de veículos considerada para o investimento inicial, circunstância que repercute sobre a composição dos investimentos vinculados ao veículo padrão completo.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Não foram identificados fatos supervenientes nem alterações nas premissas adotadas que justificassem modificações adicionais na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

6.10. EBIT

O EBIT (*Earnings Before Interest and Taxes*), correspondente ao resultado operacional antes das despesas financeiras e dos tributos sobre o lucro, é obtido pela dedução da depreciação do EBITDA.

Na modelagem econômico-financeira da presente Revisão Tarifária Extraordinária, o EBIT não constitui variável objeto de atualização nem premissa específica, sendo calculado automaticamente a partir dos componentes anteriormente apresentados, refletindo o resultado operacional da concessão antes da incidência dos encargos financeiros e tributários.

Sua apuração possui relevância principalmente para a determinação da base de cálculo dos tributos incidentes sobre o lucro, em especial o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), conforme a metodologia originalmente adotada na proposta vencedora da licitação.

Embora o Fluxo de Caixa Descontado tenha por objetivo representar a geração efetiva de caixa da concessão, a modelagem contempla, em etapa anterior, a apuração do resultado contábil (EBIT), exclusivamente para possibilitar o correto cálculo dos tributos incidentes sobre o lucro, preservando a coerência da metodologia originalmente prevista na proposta comercial.

6.11. Despesas com Arrecadação

As despesas com arrecadação compreendem os custos relacionados às operações de recebimento das tarifas por meios eletrônicos, especialmente aqueles decorrentes das transações realizadas por cartões de crédito e débito.

Na 1ª Revisão Tarifária Periódica, os valores relativos aos três primeiros anos do Fluxo de Caixa Descontado foram atualizados com base nos dados operacionais efetivamente realizados e informados pela Concessionária.

Entretanto, considerando a diretriz consolidada pelo Poder Concedente de preservar, sempre que possível, a estrutura originalmente constante da proposta vencedora da licitação,

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

verificou-se que, na modelagem econômico-financeira da proposta comercial, esse componente não era tratado como valor fixo, mas calculado mediante a aplicação de percentual incidente sobre a receita tarifária.

Dessa forma, na presente Revisão Tarifária Extraordinária, restabeleceu-se a metodologia originalmente prevista na proposta comercial, passando as despesas com arrecadação a serem calculadas proporcionalmente à receita operacional projetada em cada cenário de demanda considerado na modelagem econômico-financeira.

Tal procedimento preserva a coerência metodológica do Fluxo de Caixa Descontado e reflete de forma mais adequada a natureza variável dessa despesa, cuja evolução acompanha diretamente o volume de arrecadação do sistema.

6.12. Transferência de Créditos Antecipados

A proposta vencedora da licitação contemplou a transferência de créditos antecipados no montante aproximado de R$ 3,5 milhões, distribuído ao longo dos dez primeiros anos da concessão, conforme previsto na modelagem econômico-financeira originalmente apresentada pela Concessionária.

Na 1ª Revisão Tarifária Periódica, esse componente foi integralmente mantido, entendimento que também foi preservado na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

Isso porque esse valor integra o plano de negócios originalmente estruturado pela própria Concessionária, constituindo premissa econômico-financeira considerada na formulação de sua proposta comercial e, consequentemente, na equação econômico-financeira originalmente pactuada.

Não foram identificados fatos supervenientes, alterações contratuais ou elementos técnicos capazes de justificar sua revisão, razão pela qual foram mantidos os valores originalmente previstos ao longo do horizonte da concessão.

6.13. EBT

Após a consideração das receitas, dos custos, das despesas operacionais, da depreciação e dos demais componentes previstos na modelagem econômico-financeira, procedeu-se à apuração do Resultado Antes dos Tributos (*Earnings Before Taxes* – EBT).

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Assim como ocorre com o EBITDA e o EBIT, o EBT não constitui premissa específica da presente revisão, sendo obtido automaticamente a partir da atualização dos componentes anteriormente apresentados.

Sua apuração possui como finalidade exclusiva determinar a base tributável para incidência dos tributos sobre o lucro da Concessionária, conforme a metodologia originalmente adotada na proposta comercial vencedora da licitação.

6.14. Imposto sobre Lucro

Com base no Resultado Antes dos Tributos (*Earnings Before Taxes* – EBT), foram calculados os tributos incidentes sobre o lucro da Concessionária, observando-se a legislação tributária vigente e a metodologia originalmente adotada na proposta vencedora da licitação.

Foram mantidas as alíquotas de 9% para a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), 15% para o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e 10% para o adicional do Imposto de Renda, incidente sobre a parcela do lucro tributável que excede o limite legal.

Dessa forma, as alterações verificadas nos valores desses tributos decorrem exclusivamente das modificações promovidas nos demais componentes da modelagem econômico-financeira, refletindo automaticamente a nova base de cálculo tributável.

6.15. Lucro Líquido do Exercício

O Lucro Líquido do Exercício corresponde ao resultado econômico da concessão após a dedução dos tributos incidentes sobre o lucro, refletindo o desempenho econômico do empreendimento em cada exercício regulatório. Sua apuração considera os custos e despesas operacionais, a depreciação dos ativos, a remuneração do capital, a tributação incidente e os demais componentes previstos na modelagem econômico-financeira.

Na presente modelagem, o lucro líquido constitui etapa intermediária da construção do Fluxo de Caixa Descontado, não se confundindo com a efetiva geração de caixa da concessão, uma vez que ainda incorpora receitas e despesas de natureza exclusivamente contábil, sem correspondente movimentação financeira.

Assim, para a obtenção do fluxo de caixa operacional, adotou-se o método indireto, tomando-se como ponto de partida o lucro líquido do exercício e promovendo-se, na

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

sequência, os ajustes relativos aos itens sem efeito financeiro, tais como a depreciação e os demais componentes que não representam desembolso de caixa. Posteriormente, são considerados os investimentos em ativos permanentes e os respectivos valores residuais, apurando-se o fluxo de caixa livre utilizado para determinação do Valor Presente Líquido (VPL) e da Taxa Interna de Retorno (TIR).

Ressalta-se, por fim, que a utilização do lucro líquido como ponto de partida da modelagem possui finalidade exclusivamente metodológica, não implicando sua adoção como medida de remuneração da Concessionária, mas apenas como etapa intermediária para a correta apuração do fluxo de caixa livre da concessão.

6.16. Valores Não Desembolsados

Após a apuração do lucro líquido, procedeu-se ao ajuste do resultado contábil mediante a reinclusão das despesas que, embora reconhecidas contabilmente, não representam efetiva saída de caixa.

Nesse contexto, destaca-se a depreciação, cuja dedução foi necessária para a correta apuração do resultado tributável e dos tributos incidentes sobre o lucro. Todavia, por constituir despesa de natureza exclusivamente contábil, seu valor é novamente acrescido ao fluxo de caixa para fins de determinação da efetiva geração de recursos da concessão.

Esse procedimento decorre da própria metodologia do Fluxo de Caixa Descontado e não representa dupla contabilização da depreciação, mas apenas a conversão do resultado econômico em fluxo financeiro, por meio da eliminação dos efeitos de despesas sem impacto no caixa.

6.17. Fluxo de Caixa Operacional

Após os ajustes relativos aos valores não desembolsados, obtém-se o Fluxo de Caixa Operacional, que representa a efetiva geração de caixa decorrente da operação do serviço público concedido, antes da consideração dos investimentos e dos demais eventos com impacto financeiro previstos na modelagem econômico-financeira.

A partir desse ponto, a modelagem passa a contemplar exclusivamente os eventos que produzem efetiva movimentação de caixa, possibilitando a apuração do Fluxo de Caixa Livre

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

da concessão e, posteriormente, do Valor Presente Líquido (VPL) utilizado para a análise do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Os componentes que integram a formação do Fluxo de Caixa Livre são detalhados nos itens subsequentes.

6.18. Aquisições

O componente "Aquisições" do Fluxo de Caixa Descontado representa os desembolsos destinados à implantação, renovação e reposição dos ativos vinculados à prestação do serviço, observando-se as premissas estabelecidas na proposta vencedora da licitação, as alterações promovidas na 1ª Revisão Tarifária Periódica e as definições consolidadas durante a presente Revisão Tarifária Extraordinária.

De forma semelhante aos demais componentes da modelagem econômico-financeira, buscou-se preservar, sempre que possível, a estrutura originalmente constante da proposta vencedora, promovendo apenas as atualizações necessárias em decorrência da execução contratual, da documentação apresentada durante a instrução processual e das premissas regulatórias consolidadas na presente revisão.

Os critérios técnicos adotados para atualização de cada grupo de investimentos são detalhados nos itens subsequentes.

6.18.1. Frota de Veículos

Os investimentos relativos à aquisição da frota foram mantidos, para os três primeiros anos do Fluxo de Caixa Descontado, conforme os valores apurados na 1ª Revisão Tarifária Periódica, ocasião em que a frota efetivamente implantada pela Concessionária foi atualizada com base na documentação comprobatória apresentada.

Para os exercícios subsequentes, entretanto, a presente Revisão Tarifária Extraordinária promoveu a atualização das projeções originalmente constantes da proposta comercial. Enquanto a 1ª Revisão Tarifária Periódica havia mantido integralmente as projeções previstas para o período remanescente da concessão conforme Proposta Financeira, nesta revisão procedeu-se a atualização do cronograma de renovação da frota,

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

considerando a composição da frota consolidada na RTP, seu envelhecimento ao longo da concessão e as regras contratuais de substituição dos veículos.

Em decorrência dessas premissas, foram recalculados os investimentos necessários à renovação da frota, bem como as respectivas alienações previstas ao longo do horizonte da concessão, assegurando a manutenção da frota contratualmente exigida.

Registra-se, ainda, que durante a reunião técnica realizada em 12 de maio de 2026, a Concessionária manifestou interesse em discutir eventual readequação do plano de renovação da frota, comprometendo-se a apresentar proposta específica ao Poder Concedente para posterior comunicação à AGIR. Contudo, até a conclusão da presente instrução processual, não havia nos autos registro de encaminhamento de proposta formal ao Poder Concedente, tampouco validação deste, que justificasse a alteração do cronograma de renovação considerado na 1ª Revisão Tarifária Periódica. Dessa forma, por razões de segurança jurídica, coerência metodológica e observância das premissas regulatórias vigentes, manteve-se na modelagem o plano de renovação anteriormente adotado, com a atualização decorrente apenas do envelhecimento natural da frota e das substituições já previstas contratualmente.

6.18.2. Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), Sistema de Apoio Operacional (SAO), Central de Controle Operacional (CCO), Terreno da Garagem e Infraestrutura da Garagem

Esses componentes permaneceram sem previsão de investimentos na presente modelagem, mantendo-se os valores constantes da proposta comercial e da 1ª Revisão Tarifária Periódica, por não terem sido identificados fatos supervenientes ou elementos técnicos que justificassem sua revisão.

6.18.3. Máquinas e Equipamentos, Custos de Mobilização e Almoxarifado

Os investimentos relativos às Máquinas e Equipamentos, aos Custos de Mobilização e ao Almoxarifado restringem-se ao investimento inicial previsto para a implantação da concessão.

Na 1ª Revisão Tarifária Periódica, esses valores foram mantidos, entendimento igualmente adotado na presente Revisão Tarifária Extraordinária, uma vez que sua apuração

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

decorre diretamente da metodologia de cálculo prevista na proposta comercial, não estando condicionada exclusivamente à apresentação de documentação comprobatória individual de aquisição.

Não foram identificados elementos técnicos que justificassem a revisão desses investimentos.

6.18.4. Sistema de Atendimento ao Passageiro (SAP), Sistema de Informação ao Usuário (SIU) e Sistema de Vigilância de Frota e Estações (SVFE)

Na 1ª Revisão Tarifária Periódica, os investimentos iniciais referentes a esses sistemas deixaram de ser considerados em razão da ausência, à época, de documentação comprobatória suficiente quanto à sua implantação.

Durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária, entretanto, a Concessionária apresentou documentação complementar considerada suficiente para comprovar a efetiva implantação desses ativos, ainda que distinta da documentação inicialmente solicitada.

Em razão disso, os investimentos iniciais voltaram a integrar a modelagem econômico-financeira da presente revisão, preservando-se, para os exercícios subsequentes, as projeções originalmente constantes da proposta comercial.

6.18.5. Veículo de Apoio Operacional

Situação semelhante ocorreu em relação ao Veículo de Apoio Operacional. Na 1ª Revisão Tarifária Periódica, o investimento correspondente deixou de ser considerado em razão da ausência, à época, de documentação comprobatória suficiente. Entretanto, diante da apresentação de documentação complementar durante a presente Revisão Tarifária Extraordinária, entendeu-se possível reincorporar tanto o investimento inicial quanto as futuras substituições previstas ao longo da concessão, observando-se a metodologia originalmente constante da proposta comercial.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.18.6. Valor da Outorga Mínima e Valor da Outorga Proposta

No que se refere à outorga, a modelagem adotada na 1ª Revisão Tarifária Periódica havia considerado seu desembolso no momento em que sobreveio a decisão judicial que reconheceu a quitação da obrigação decorrente do passivo da concessão anterior.

Esse procedimento produziu reflexos no Fluxo de Caixa Descontado, uma vez que o diferimento temporal do pagamento implicou a permanência de saldo associado à obrigação de outorga ao longo da modelagem econômico-financeira.

Durante a presente Revisão Tarifária Extraordinária, considerando que a decisão judicial reconheceu a quitação integral da obrigação, entendeu-se adequado restabelecer o tratamento originalmente previsto na proposta comercial, reposicionando o desembolso da outorga conforme a estrutura adotada na licitação e eliminando, assim, o passivo remanescente observado na modelagem anterior.

Registra-se, contudo, que, durante a atualização da modelagem, foi identificada inconsistência material na planilha da proposta comercial. Embora a proposta previsse corretamente o pagamento da Outorga Mínima, no valor de R$ 20.000.000,00, e da Outorga Proposta, correspondente a parcelas anuais de R$ 400.000,00 ao longo da concessão, a planilha também incorporou, no investimento inicial, montante equivalente à Outorga Proposta, mantendo simultaneamente suas parcelas anuais, circunstância que resulta em aparente duplicidade de contabilização.

Não obstante a inconsistência identificada, optou-se por preservar a estrutura originalmente constante da proposta vencedora da licitação, em observância à manifestação do Poder Concedente no sentido de manter, sempre que possível, as premissas originalmente licitadas quando inexistente fato superveniente que justificasse sua alteração, preservando-se, assim, a coerência metodológica da modelagem econômico-financeira.

6.19. Revenda de Ativos

O item de revenda contempla a expectativa de recuperação do valor residual dos ativos ao longo da concessão, sendo composto pelos seguintes elementos:

- Frota de Veículos;
- Máquinas e Equipamentos;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

- Almoxarifado;
- Veículo de Apoio Operacional;
- Terreno da Garagem; e
- Infraestrutura de Garagem.

No que se refere às revendas previstas durante a execução contratual, apenas a frota de veículos e o veículo de apoio operacional apresentam movimentações ao longo da concessão, por decorrerem diretamente do respectivo plano de renovação. Assim, nesta Revisão Tarifária Extraordinária, os valores de revenda desses ativos foram atualizados em conformidade com o cronograma de substituição adotado para a frota, preservando a coerência com as alterações promovidas no componente de aquisições.

Os demais ativos não possuem previsão de alienação durante a vigência da concessão, permanecendo sua recuperação concentrada ao término do contrato, conforme previsto na modelagem econômico-financeira original.

Registra-se, contudo, que a planilha integrante da proposta vencedora considerou, ao final do horizonte contratual, a recuperação integral do valor desses ativos, sem contemplar a depreciação econômica decorrente do tempo de utilização, circunstância que, sob a ótica técnico-contábil, tende a superestimar o valor residual potencialmente recuperável.

Não obstante essa constatação, optou-se por preservar a metodologia originalmente adotada na proposta vencedora da licitação, em observância à manifestação do Poder Concedente, consolidada durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária, no sentido de manter, sempre que possível, as premissas originalmente pactuadas na modelagem econômico-financeira, promovendo apenas as atualizações decorrentes de fatos supervenientes e das definições regulatórias adotadas nesta revisão.

Cumpre observar que eventual revisão dessa metodologia somente se mostraria adequada em futura revisão estrutural ou mediante alteração contratual específica, por representar modificação de premissa originalmente incorporada à proposta vencedora, e não mera atualização decorrente da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.20. Fluxo de Caixa Operacional Livre

O Fluxo de Caixa Operacional Livre representa o resultado financeiro efetivamente gerado pela concessão após consideradas todas as receitas operacionais, custos, despesas, tributos, investimentos, reposições de ativos e respectivos valores de revenda previstos na modelagem econômico-financeira.

Constitui, portanto, o fluxo de caixa efetivamente disponível ao investidor em cada período da concessão, servindo de base para a apuração do Valor Presente Líquido (VPL) e da Taxa Interna de Retorno (TIR), indicadores utilizados para a aferição da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

Na presente Revisão Tarifária Extraordinária, o Fluxo de Caixa Operacional Livre foi integralmente recalculado a partir da atualização das premissas adotadas ao longo deste parecer, refletindo os impactos decorrentes das alterações operacionais, econômicas, legislativas e regulatórias verificadas durante a execução contratual.

Cumpre registrar, ainda, que a modelagem econômico-financeira originalmente constante do Edital e da proposta comercial contempla, concomitantemente, mecanismos de remuneração do capital por meio dos coeficientes específicos previstos na planilha tarifária — materializados nas rubricas de remuneração dos ativos — e a preservação da Taxa Interna de Retorno (TIR) do empreendimento, apurada por meio do Fluxo de Caixa Descontado. Embora ambos produzam reflexos sobre a remuneração do capital investido, essa sistemática integra a estrutura metodológica originalmente adotada na licitação e serviu de fundamento para a formulação da proposta vencedora e para a definição da equação econômico-financeira originalmente pactuada.

Dessa forma, a presente Revisão Tarifária Extraordinária não teve por objeto revisar a metodologia estrutural de remuneração do capital prevista no Edital, limitando-se à atualização das variáveis econômico-financeiras, operacionais e regulatórias efetivamente impactadas durante a execução contratual, preservando-se, assim, a coerência da modelagem originalmente licitada e os princípios da vinculação ao instrumento convocatório e da manutenção da equação econômico-financeira do contrato.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.21. Fluxo de Caixa Acumulado

A partir do Fluxo de Caixa Operacional Livre procedeu-se à apuração do Fluxo de Caixa Acumulado da concessão, que evidencia a evolução do resultado financeiro ao longo do horizonte contratual, permitindo identificar os períodos de maior necessidade de investimento e aqueles em que ocorre a recuperação do capital investido.

Embora o Fluxo de Caixa Acumulado não constitua parâmetro direto para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, sua análise contribui para a compreensão da dinâmica financeira da concessão e para a verificação da consistência temporal dos resultados obtidos na modelagem econômico-financeira.

Os fluxos de caixa operacionais livres foram posteriormente descontados pela Taxa Interna de Retorno (TIR) originalmente ofertada pela Concessionária, possibilitando a apuração do Valor Presente Líquido (VPL), indicador utilizado para mensurar eventual desequilíbrio econômico-financeiro e subsidiar os cenários de recomposição apresentados na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

6.22. Payback Descontado

O Payback Descontado foi apurado exclusivamente como indicador complementar da modelagem econômico-financeira, permitindo visualizar o período necessário para recuperação do investimento inicial, considerando o valor do dinheiro no tempo.

Embora não constitua parâmetro contratual para aferição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, sua análise auxilia na compreensão da dinâmica financeira do empreendimento e da evolução da recuperação do capital investido ao longo da execução contratual.

Na presente revisão, o indicador foi recalculado automaticamente a partir dos fluxos de caixa atualizados em cada um dos cenários analisados.

6.23. VPL, TIR e Tarifa Técnica

Concluída a atualização de todos os componentes do Fluxo de Caixa Descontado, procedeu-se à apuração dos indicadores econômico-financeiros da concessão, tendo como

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

referência a Taxa Interna de Retorno (TIR) originalmente ofertada pela Concessionária no certame licitatório.

Para avaliar os impactos decorrentes das diferentes premissas adotadas quanto à alocação do risco de demanda, foram desenvolvidos quatro cenários distintos de modelagem econômico-financeira:

- **Cenário 1:** risco integral do Poder Concedente;
- **Cenário 2:** risco integral da Concessionária;
- **Cenário 3:** risco igualmente compartilhado (50%/50%);
- **Cenário 4:** risco parcialmente compartilhado: considerado como risco do Poder Concedente a demanda prevista em Edital, e risco da Concessionária o incremento de demanda incluso na Proposta;

Para cada um desses cenários foram simuladas duas alternativas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão:

- **Mecanismo A:** determinação da tarifa técnica de equilíbrio, obtida por meio da recalibração da tarifa de remuneração necessária para que o Valor Presente Líquido do fluxo retornasse a zero, preservando-se a Taxa Interna de Retorno contratual;
- **Mecanismo B:** solução híbrida, contemplando a recomposição do desequilíbrio já materializado mediante aporte financeiro do Poder Concedente e a atualização da tarifa técnica para preservação do equilíbrio econômico-financeiro no período remanescente da concessão; e

Dessa forma, foram desenvolvidas oito combinações de cenários, cujos resultados são apresentados na Tabela 6.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Tabela 6 – Cenários analisados na 1ª Revisão Tarifária Extraordinária

Demanda/Mecanismo de Revisão	Reajuste de Tarifa Técnica (A)	Modelo Híbrido (B): Compensação direta + Reajuste de Tarifa técnica
Risco 100% Poder Concedente (1)	Cenário 1A	Cenário 1B
Risco 100% Concessionária (2)	Cenário 2A	Cenário 2B
Risco igualmente compartilhado em 50% (3)	Cenário 3A	Cenário 3B
Risco parcialmente compartilhado (4): Risco do Poder Concedente: demanda prevista em Edital e Risco da Concessionária: incremento de demanda incluso na Proposta.	Cenário 4A	Cenário 4B

Fonte: AGIR (2026).

Para cada cenário foi utilizada a ferramenta Solver do Microsoft Excel como método de otimização para obtenção da solução correspondente à hipótese analisada.

Nos cenários de recomposição tarifária, o Solver foi empregado para determinar a tarifa técnica capaz de restabelecer o Valor Presente Líquido igual a zero, preservando-se a Taxa Interna de Retorno contratual. Nos cenários de recomposição híbrida, a ferramenta foi utilizada para determinar o montante necessário à recomposição do desequilíbrio econômico-financeiro apurado em cada hipótese.

Registra-se, ainda, que a apuração do Valor Presente Líquido (VPL) preservou integralmente a metodologia originalmente adotada na proposta comercial vencedora. Assim, o cálculo do VPL considerou o investimento inicial (Ano 0), os fluxos financeiros projetados ao longo da concessão e o fluxo de encerramento (Ano 26), compreendendo os investimentos finais e os respectivos valores residuais dos ativos. Embora a função VPL do Microsoft Excel considere apenas os fluxos futuros, a proposta comercial incorporava expressamente o fluxo do Ano 0 ao cálculo do indicador, metodologia que foi mantida nesta Revisão Tarifária Extraordinária. Ressalta-se, por fim, que o fluxo correspondente ao Ano 26 não representa a ampliação do prazo contratual da concessão, mas apenas a contabilização dos eventos financeiros de encerramento do empreendimento, conforme a estrutura originalmente adotada na modelagem econômico-financeira da licitação.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

6.24. Indicadores paramétricos (fórmula de reajuste)

Cumpre registrar que, para fins de apresentação dos resultados da presente Revisão Tarifária Extraordinária, os valores da modelagem econômico-financeira foram atualizados monetariamente até abril de 2026, mediante aplicação da fórmula paramétrica prevista contratualmente.

A adoção dessa data-base decorreu de consenso estabelecido entre o Poder Concedente, a Concessionária e a AGIR durante a instrução processual, considerando a necessidade de incorporar aos resultados da presente revisão os efeitos das variações econômicas mais recentemente verificadas, especialmente da elevação extraordinária dos preços do óleo diesel, de forma a refletir, na modelagem econômico-financeira, condições mais aderentes à realidade econômica vigente.

Cumpre registrar, ainda, que, durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária, foi consensualmente definido entre o Poder Concedente, a Concessionária e a AGIR que a aplicação da fórmula paramétrica deveria observar a data-base da proposta comercial, correspondente ao mês de janeiro. Em razão desse entendimento, a presente modelagem foi integralmente adequada a essa metodologia, preservando-se a coerência da série histórica e da estrutura originalmente estabelecida na licitação.

Entretanto, a atualização integral da modelagem econômico-financeira até abril de 2026 implica que eventual realização do próximo reajuste tarifário, com manutenção da data-base de janeiro, resultaria na aplicação da fórmula paramétrica em período inferior a doze meses. Embora, sob o aspecto técnico, fosse possível calcular o reajuste considerando apenas o período ainda não abrangido pela presente revisão, tal solução não se mostra juridicamente adequada, por afrontar a periodicidade mínima anual prevista no parágrafo primeiro do artigo segundo da Lei Federal nº 10.192, de 14 de fevereiro de 2001.

Dessa forma, considerando que a presente Revisão Tarifária Extraordinária incorporou à modelagem econômico-financeira os indicadores mais recentes disponíveis, recomenda-se que o Poder Concedente e a Concessionária adotem as providências necessárias para compatibilizar a data-base dos futuros reajustes tarifários com o período efetivamente contemplado nesta revisão, assegurando a observância do intervalo mínimo anual entre os reajustes tarifários e preservando a coerência da modelagem econômico-financeira. Para

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

tanto, poderão optar pela celebração de termo aditivo contratual alterando a data-base dos reajustes tarifários para o mês de maio ou, alternativamente, manter a data-base atualmente prevista, hipótese em que não deverá ser realizado reajuste tarifário no exercício de 2027, passando a fórmula paramétrica a ser aplicada apenas no reajuste subsequente, de forma a contemplar o período compreendido entre maio de 2026 e janeiro de 2028, evitando-se a duplicidade de atualização e assegurando-se o cumprimento da periodicidade anual prevista na legislação aplicável.

Além disso, durante a elaboração da presente Revisão Tarifária Extraordinária procedeu-se à revisão das memórias de cálculo dos reajustes tarifários anteriormente realizados, oportunidade em que foram promovidos ajustes pontuais destinados à uniformização da série histórica utilizada na modelagem.

Entre esses ajustes destacam-se a adequação dos índices econômicos em razão das alterações ocorridas nas entidades responsáveis por sua divulgação, especialmente a substituição dos indicadores anteriormente publicados pela Fundação Getulio Vargas (FGV) por indicadores equivalentes atualmente divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), bem como a atualização de determinados índices econômicos que, à época da realização dos respectivos reajustes, ainda não se encontravam disponíveis, circunstância que havia levado à utilização dos últimos valores então publicados. Na presente revisão, tais indicadores foram substituídos pelos valores efetivamente correspondentes aos respectivos períodos de competência, assegurando maior consistência e uniformidade à série histórica empregada na modelagem econômico-financeira.

7. DOS RESULTADOS

Concluída a atualização das premissas regulatórias, operacionais, econômicas e financeiras descritas no capítulo anterior, procedeu-se ao recálculo integral do Fluxo de Caixa Descontado da concessão, preservando-se a metodologia originalmente prevista na proposta vencedora da licitação e promovendo-se apenas as atualizações decorrentes de fatos supervenientes, alterações legislativas, alterações operacionais e demais definições regulatórias consolidadas durante a presente Revisão Tarifária Extraordinária.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

A Tabela 7 apresenta, de forma resumida, os principais componentes da modelagem econômico-financeira que foram objeto de atualização no âmbito desta revisão.

Tabela 7 – Quadro-resumo das principais alterações promovidas na presente RTE

Componente	Atualização promovida
Demanda	Projeção baseada em quatro cenários de alocação do risco de demanda.
Receita tarifária	Recalculada conforme os dois mecanismos de revisão analisados.
Receitas acessórias	Mantidas conforme metodologia da proposta comercial.
Créditos nas Nuvens	Não inclusão, nesta revisão, em razão da ausência de dados e documentos comprobatórios suficientes, não apresentados pelas partes durante a instrução processual.
Subsídios públicos	Considerados os aportes financeiros efetivamente realizados até 07 de julho de 2026.
Combustível, ARLA 32, Lubrificantes e Rodagem, Peças e Acessórios	Recalculados em função da quilometragem produzida e da composição da frota.
Custos de Pessoal	Adequação do cálculo da indenização sobre o FGTS (Lei nº 13.932/2019), bem como consideração integral da reoneração da folha de pagamento (Lei nº 14.973/2024).
Adicional por Tempo de Serviço	Inclusão do benefício previsto em Acordo Coletivo, mediante manifestação favorável do Poder Concedente.
Jovem Aprendiz, Benefícios Sociais e Despesas Administrativas	Mantidas as premissas da RTP.
Remuneração do Capital	Atualização dos ativos comprovados documentalmente e preservação das premissas originalmente licitadas.
Depreciação	Adequação às alterações promovidas na remuneração dos ativos e à documentação apresentada.
Despesas com Arrecadação	Utilização da metodologia original da proposta comercial, calculada como percentual da receita operacional.
Outorga	Reposicionamento temporal do desembolso em razão da decisão judicial que reconheceu a quitação da obrigação.
Aquisição de Ativos	Adequação do cronograma de renovação da frota e restabelecimento dos investimentos documentalmente comprovados.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Revenda de Ativos	Adequação das alienações ao novo cronograma de renovação, preservando as premissas estruturais da proposta comercial.
Fluxo de Caixa Descontado	Atualização integral da modelagem econômico-financeira com base nas premissas adotadas nesta revisão.
VPL, TIR e Tarifa Técnica	Simulação de quatro cenários de risco e dois mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mantendo a TIR de contrato.

Fonte: AGIR (2026).

A partir da atualização de todos os componentes da modelagem econômico-financeira, foram simulados os quatro cenários de alocação do risco de demanda e os dois mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro descritos no Capítulo 6, resultando nas oito combinações apresentadas na Tabela 8.

Cumpre destacar que os cenários não representam alternativas equivalentes sob a ótica regulatória, mas instrumentos metodológicos destinados a evidenciar os impactos decorrentes das diferentes interpretações possíveis dos instrumentos licitatórios e contratuais quanto à alocação do risco de demanda. Em especial, o Cenário 2, que atribui integralmente à Concessionária o risco de demanda, foi elaborado exclusivamente para fins comparativos, permitindo mensurar os efeitos da manutenção integral das premissas de demanda originalmente projetadas na proposta comercial, não constituindo hipótese recomendada por esta Agência Reguladora.

O Cenário 1 representa a interpretação segundo a qual a frustração da demanda constitui risco integralmente suportado pelo Poder Concedente. O Cenário 3 reproduz a interpretação apresentada pelo Poder Concedente acerca da matriz de riscos, considerando o compartilhamento igualitário dos efeitos da frustração da demanda entre as partes. Já o Cenário 4 reflete o entendimento técnico adotado neste Parecer, segundo o qual apenas o incremento adicional de demanda voluntariamente projetado pela Concessionária em sua proposta comercial permanece inserido em sua esfera de risco empresarial, cabendo a recomposição da parcela da demanda originalmente estruturada pelo Poder Concedente.

Também se verifica que os mecanismos de recomposição não alteram a dimensão do desequilíbrio econômico-financeiro apurado, diferenciando-se exclusivamente quanto à

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

forma de sua implementação. Enquanto o mecanismo de recomposição exclusivamente tarifária promove a recuperação integral do desequilíbrio por meio da atualização da tarifa técnica, o mecanismo híbrido distingue o passivo regulatório efetivamente constituído até a data-base da presente Revisão Tarifária Extraordinária do desequilíbrio projetado para o período remanescente da concessão, prevendo a compensação financeira direta apenas da parcela já materializada e a atualização da tarifa técnica exclusivamente para assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro durante o restante da vigência contratual.

Tabela 8 – Resultados da análise dos cenários propostos nesta RTE

Cenário	Alocação do risco de demanda	Mecanismo de recomposição	Resultado (data base da proposta)	Resultado (data base da RTE)
1A	100% Poder Concedente	Reajuste de Tarifa técnica	Tarifa de R$ 5,93	Tarifa de R$9,54
1B		Compensação Direta + Reajuste de Tarifa Técnica	R$ 13.360.978,83 + Tarifa de R$ 5,77	R$ 21.503.618,91 + Tarifa de R$ 9,28
2A	100% Concessionária	Reajuste de Tarifa técnica	Tarifa de R$ 4,25	Tarifa de R$ 6,84
2B		Compensação Direta + Reajuste de Tarifa Técnica	Saldo positivo de R$ 2.941.786,34, resultando em redução de tarifa para R$ 4,23	Saldo positivo de R$ 4.734.612,13, resultando em redução de tarifa para R$ 6,80
3A	Risco Igualmente Compartilhado: 50% Poder Concedente e 50% Concessionária	Reajuste de Tarifa técnica	Tarifa de R$ 4,97	Tarifa de R$ 7,99
3B		Compensação Direta + Reajuste de Tarifa Técnica	R$ 4.448.401,64 + Tarifa de R$ 4,92	R$ 7.159.410,61 + Tarifa de R$ 7,92
4A	Risco Parcialmente Compartilhado: Risco do Poder Concedente da demanda prevista em Edital; e Risco da Concessionária do incremento de demanda incluso na Proposta	Reajuste de Tarifa técnica	Tarifa de R$ 5,81	Tarifa de R$ 9,35
4B		Compensação Direta + Reajuste de Tarifa Técnica	R$ 12.555.708,90 + Tarifa de R$ 5,67	R$ 20.207.589,79 + Tarifa de R$ 9,12

Fonte: AGIR (2026).

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

A planilha eletrônica contendo integralmente o Fluxo de Caixa Descontado atualizado, bem como os memoriais de cálculo, fórmulas, premissas e cenários considerados na presente Revisão Tarifária Extraordinária, acompanha este Parecer como anexo, passando a integrá-lo para todos os fins técnicos e regulatórios.

Na sequência, são apresentadas as abas do Fluxo de Caixa Descontado correspondentes a cada um dos cenários analisados (Tabelas 9 a 16), permitindo a verificação detalhada dos resultados obtidos em cada hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Tabela 9 – 1º RTE – Cenário 1A

Planilha 20 - Fluxo de Caixa - 1ª RTE

Demonstrativo de Resultado Econômico - DRE	Licitação	Ano 0	abr/22-mar/23 Ano 1	abr/23-mar/24 Ano 2	abr/24-mar/25 Ano 3	abr/25-mar/26 Ano 4	abr/26-mar/27 Ano 5	abr/27-mar/28 Ano 6	abr/28-mar/29 Ano 7	abr/29-mar/30 Ano 8	abr/30-mar/31 Ano 9	abr/31-mar/32 Ano 10	abr/32-mar/33 Ano 11	abr/33-mar/34 Ano 12	abr/34-mar/35 Ano 13	abr/35-mar/36 Ano 14	abr/36-mar/37 Ano 15	abr/37-mar/38 Ano 16	abr/38-mar/39 Ano 17	abr/39-mar/40 Ano 18	abr/40-mar/41 Ano 19	abr/41-mar/42 Ano 20	abr/42-mar/43 Ano 21	abr/43-mar/44 Ano 22	abr/44-mar/45 Ano 23	abr/45-mar/46 Ano 24	abr/46-mar/47 Ano 25	abr/47-mar/48 Ano 26
			Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Descarte
Correção pelo IMPC:			1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	-
Incremento na Demanda:			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%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-
1. Passageiro Equivalente Transportado			7.252.946	7.828.351	8.167.226	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	-
2. Tarifa de Remuneração (1ª RTE (R$/pass.) R$ 5,93; proposta (R$/pass.) R$ 4,24)			R$ 3,29	R$ 3,37	R$ 3,35	R$ 3,40	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	R$ 5,93	-
3. Receita Bruta (R$ 9,54)			R$ 24.017.866,29	R$ 27.028.995,99	R$ 30.610.011,38	R$ 30.924.822,65	R$ 51.984.399,79	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	-
3.1. Receita Operacional			R$ 23.834.266,29	R$ 26.395.492,60	R$ 27.368.569,34	R$ 26.584.935,72	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	R$ 46.372.107,02	-
3.2. Receita Acessória/Complementar			R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	-
3.3. Subsídio			R$ -	R$ 449.903,40	R$ 3.057.842,05	R$ 4.156.286,93	R$ 5.428.692,77																				-
		CPRB	2,00%	1,75%	1,40%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%																		
4. Alíquotas dos Tributos e Repasses		0,00%	R$ 480.357,33	R$ 473.007,43	R$ 428.540,16	R$ 463.872,34	R$ 571.828,40	R$ 279.334,24	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.1. Imposto sobre Serviços - ISS		0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.2. Contribuição Social sobre o Faturamento - COFINS		0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.3. Programa de Integração Social - PIS		0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.4. Tarifa de Gerenciamento - TG		0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.5. Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta - CPRB		0,00%	R$ 480.357,33	R$ 473.007,43	R$ 428.540,16	R$ 463.872,34	R$ 571.828,40	R$ 279.334,24	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.6. Taxa de Regulação			R$ -	R$ -	R$ -																						
5. Receita Líquida			R$ 23.537.508,96	R$ 26.555.988,56	R$ 30.181.471,23	R$ 30.460.950,31	R$ 51.412.571,39	R$ 46.276.372,78	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	R$ 46.555.707,02	-
6. Custos Operacionais			R$ 25.680.491,98	R$ 28.443.109,35	R$ 28.758.916,10	R$ 29.259.951,83	R$ 29.693.631,44	R$ 30.166.286,50	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	-
6.1. Combustível			R$ 5.259.081,69	R$ 6.507.068,17	R$ 6.661.619,92	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	-
6.2. ARLA 32			R$ 257.868,97	R$ 319.546,26	R$ 327.135,91	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	-
6.3. Lubrificante			R$ 628.948,70	R$ 779.381,11	R$ 797.892,48	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	-
6.4. Rodagem			R$ 463.781,41	R$ 576.386,29	R$ 590.039,25	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	-
6.5. Peças e Acessórios			R$ 2.771.398,57	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	-
6.6. Pessoal Operacional			R$ 7.953.015,77	R$ 8.615.767,08	R$ 8.696.041,00	R$ 9.017.136,67	R$ 9.338.232,35	R$ 9.684.772,37	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	R$ 10.001.927,17	-
6.7. Pessoal de Manutenção			R$ 1.073.657,13	R$ 1.163.128,56	R$ 1.173.965,54	R$ 1.217.313,45	R$ 1.260.661,37	R$ 1.307.444,27	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	R$ 1.350.260,17	-
6.6. Pessoal Administrativo			R$ 835.066,66	R$ 904.655,54	R$ 913.084,31	R$ 946.799,35	R$ 980.514,40	R$ 1.016.901,10	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	R$ 1.050.202,35	-
6.6. Frotas			R$ -	R$ -	R$ 11.976,31	R$ 45.924,25	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	R$ 41.653,01	-
6.9. Jovem Aprendiz			R$ 103.167,28	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	R$ 111.764,56	-
6.10. Controle Operacional e Bilhetagem			R$ 1.067.720,45	R$ 1.067.720,45	R$ 1.077.668,50	R$ 1.117.460,71	R$ 1.157.252,92	R$ 1.200.198,36	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	R$ 1.239.502,19	-
6.11. Benefícios Sociais			R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	R$ 2.130.136,00	-
6.12. Remuneração da Diretoria			R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	R$ 342.360,00	-
6.13. Despesas Administrativas			R$ 1.961.668,04	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	R$ 2.069.397,05	-
6.14. Despesas de Controle Operacional e Bilhetagem			R$ 830.420,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	R$ 874.916,40	-
7. Remuneração de Capital			R$ 1.250.307,57	R$ 1.516.320,03	R$ 1.400.310,07	R$ 1.203.276,61	R$ 1.191.192,43	R$ 2.153.917,76	R$ 2.186.119,14	R$ 2.232.403,69	R$ 2.520.697,71	R$ 3.835.229,84	R$ 3.354.071,42	R$ 2.920.373,40	R$ 3.129.278,27	R$ 2.747.512,83	R$ 2.332.894,45	R$ 2.720.898,82	R$ 2.263.423,49	R$ 2.271.707,23	R$ 2.163.181,08	R$ 1.943.603,26	R$ 1.556.886,52	R$ 1.988.833,68	R$ 1.833.291,27	R$ 1.285.928,87	R$ 1.113.372,40	-
7.1. Remuneração da Frota de Veículos			R$ 1.209.175,65	R$ 1.472.009,61	R$ 1.355.999,66	R$ 1.158.966,19	R$ 1.146.882,01	R$ 2.109.607,34	R$ 2.141.808,72	R$ 2.188.093,27	R$ 2.476.387,30	R$ 3.790.919,42	R$ 3.309.761,00	R$ 2.876.062,98	R$ 3.084.967,85	R$ 2.703.202,41	R$ 2.288.584,03	R$ 2.676.588,40	R$ 2.219.113,07	R$ 2.227.396,82	R$ 2.118.870,66	R$ 1.899.292,84	R$ 1.512.576,10	R$ 1.944.522,26	R$ 1.788.980,86	R$ 1.241.618,45	R$ 1.069.061,98	-
7.2. Remuneração do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
7.3. Remuneração do Sistema Atendimento Pass. - SAP e Sistema Infor. Usuário – SIU			R$ 744,84	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	R$ 802,40	-
7.4. Remuneração do Sistema Apoio Operac. - SAO e Central Controle Operac. - CCO			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
7.5. Remuneração do Sistema de Vigilância de Frota e Estações - SVFE			R$ 6.175,15	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	R$ 6.652,34	-
7.6. Remuneração de Máquinas, Instalações e Equipamentos - M.I.E.			R$ 21.861,62	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	R$ 23.550,99	-
7.7. Remuneração de Almoxarifado			R$ 12.250,30	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	R$ 13.304,68	-
7.8. Remuneração de Prédio da Garagem e demais Instalações			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
8. EBITDA *(lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização)*			R$ 3.393.290,59	R$ 3.403.440,82	R$ 22.245,05	R$ 2.278,13	R$ 20.527.747,52	R$ 13.956.168,52	R$ 13.770.725,59	R$ 13.724.441,04	R$ 13.436.147,02	R$ 12.121.614,90	R$ 12.602.773,32	R$ 13.036.471,33	R$ 12.827.566,46	R$ 13.209.331,90	R$ 13.623.950,29	R$ 13.235.945,92	R$ 13.693.421,25	R$ 13.685.137,50	R$ 13.793.663,66	R$ 14.013.241,48	R$ 14.399.958,21	R$ 13.968.012,06	R$ 14.123.553,46	R$ 14.670.915,87	R$ 14.843.472,34	-
Ganho na Modicidade Tarifária (a.a.):			0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	
8.1. EBITDA (considerando o Ganho na Modicidade Tarifária)			R$ 3.393.290,59	R$ 3.386.423,61	R$ 22.133,82	R$ 2.266,74	R$ 20.425.108,79	R$ 13.886.387,68	R$ 13.701.871,97	R$ 13.655.818,84	R$ 13.368.966,29	R$ 12.061.006,83	R$ 12.539.759,45	R$ 12.971.288,98	R$ 12.763.428,63	R$ 13.143.285,24	R$ 13.555.830,54	R$ 13.169.766,19	R$ 13.624.954,14	R$ 13.616.711,81	R$ 13.724.695,34	R$ 13.943.175,27	R$ 14.327.958,42	R$ 13.898.172,00	R$ 14.052.935,69	R$ 14.597.561,29	R$ 14.769.254,98	-
9. Depreciação			R$ 1.681.241,01	R$ 2.055.810,06	R$ 1.875.122,67	R$ 1.637.488,98	R$ 1.618.897,93	R$ 2.757.114,11	R$ 2.859.940,27	R$ 2.972.061,95	R$ 3.367.697,18	R$ 6.106.588,00	R$ 5.513.332,96	R$ 4.920.077,91	R$ 5.366.134,19	R$ 4.772.879,15	R$ 4.195.252,85	R$ 4.806.632,59	R$ 4.213.377,55	R$ 3.842.832,07	R$ 3.589.768,12	R$ 2.996.513,08	R$ 2.426.701,15	R$ 3.050.294,71	R$ 2.604.746,56	R$ 92.107,76	R$ 1.893.380,79	-
9.1. Depreciação da Frota de Veículos			R$ 1.595.740,37	R$ 1.963.702,29	R$ 1.783.014,90	R$ 1.545.381,21	R$ 1.526.790,16	R$ 2.665.006,35	R$ 2.767.832,51	R$ 2.879.954,19	R$ 3.275.589,42	R$ 6.014.480,23	R$ 5.421.225,19	R$ 4.827.970,15	R$ 5.274.026,43	R$ 4.680.771,39	R$ 4.103.145,09	R$ 4.714.524,83	R$ 4.121.269,78	R$ 3.750.724,31	R$ 3.497.660,36	R$ 2.904.405,32	R$ 2.334.593,39	R$ 2.958.186,95	R$ 2.512.638,80	R$ -	R$ 1.801.273,02	-
9.2. Depreciação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
9.3. Depreciação do Sistema Atendimento Pass. - SAP e Sistema Infor. Usuário – SIU			R$ 1.862,10	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	R$ 2.006,00	-
9.4. Depreciação do Sistema Apoio Operac. - SAO e Central Controle Operac. - CCO			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
9.5. Depreciação do Sistema de Vigilância de Frota e Estações - SVFE			R$ 54.654,06	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	R$ 58.877,49	-
9.6. Depreciação de Prédio da Garagem e Instalações + M.I.E.			R$ 28.984,48	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	R$ 31.224,28	-
10. EBIT *(lucro antes de juros e impostos)*		-R$ 1.681.241,01	(R$ 5.074.531,60)	(R$ 5.442.233,67)	(R$ 1.852.988,84)	(R$ 1.639.755,72)	R$ 18.806.210,86	R$ 11.129.273,56	R$ 10.841.931,70	R$ 10.683.756,88	R$ 10.001.269,10	R$ 5.994.418,83	R$ 7.026.426,50	R$ 8.051.211,06	R$ 7.397.294,44	R$ 8.370.406,09	R$ 9.360.577,69	R$ 8.363.133,60	R$ 9.411.576,59	R$ 9.773.879,74	R$ 10.134.927,22	R$ 10.946.662,19	R$ 11.901.257,27	R$ 10.847.877,28	R$ 11.448.189,13	R$ 14.505.453,52	R$ 12.875.874,19	-
11. Despesas com Arrecadação			R$ 75.944,49	R$ 85.465,69	R$ 96.788,86	R$ 97.784,29	R$ 164.374,67	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	R$ 147.209,15	-
11.1. Cartão de Crédito			R$ 59.804,49	R$ 67.302,20	R$ 76.218,93	R$ 77.002,81	R$ 129.441,16	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	R$ 115.923,71	-
11.2. Cartão de Débito			R$ 16.140,01	R$ 18.163,49	R$ 20.569,93	R$ 20.781,48	R$ 34.933,52	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	R$ 31.285,44	-
12. Transferência de créditos antecipados	Crédito Antecipado	Parcelas Anuais	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	-
Créditos antecipados	3.535.780,31	10	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	
13. EBT *(lucro antes dos impostos)*		-R$ 1.757.185,51	(R$ 5.504.054,12)	(R$ 5.881.277,39)	(R$ 2.303.355,73)	(R$ 2.091.118,04)	R$ 18.288.258,16	R$ 10.628.486,39	R$ 10.341.144,52	R$ 10.182.969,71	R$ 9.500.481,93	R$ 5.453.631,65

AGIR
Agência Intermunicipal de Regulação do Médio Vale do Itajaí

Tabela 10 – 1º RTE – Cenário 1B

Planilha 20 - Fluxo de Caixa - 1ª RTE

Demonstrativo de Resultado Econômico - DRE	Licitação	Ano 0	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26
			abr/22-mar/23	abr/23-mar/24	abr/24-mar/25	abr/25-mar/26	abr/26-mar/27	abr/27-mar/28	abr/28-mar/29	abr/29-mar/30	abr/30-mar/31	abr/31-mar/32	abr/32-mar/33	abr/33-mar/34	abr/34-mar/35	abr/35-mar/36	abr/36-mar/37	abr/37-mar/38	abr/38-mar/39	abr/39-mar/40	abr/40-mar/41	abr/41-mar/42	abr/42-mar/43	abr/43-mar/44	abr/44-mar/45	abr/45-mar/46	abr/46-mar/47	abr/47-mar/48
			Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Descarte
Correção pelo IHPC			1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	-
Incremento na Demanda			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%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-
1. Passageiro Equivalente Transportado			7.252.946	7.828.351	8.167.226	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	7.826.154	-
	1ª RTE (R$/pass.)	proposta (R$/pass.)																										
2. Tarifa de Remuneração	R$ 5,77	R$ 4,25	R$ 3,29	R$ 3,37	R$ 3,35	R$ 3,40	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	R$ 5,77	-
3. Receita Bruta	R$ 9,28		R$ 24.017.866,29	R$ 27.028.995,99	R$ 30.610.011,38	R$ 30.924.822,65	R$ 64.122.077,06	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	-
3.1. Receita Operacional			R$ 23.834.266,29	R$ 26.395.492,60	R$ 27.368.569,34	R$ 26.584.935,72	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	R$ 45.148.805,47	-
3.2. Receita Acessória/Complementar			R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	-
3.3. Subsídio			R$ -	R$ 449.903,40	R$ 3.057.842,05	R$ 4.156.286,93	R$ 18.789.671,60																					
		CPRB	2,00%	1,75%	1,40%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%																			
4. Alíquotas dos Tributos e Repasses		0,00%	R$ 480.357,33	R$ 473.007,43	R$ 428.540,16	R$ 463.872,34	R$ 705.342,85	R$ 271.994,43	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.1. Imposto sobre Serviços - ISS		*0,00%*	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.2. Contribuição Social sobre o Faturamento - COFINS		*0,00%*	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.3. Programa de Integração Social - PIS		*0,00%*	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.4. Tarifa de Gerenciamento - TG		*0,00%*	R$ 628.948,70	R$ 779.381,11	R$ 797.892,48	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	-
4.5. Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta - CPRB		*0,00%*	R$ 480.357,33	R$ 473.007,43	R$ 428.540,16	R$ 463.872,34	R$ 705.342,85	R$ 271.994,43	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.6 Taxa de Regulação			R$ -	R$ -	R$ -																							
5. Receita Líquida			R$ 23.537.508,96	R$ 26.555.988,56	R$ 30.181.471,23	R$ 30.460.950,31	R$ 63.416.734,22	R$ 45.060.411,03	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	R$ 45.332.405,47	-
6. Custos Operacionais			R$ 25.680.491,98	R$ 28.443.109,35	R$ 28.758.916,10	R$ 29.259.951,83	R$ 29.693.631,44	R$ 30.166.286,50	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	-
6.1. Combustível			R$ 5.259.081,69	R$ 6.507.068,17	R$ 6.661.619,92	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	-
6.2. ARLA 32			R$ 257.868,97	R$ 319.546,26	R$ 327.135,91	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	-
6.3. Lubrificante			R$ 628.948,70	R$ 779.381,11	R$ 797.892,48	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	-
6.4. Rodagem			R$ 465.781,31	R$ 576.386,29	R$ 590.076,25	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	-
6.5. Peças e Acessórios			R$ 2.771.398,57	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89

Tabela 11 – 1º RTE – Cenário 2A

Planilha 20 - Fluxo de Caixa - 1ª RTE

Demonstrativo de Resultado Econômico - DRE	abr/22-mar/23 Ano 1 Realizado	abr/23-mar/24 Ano 2 Realizado	abr/24-mar/25 Ano 3 Realizado	abr/25-mar/26 Ano 4 Realizado	abr/26-mar/27 Ano 5 Projetado	abr/27-mar/28 Ano 6 Projetado	abr/28-mar/29 Ano 7 Projetado	abr/29-mar/30 Ano 8 Projetado	abr/30-mar/31 Ano 9 Projetado	abr/31-mar/32 Ano 10 Projetado	abr/32-mar/33 Ano 11 Projetado	abr/33-mar/34 Ano 12 Projetado	abr/34-mar/35 Ano 13 Projetado	abr/35-mar/36 Ano 14 Projetado	abr/36-mar/37 Ano 15 Projetado	abr/37-mar/38 Ano 16 Projetado	abr/38-mar/39 Ano 17 Projetado	abr/39-mar/40 Ano 18 Projetado	abr/40-mar/41 Ano 19 Projetado	abr/41-mar/42 Ano 20 Projetado	abr/42-mar/43 Ano 21 Projetado	abr/43-mar/44 Ano 22 Projetado	abr/44-mar/45 Ano 23 Projetado	abr/45-mar/46 Ano 24 Projetado	abr/46-mar/47 Ano 25 Projetado	abr/47-mar/48 Ano 26 Descarte
Correção pelo IHPC	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	-
Incremento na Demanda	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%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-
1. Passageiro Equivalente Transportado	9.403.572	9.586.836	9.647.209	9.702.990	9.754.871	9.803.434	9.849.203	9.892.566	9.933.925	9.973.558	10.011.782	10.048.791	10.084.792	10.119.942	10.154.423	10.188.297	10.221.746	10.254.746	10.287.478	10.319.955	10.352.213	10.384.338	10.416.317	10.448.222	10.480.080	-
2. Tarifa de Remuneração (1ª RTE (R$/pass.): R$ 4,25; proposta (R$/pass.): R$ 4,25)	R$ 3,29	R$ 3,37	R$ 3,35	R$ 3,39	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	R$ 4,25	-
3. Receita Bruta (R$ 6,84)	R$ 31.081.973,51	R$ 32.919.137,36	R$ 35.558.623,58	R$ 37.250.641,58	R$ 47.088.581,36	R$ 41.866.373,73	R$ 42.060.977,07	R$ 42.245.351,71	R$ 42.421.202,46	R$ 42.589.717,48	R$ 42.752.239,93	R$ 42.909.596,38	R$ 43.062.665,05	R$ 43.212.117,52	R$ 43.358.728,69	R$ 43.502.756,85	R$ 43.644.976,92	R$ 43.785.285,56	R$ 43.924.457,68	R$ 44.062.544,94	R$ 44.199.702,32	R$ 44.336.291,44	R$ 44.472.260,64	R$ 44.607.919,88	R$ 44.743.372,48	-
3.1. Receita Operacional	R$ 30.898.373,51	R$ 32.285.633,96	R$ 32.317.181,54	R$ 32.910.754,66	R$ 41.476.288,59	R$ 41.682.773,73	R$ 41.877.377,07	R$ 42.061.751,71	R$ 42.237.602,46	R$ 42.406.117,48	R$ 42.568.639,93	R$ 42.725.996,38	R$ 42.879.065,05	R$ 43.028.517,52	R$ 43.175.128,69	R$ 43.319.156,85	R$ 43.461.376,92	R$ 43.601.685,56	R$ 43.740.857,68	R$ 43.878.944,94	R$ 44.016.102,32	R$ 44.152.691,44	R$ 44.288.660,64	R$ 44.424.319,88	R$ 44.559.772,48	-
3.2. Receita Acessória/Complementar	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	-
3.3. Subsídio	R$ -	R$ 449.903,40	R$ 3.057.842,05	R$ 4.156.286,91	R$ 5.428.692,77																					-
CPRB	2,00%	1,75%	1,40%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%																			
4. Alíquotas dos Tributos e Repasses 0,00%	R$ 621.639,47	R$ 576.084,90	R$ 497.820,73	R$ 558.759,62	R$ 517.974,39	R$ 251.198,24	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.1. Imposto sobre Serviços - ISS 0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.2. Contribuição Social sobre o Faturamento - COFINS 0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.3. Programa de Integração Social - PIS 0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.4. Tarifa de Gerenciamento - TG 0,00%	R$ 628.948,70	R$ 779.381,11	R$ 797.892,48	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	-
4.5. Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta - CPRB 0,00%	R$ 621.639,47	R$ 576.084,90	R$ 497.820,73	R$ 558.759,62	R$ 517.974,39	R$ 251.198,24	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.6. Taxa de Regulação	R$ -	R$ -	R$ -																							
5. Receita Líquida	R$ 30.460.334,04	R$ 32.343.052,45	R$ 35.060.802,85	R$ 36.691.881,96	R$ 46.570.606,96	R$ 41.615.175,49	R$ 42.060.977,07	R$ 42.245.351,71	R$ 42.421.202,46	R$ 42.589.717,48	R$ 42.752.239,93	R$ 42.909.596,38	R$ 43.062.665,05	R$ 43.212.117,52	R$ 43.358.728,69	R$ 43.502.756,85	R$ 43.644.976,92	R$ 43.785.285,56	R$ 43.924.457,68	R$ 44.062.544,94	R$ 44.199.702,32	R$ 44.336.291,44	R$ 44.472.260,64	R$ 44.607.919,88	R$ 44.743.372,48	-
6. Custos Operacionais	R$ 25.680.491,98	R$ 28.443.109,35	R$ 28.758.916,10	R$ 29.259.951,83	R$ 29.693.631,44	R$ 30.166.286,50	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	-
6.1. Combustível	R$ 5.259.081,69	R$ 6.507.068,17	R$ 6.661.619,92	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	-
6.2. ARLA 32	R$ 257.868,97	R$ 319.546,26	R$ 327.135,91	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	-
6.3. Lubrificante	R$ 628.948,70	R$ 779.381,11	R$ 797.892,48	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	-
6.4. Rodagem	R$ 465.781,31	R$ 576.386,29	R$ 590.076,25	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	-
6.5. Peças e Acessórios	R$ 2.771.398,57	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89

Tabela 12 – 1º RTE – Cenário 2B

Planilha 20 - Fluxo de Caixa - 1ª RTE

				abr/22-mar/23	abr/23-mar/24	abr/24-mar/25	abr/25-mar/26	abr/26-mar/27	abr/27-mar/28	abr/28-mar/29	abr/29-mar/30	abr/30-mar/31	abr/31-mar/32	abr/32-mar/33	abr/33-mar/34	abr/34-mar/35	abr/35-mar/36	abr/36-mar/37	abr/37-mar/38	abr/38-mar/39	abr/39-mar/40	abr/40-mar/41	abr/41-mar/42	abr/42-mar/43	abr/43-mar/44	abr/44-mar/45	abr/45-mar/46	abr/46-mar/47	abr/47-mar/48
			Ano 0	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26
Demonstrativo de Resultado Econômico - DRE			Licitação	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Descarte
			Correção pelo IHPC	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	-
			Incremento na Demanda	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%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-
1. Passageiro Equivalente Transportado				9.403.572	9.586.836	9.647.209	9.702.990	9.754.871	9.803.434	9.849.203	9.892.566	9.933.925	9.973.558	10.011.782	10.048.791	10.084.792	10.119.942	10.154.423	10.188.297	10.221.746	10.254.746	10.287.478	10.319.955	10.352.213	10.384.338	10.416.317	10.448.222	10.480.080	-
	1ª RTE (R$/pass.)	proposta (R$/pass.)																											
2. Tarifa de Remuneração	R$ 4,23	R$ 4,23		R$ 3,29	R$ 3,37	R$ 3,35	R$ 3,39	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	R$ 4,23	-
3. Receita Bruta	R$ 6,80			R$ 31.081.973,51	R$ 32.919.137,36	R$ 35.558.623,58	R$ 37.250.641,58	R$ 49.768.824,98	R$ 41.603.528,96	R$ 41.796.905,15	R$ 41.980.117,17	R$ 42.154.859,02	R$ 42.322.311,41	R$ 42.483.809,03	R$ 42.640.173,22	R$ 42.792.276,66	R$ 42.940.786,71	R$ 43.086.473,37	R$ 43.229.593,31	R$ 43.370.916,56	R$ 43.510.340,44	R$ 43.648.634,96	R$ 43.785.851,47	R$ 43.922.143,96	R$ 44.057.871,77	R$ 44.192.983,57	R$ 44.327.787,37	R$ 44.462.385,82	-
3.1. Receita Operacional				R$ 30.898.373,51	R$ 32.285.633,96	R$ 32.317.181,54	R$ 32.910.754,66	R$ 41.214.745,88	R$ 41.419.928,96	R$ 41.613.305,15	R$ 41.796.517,17	R$ 41.971.259,02	R$ 42.138.711,41	R$ 42.300.209,03	R$ 42.456.573,22	R$ 42.608.676,66	R$ 42.757.186,71	R$ 42.902.873,37	R$ 43.045.993,31	R$ 43.187.316,56	R$ 43.326.740,44	R$ 43.465.034,96	R$ 43.602.251,47	R$ 43.738.543,96	R$ 43.874.271,77	R$ 44.009.383,57	R$ 44.144.187,37	R$ 44.278.785,82	-
3.2. Receita Acessória/Complementar				R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	R$ 183.600,00	-
3.3. Subsídio				R$ -	R$ 449.903,40	R$ 3.057.842,05	R$ 4.156.286,91	R$ 8.370.479,11																					
			CPRB	2,00%	1,75%	1,40%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%																			
4. Alíquotas dos Tributos e Repasses			0,00%	R$ 621.639,47	R$ 576.084,90	R$ 497.820,73	R$ 558.759,62	R$ 547.457,07	R$ 249.621,17	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.1. Imposto sobre Serviços - ISS			0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.2. Contribuição Social sobre o Faturamento - COFINS			0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.3. Programa de Integração Social - PIS			0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.4. Tarifa de Gerenciamento - TG			0,00%	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.5. Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta - CPRB			0,00%	R$ 621.639,47	R$ 576.084,90	R$ 497.820,73	R$ 558.759,62	R$ 547.457,07	R$ 249.621,17	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.6 Taxa de Regulação				R$ -	R$ -	R$ -	R$ -																						
5. Receita Líquida				R$ 30.460.334,04	R$ 32.343.052,45	R$ 35.060.802,85	R$ 36.691.881,96	R$ 49.221.367,91	R$ 41.353.907,78	R$ 41.796.905,15	R$ 41.980.117,17	R$ 42.154.859,02	R$ 42.322.311,41	R$ 42.483.809,03	R$ 42.640.173,22	R$ 42.792.276,66	R$ 42.940.786,71	R$ 43.086.473,37	R$ 43.229.593,31	R$ 43.370.916,56	R$ 43.510.340,44	R$ 43.648.634,96	R$ 43.785.851,47	R$ 43.922.143,96	R$ 44.057.871,77	R$ 44.192.983,57	R$ 44.327.787,37	R$ 44.462.385,82	-
6. Custos Operacionais				R$ 25.680.491,98	R$ 28.443.109,35	R$ 28.758.916,10	R$ 29.259.951,83	R$ 29.693.631,44	R$ 30.166.286,50	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	-
6.1. Combustível				R$ 5.259.081,69	R$ 6.507.068,17	R$ 6.661.619,92	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	R$ 6.684.791,18	-
6.2. ARLA 32				R$ 257.868,97	R$ 319.546,26	R$ 327.135,91	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	R$ 328.273,80	-
6.3. Lubrificante				R$ 628.948,70	R$ 779.381,11	R$ 797.892,48	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	R$ 800.667,80	-
6.4. Rodagem				R$ 465.781,31	R$ 576.386,29	R$ 590.076,25	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	R$ 592.128,72	-
6.5. Peças e Acessórios				R$ 2.771.398,57	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89	R$ 2.980.681,89

Tabela 13 – 1º RTE – Cenário 3A

Planilha 20 - Fluxo de Caixa - 1ª RTE

Demonstrativo de Resultado Econômico - DRE	Ano 0 / Licitação	Ano 1 (abr/22-mar/23) Realizado	Ano 2 (abr/23-mar/24) Realizado	Ano 3 (abr/24-mar/25) Realizado	Ano 4 (abr/25-mar/26) Realizado	Ano 5 (abr/26-mar/27) Projetado	Ano 6 (abr/27-mar/28) Projetado	Ano 7 (abr/28-mar/29) Projetado	Ano 8 (abr/29-mar/30) Projetado	Ano 9 (abr/30-mar/31) Projetado	Ano 10 (abr/31-mar/32) Projetado	Ano 11 (abr/32-mar/33) Projetado	Ano 12 (abr/33-mar/34) Projetado	Ano 13 (abr/34-mar/35) Projetado	Ano 14 (abr/35-mar/36) Projetado	Ano 15 (abr/36-mar/37) Projetado	Ano 16 (abr/37-mar/38) Projetado	Ano 17 (abr/38-mar/39) Projetado	Ano 18 (abr/39-mar/40) Projetado	Ano 19 (abr/40-mar/41) Projetado	Ano 20 (abr/41-mar/42) Projetado	Ano 21 (abr/42-mar/43) Projetado	Ano 22 (abr/43-mar/44) Projetado	Ano 23 (abr/44-mar/45) Projetado	Ano 24 (abr/45-mar/46) Projetado	Ano 25 (abr/46-mar/47) Projetado	Ano 26 (abr/47-mar/48) Descarte
Correção pelo IHPC		1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	-
Incremento na Demanda		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%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-
1. Passageiro Equivalente Transportado		8.328.259	8.707.594	8.907.218	8.764.572	8.790.512	8.814.794	8.837.679	8.859.360	8.880.040	8.899.856	8.918.968	8.937.473	8.955.473	8.973.048	8.990.289	9.007.226	9.023.950	9.040.450	9.056.816	9.073.055	9.089.184	9.105.246	9.121.235	9.137.188	9.153.117	-
1ª RTE (R$/pass.) R$ 4,97	proposta (R$/pass.) R$ 4,26																										
2. Tarifa de Remuneração		R$ 3,29	R$ 3,37	R$ 3,35	R$ 3,40	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	R$ 4,97	-
3. Receita Bruta	R$ 7,99	R$ 27.551.505,58	R$ 29.993.609,14	R$ 33.089.740,57	R$ 34.112.566,79	R$ 49.269.727,93	R$ 43.961.628,82	R$ 44.075.283,14	R$ 44.182.963,58	R$ 44.285.665,81	R$ 44.384.083,75	R$ 44.479.001,85	R$ 44.570.902,84	R$ 44.660.299,64	R$ 44.747.584,46	R$ 44.833.209,88	R$ 44.917.326,74	R$ 45.000.387,62	R$ 45.082.332,17	R$ 45.163.612,96	R$ 45.244.260,15	R$ 45.324.364,27	R$ 45.404.136,51	R$ 45.483.546,69	R$ 45.562.775,84	R$ 45.641.884,32	-
3.1. Receita Operacional	*1.786.041,53*	*R$ 27.367.905,58*	*R$ 29.360.105,75*	*R$ 29.848.298,52*	*R$ 29.772.679,87*	*R$ 43.657.435,17*	*R$ 43.778.028,82*	*R$ 43.891.683,14*	*R$ 43.999.363,58*	*R$ 44.102.065,81*	*R$ 44.200.483,75*	*R$ 44.295.401,85*	*R$ 44.387.302,84*	*R$ 44.476.699,64*	*R$ 44.563.984,46*	*R$ 44.649.609,88*	*R$ 44.733.726,74*	*R$ 44.816.787,62*	*R$ 44.898.732,17*	*R$ 44.980.012,96*	*R$ 45.060.660,15*	*R$ 45.140.764,27*	*R$ 45.220.536,51*	*R$ 45.299.946,69*	*R$ 45.379.175,84*	*R$ 45.458.284,32*	-
3.2. Receita Acessória/Complementar		*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*

Tabela 14 – 1º RTE – Cenário 3B

Planilha 20 - Fluxo de Caixa - 1ª RTE

				abr/22-mar/23	abr/23-mar/24	abr/24-mar/25	abr/25-mar/26	abr/26-mar/27	abr/27-mar/28	abr/28-mar/29	abr/29-mar/30	abr/30-mar/31	abr/31-mar/32	abr/32-mar/33	abr/33-mar/34	abr/34-mar/35	abr/35-mar/36	abr/36-mar/37	abr/37-mar/38	abr/38-mar/39	abr/39-mar/40	abr/40-mar/41	abr/41-mar/42	abr/42-mar/43	abr/43-mar/44	abr/44-mar/45	abr/45-mar/46	abr/46-mar/47	abr/47-mar/48
			Ano 0	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26
Demonstrativo de Resultado Econômico - DRE			Licitação	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Descarte
			Correção pelo IHPC	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	-
			Incremento na Demanda	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%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
1. Passageiro Equivalente Transportado				8.328.259	8.707.594	8.907.218	8.764.572	8.790.512	8.814.794	8.837.679	8.859.360	8.880.040	8.899.856	8.918.968	8.937.473	8.955.473	8.973.048	8.990.289	9.007.226	9.023.950	9.040.450	9.056.816	9.073.055	9.089.184	9.105.246	9.121.235	9.137.188	9.153.117	-
2. Tarifa de Remuneração	1º RTE (R$/pass.) R$ 4,92	proposta (R$/pass.) R$ 4,92		R$ 3,29	R$ 3,37	R$ 3,35	R$ 3,40	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	R$ 4,92	-
3. Receita Bruta	R$ 7,92			R$ 27.551.505,58	R$ 29.993.609,14	R$ 33.089.740,57	R$ 34.112.566,79	R$ 53.317.447,02	R$ 43.559.839,47	R$ 43.672.450,68	R$ 43.779.142,85	R$ 43.880.902,49	R$ 43.978.417,16	R$ 44.072.464,11	R$ 44.163.521,65	R$ 44.252.097,98	R$ 44.338.581,71	R$ 44.423.421,27	R$ 44.506.766,12	R$ 44.589.064,67	R$ 44.670.257,15	R$ 44.750.791,95	R$ 44.830.698,97	R$ 44.910.067,90	R$ 44.989.108,00	R$ 45.067.789,37	R$ 45.146.291,37	R$ 45.224.673,79	-
3.1. Receita Operacional	*1.738.277,23*			*R$ 27.367.905,58*	*R$ 29.360.105,75*	*R$ 29.848.298,52*	*R$ 29.772.679,87*	*R$ 43.256.752,61*	*R$ 43.376.239,47*	*R$ 43.488.850,68*	*R$ 43.595.542,85*	*R$ 43.697.302,49*	*R$ 43.794.817,16*	*R$ 43.888.864,11*	*R$ 43.979.921,65*	*R$ 44.068.497,98*	*R$ 44.154.981,71*	*R$ 44.239.821,27*	*R$ 44.323.166,12*	*R$ 44.405.464,67*	*R$ 44.486.657,15*	*R$ 44.567.191,95*	*R$ 44.647.098,97*	*R$ 44.726.467,90*	*R$ 44.805.508,00*	*R$ 44.884.189,37*	*R$ 44.962.691,37*	*R$ 45.041.073,79*	-
3.2. Receita Acessória/Complementar				*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	-
3.3. Subsídio				*R$ -*	*R$ 449.903,40*	*R$ 3.057.842,05*	*R$ 4.156.286,91*	*R$ 9.877.094,41*																					
			CPRB	2,00%	1,75%	1,40%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%																			
4. Alíquotas dos Tributos e Repasses			0,00%	R$ 551.030,11	R$ 524.888,16	R$ 463.256,37	R$ 511.688,50	R$ 586.491,92	R$ 261.359,04	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.1. Imposto sobre Serviços - ISS			*0,00%*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.2. Contribuição Social sobre o Faturamento - COFINS			*0,00%*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.3. Programa de Integração Social - PIS			*0,00%*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.4. Tarifa de Gerenciamento - TG			*0,00%*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.5. Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta - CPRB			*0,00%*	*R$ 551.030,11*	*R$ 524.888,16*	*R$ 463.256,37*	*R$ 511.688,50*	*R$ 586.491,92*	*R$ 261.359,04*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.6 Taxa de Regulação				*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*																							
5. Receita Líquida				R$ 27.000.475,47	R$ 29.468.720,98	R$ 32.626.484,20	R$ 33.600.878,29	R$ 52.730.955,10	R$ 43.298.480,44	R$ 43.672.450,68	R$ 43.779.142,85	R$ 43.880.902,49	R$ 43.978.417,16	R$ 44.072.464,11	R$ 44.163.521,65	R$ 44.252.097,98	R$ 44.338.581,71	R$ 44.423.421,27	R$ 44.506.766,12	R$ 44.589.064,67	R$ 44.670.257,15	R$ 44.750.791,95	R$ 44.830.698,97	R$ 44.910.067,90	R$ 44.989.108,00	R$ 45.067.789,37	R$ 45.146.291,37	R$ 45.224.673,79	-
6. Custos Operacionais				R$ 25.680.491,98	R$ 28.443.109,35	R$ 28.758.916,10	R$ 29.259.951,83	R$ 29.693.631,44	R$ 30.166.286,50	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	-
6.1. Combustível				*R$ 5.259.081,69*	*R$ 6.507.068,17*	*R$ 6.661.619,92*	*R$ 6.684.791,18*	*R$ 6.684.791,18*	*R$ 6.684.791,18

AGIR
Agência Intermunicipal de Regulação do Médio Vale do Itajaí

Tabela 15 – 1º RTE – Cenário 4A

Planilha 20 - Fluxo de Caixa - 1ª RTE

				abr/22-mar/23	abr/23-mar/24	abr/24-mar/25	abr/25-mar/26	abr/26-mar/27	abr/27-mar/28	abr/28-mar/29	abr/29-mar/30	abr/30-mar/31	abr/31-mar/32	abr/32-mar/33	abr/33-mar/34	abr/34-mar/35	abr/35-mar/36	abr/36-mar/37	abr/37-mar/38	abr/38-mar/39	abr/39-mar/40	abr/40-mar/41	abr/41-mar/42	abr/42-mar/43	abr/43-mar/44	abr/44-mar/45	abr/45-mar/46	abr/46-mar/47	abr/47-mar/48
			Ano 0	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26
Demonstrativo de Resultado Econômico - DRE			Licitação	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Descarte
			Correção pelo IMPC	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	-
			Incremento na Demanda	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%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-
1. Passageiro Equivalente Transportado				7.252.946	7.946.707	8.286.328	7.945.944	7.946.585	7.947.184	7.947.749	7.948.285	7.948.795	7.949.285	7.949.757	7.950.213	7.950.658	7.951.092	7.951.518	7.951.936	7.952.349	7.952.756	7.953.160	7.953.561	7.953.959	7.954.356	7.954.751	7.955.145	7.955.538	-
2. Tarifa de Remuneração	1ª RTE (R$/pass.) R$ 5,81	proposta (R$/pass.) R$ 4,29		R$ 3,29	R$ 3,37	R$ 3,35	R$ 3,39	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	R$ 5,81	-
3. Receita Bruta	R$ 9,35			R$ 24.015.420,22	R$ 27.395.668,36	R$ 30.999.806,68	R$ 31.291.066,38	R$ 51.782.807,16	R$ 46.357.597,84	R$ 46.360.880,85	R$ 46.363.991,29	R$ 46.366.957,93	R$ 46.369.800,81	R$ 46.372.542,60	R$ 46.375.197,24	R$ 46.377.779,54	R$ 46.380.300,84	R$ 46.382.774,20	R$ 46.385.201,99	R$ 46.387.603,27	R$ 46.389.970,31	R$ 46.392.318,18	R$ 46.394.647,74	R$ 46.396.961,61	R$ 46.399.265,90	R$ 46.401.559,73	R$ 46.403.848,34	R$ 46.406.133,45	-
3.1. Receita Operacional				*R$ 23.831.820,22*	*R$ 26.762.164,97*	*R$ 27.758.364,64*	*R$ 26.951.179,46*	*R$ 46.170.514,39*	*R$ 46.173.997,84*	*R$ 46.177.280,85*	*R$ 46.180.391,29*	*R$ 46.183.357,93*	*R$ 46.186.200,81*	*R$ 46.188.942,60*	*R$ 46.191.597,24*	*R$ 46.194.179,54*	*R$ 46.196.700,84*	*R$ 46.199.174,20*	*R$ 46.201.601,99*	*R$ 46.204.003,27*	*R$ 46.206.370,31*	*R$ 46.208.718,18*	*R$ 46.211.047,74*	*R$ 46.213.361,61*	*R$ 46.215.665,90*	*R$ 46.217.959,73*	*R$ 46.220.248,34*	*R$ 46.222.533,45*	-
3.2. Receita Acessória/Complementar				*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	*R$ 183.600,00*	-
3.3. Subsídio				*R$ -*	*R$ 449.903,40*	*R$ 3.057.842,05*	*R$ 4.156.286,91*	*R$ 5.428.692,77*																					
			CPRB	2,00%	1,75%	1,40%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%																			
4. Alíquotas dos Tributos e Repasses			0,00%	R$ 480.308,40	R$ 479.424,20	R$ 433.997,29	R$ 469.366,00	R$ 569.610,88	R$ 278.145,59	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	-
4.1. Imposto sobre Serviços - ISS			*0,00%*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.2. Contribuição Social sobre o Faturamento - COFINS			*0,00%*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.3. Programa de Integração Social - PIS			*0,00%*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.4. Tarifa de Gerenciamento - TG			*0,00%*	*R$ 628.948,70*	*R$ 779.381,11*	*R$ 797.892,48*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	*R$ 800.667,80*	-
4.5. Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta - CPRB			*0,00%*	*R$ 480.308,40*	*R$ 479.424,20*	*R$ 433.997,29*	*R$ 469.366,00*	*R$ 569.610,88*	*R$ 278.145,59*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	-
4.6 Taxa de Regulação				*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*	*R$ -*																						
5. Receita Líquida				R$ 23.535.111,81	R$ 26.916.244,17	R$ 30.565.809,39	R$ 30.821.700,39	R$ 51.213.196,28	R$ 46.079.452,26	R$ 46.360.880,85	R$ 46.363.991,29	R$ 46.366.957,93	R$ 46.369.800,81	R$ 46.372.542,60	R$ 46.375.197,24	R$ 46.377.779,54	R$ 46.380.300,84	R$ 46.382.774,20	R$ 46.385.201,99	R$ 46.387.603,27	R$ 46.389.970,31	R$ 46.392.318,18	R$ 46.394.647,74	R$ 46.396.961,61	R$ 46.399.265,90	R$ 46.401.559,73	R$ 46.403.848,34	R$ 46.406.133,45	-
6. Custos Operacionais				R$ 25.680.491,98	R$ 28.443.109,35	R$ 28.758.916,10	R$ 29.259.951,83	R$ 29.693.631,44	R$ 30.166.286,50	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	R$ 30.598.862,28	-
6.1. Combustível				*R$ 5.259.081,69*	*R$ 6.507.068,17*	*R$ 6.661.619,92*	*R$ 6.684.791,18*	*R$ 6.684.791,18*	*R$ 6.684.791,18

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

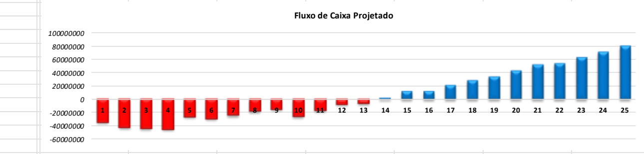
Tabela 16 – 1º RTE – Cenário 4B

Planilha 20 - Fluxo de Caixa - 1ª RTE

Demonstrativo de Resultado Econômico - DRE		Ano 0	abr/22-mar/23 Ano 1	abr/23-mar/24 Ano 2	abr/24-mar/25 Ano 3	abr/25-mar/26 Ano 4	abr/26-mar/27 Ano 5	abr/27-mar/28 Ano 6	abr/28-mar/29 Ano 7	abr/29-mar/30 Ano 8	abr/30-mar/31 Ano 9	abr/31-mar/32 Ano 10	abr/32-mar/33 Ano 11	abr/33-mar/34 Ano 12	abr/34-mar/35 Ano 13	abr/35-mar/36 Ano 14	abr/36-mar/37 Ano 15	abr/37-mar/38 Ano 16	abr/38-mar/39 Ano 17	abr/39-mar/40 Ano 18	abr/40-mar/41 Ano 19	abr/41-mar/42 Ano 20	abr/42-mar/43 Ano 21	abr/43-mar/44 Ano 22	abr/44-mar/45 Ano 23	abr/45-mar/46 Ano 24	abr/46-mar/47 Ano 25	abr/47-mar/48 Ano 26
		Licitação	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Projetado	Descarte
		Correção pelo INPC:	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	-
		Incremento na Demanda:	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%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
1. Passageiro Equivalente Transportado			7.252.946	7.946.707	8.286.328	7.945.944	7.946.585	7.947.184	7.947.749	7.948.285	7.948.795	7.949.285	7.949.757	7.950.213	7.950.658	7.951.092	7.951.518	7.951.936	7.952.349	7.952.756	7.953.160	7.953.561	7.953.959	7.954.356	7.954.751	7.955.145	7.955.538	-
	1ª RTE (R$/pass.)	proposta (R$/pass.)																										
2. Tarifa de Remuneração	R$ 5,67	R$ 4,24	3,29	3,37	3,35	3,39	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67	-
3. Receita Bruta	R$ 9,12		24.015.420,22	27.395.668,36	30.999.806,68	31.291.066,38	63.189.462,62	45.208.457,71	45.211.659,00	45.214.692,04	45.217.584,85	45.220.356,98	45.223.030,53	45.225.619,11	45.228.137,14	45.230.595,69	45.233.007,50	45.235.376,82	45.237.716,39	45.240.024,52	45.242.313,95	45.244.585,54	45.246.841,83	45.249.088,77	45.251.325,51	45.253.557,16	45.255.785,40	-
3.1. Receita Operacional			23.831.820,22	26.762.164,97	27.758.364,64	26.951.179,46	45.021.460,95	45.024.857,71	45.028.059,00	45.031.092,04	45.033.984,85	45.036.756,98	45.039.430,53	45.042.019,11	45.044.537,14	45.046.995,69	45.049.407,50	45.051.776,82	45.054.116,39	45.056.424,52	45.058.713,95	45.060.985,54	45.063.241,83	45.065.488,77	45.067.725,51	45.069.957,16	45.072.185,40	-
3.2. Receita Acessória/Complementar			183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	183.600,00	-
3.3. Subsídio			-	449.903,40	3.057.842,05	4.156.286,93	17.984.401,67																					
		CPRB	2,00%	1,75%	1,40%	1,50%	1,10%	0,60%	0,00%																			
4. Alíquotas dos Tributos e Repasses		0,00%	480.308,40	479.424,20	433.997,29	469.366,00	695.084,09	271.250,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.1. Imposto sobre Serviços - ISS		0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.2. Contribuição Social sobre o Faturamento - COFINS		0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.3. Programa de Integração Social - PIS		0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.4. Tarifa de Gerenciamento - TG		0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.5. Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta - CPRB		0,00%	480.308,40	479.424,20	433.997,29	469.366,00	695.084,09	271.250,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.6 Taxa de Regulação			-	-	-																							
5. Receita Líquida			23.535.111,81	26.916.244,17	30.565.809,39	30.821.700,39	62.494.378,53	44.937.206,96	45.211.659,00	45.214.692,04	45.217.584,85	45.220.356,98	45.223.030,53	45.225.619,11	45.228.137,14	45.230.595,69	45.233.007,50	45.235.376,82	45.237.716,39	45.240.024,52	45.242.313,95	45.244.585,54	45.246.841,83	45.249.088,77	45.251.325,51	45.253.557,16	45.255.785,40	-
6. Custos Operacionais			25.680.491,98	28.443.109,35	28.758.916,10	29.259.951,83	29.693.631,44	30.166.286,50	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	30.598.862,28	-
6.1. Combustível			5.259.081,69	6.507.068,17	6.661.619,92	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	6.684.791,18	-
6.2. ARLA 32			257.868,97	319.546,26	327.135,91	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	328.273,80	-
6.3. Lubrificante			628.948,70	779.381,11	797.892,48	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	800.667,80	-
6.4. Rodagem			465.781,31	576.386,29	590.076,25	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	592.128,72	-
6.5. Peças e Acessórios			2.771.398,57	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	2.980.681,89	-
6.6. Pessoal Operacional			7.953.015,77	8.615.767,08	8.696.041,00	9.017.136,67	9.338.232,35	9.684.772,37	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	10.001.927,17	-
6.7. Pessoal de Manutenção			1.073.657,13	1.163.128,56	1.173.965,54	1.217.313,45	1.260.661,37	1.307.444,27	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	1.350.260,17	-
6.6. Pessoal Administrativo			835.066,66	904.655,54	913.084,31	946.799,35	980.514,40	1.016.901,10	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	1.050.202,35	-
14 salario			-	-	11.976,31	45.924,25	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	41.653,01	
6.9. Jovem Aprendiz			103.167,28	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	111.764,56	-
6.10. Controle Operacional e Bilhetagem			1.067.720,45	1.067.720,45	1.077.668,50	1.117.460,71	1.157.252,92	1.200.198,36	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	1.239.502,19	-
6.11. Benefícios Sociais			2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	2.130.336,00	-
6.12. Remuneração da Diretoria			342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	342.360,00	-
6.13. Despesas Administrativas			1.961.669,04	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	2.069.397,05	-
6.14. Despesas de Controle Operacional e Bilhetagem			830.420,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	874.916,40	-
7. Remuneração de Capital			1.250.307,57	1.516.320,03	1.400.310,07	1.203.276,61	1.191.192,43	2.153.917,76	2.186.119,14	2.232.403,69	2.520.697,71	3.835.229,84	3.354.071,42	2.920.373,40	3.129.278,27	2.747.512,83	2.332.894,45	2.720.898,82	2.263.423,49	2.271.707,23	2.163.181,08	1.943.603,26	1.556.886,52	1.988.832,68	1.833.291,27	1.285.928,87	1.113.372,40	-
7.1 Remuneração da Frota de Veículos			1.209.175,65	1.472.009,61	1.355.999,66	1.158.966,19	1.146.882,01	2.109.607,34	2.141.808,72	2.188.093,27	2.476.387,30	3.790.919,42	3.309.761,00	2.876.062,98	3.084.967,85	2.703.202,41	2.288.584,03	2.676.588,40	2.219.113,07	2.227.396,82	2.118.870,66	1.899.292,84	1.512.576,10	1.944.522,26	1.788.980,86	1.241.618,45	1.069.061,98	-
7.2 Remuneração do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.3 Remuneração do Sistema Atendimento Pass. - SAP e Sistema Infor. Usuário – SIU			744,84	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	802,40	-
7.4 Remuneração do Sistema Apoio Operac. - SAO e Central Controle Operac. - CCO			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.5 Remuneração do Sistema de Vigilância de Frota e Estações - SVFE			6.175,15	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	6.652,34	-
7.6 Remuneração de Máquinas, Instalações e Equipamentos - M.I.E.			21.861,62	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	23.550,99	-
7.7 Remuneração de Almoxarifado			12.350,30	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	13.304,68	-
7.8 Remuneração de Prédio da Garagem e demais Instalações			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. EBITDA *(lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização)*			-R$ 3.395.687,73	-R$ 3.043.185,22	406.583,21	358.471,94	31.609.554,66	12.617.002,70	12.426.677,58	12.383.426,06	12.098.024,85	10.786.264,86	11.270.096,83	11.706.383,42	11.499.996,59	11.884.220,58	12.301.250,77	11.915.615,71	12.375.430,62	12.369.455,00	12.480.270,59	12.702.120,00	13.091.093,02	12.661.393,80	12.819.171,95	13.368.766,00	13.543.550,72	-
		Ganho na Modicidade Tarifária (a.a.):	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	
8.1. EBITDA (considerando o Ganho na Modicidade Tarifária)			-R$ 3.395.687,73	-R$ 3.027.969,29	404.550,30	356.679,59	31.451.506,89	12.553.917,69	12.364.544,19	12.321.508,93	12.037.534,72	10.732.333,54	11.213.746,35	11.647.851,50	11.442.496,60	11.824.799,47	12.239.744,51	11.856.037,63	12.313.553,46	12.307.607,72	12.417.869,24	12.638.609,40	13.025.637,55	12.598.086,84	12.755.076,09	13.301.922,17	13.475.832,97	-
9. Depreciação			1.681.241,01	2.055.810,06	1.875.122,67	1.637.488,98	1.618.897,93	2.757.114,11	2.859.940,27	2.972.061,95	3.367.697,18	6.106.588,00	5.513.332,96	4.920.077,91	5.366.134,19	4.772.879,15	4.195.252,85	4.806.632,59	4.213.377,55	3.842.832,07	3.589.768,12	2.996.513,08	2.426.701,15	3.050.294,71	2.604.746,56	92.107,76	1.893.380,79	-
9.1 Depreciação da Frota de Veículos			1.595.740,37	1.963.702,29	1.783.014,90	1.545.381,21	1.526.790,16	2.665.006,35	2.767.832,51	2.879.954,19	3.275.589,42	6.014.480,23	5.421.225,19	4.827.970,15	5.274.026,43	4.680.771,39	4.103.145,09	4.714.524,83	4.121.269,78	3.750.724,31	3.497.660,36	2.904.405,32	2.334.593,39	2.958.186,95	2.512.638,80	-	1.801.273,02	-
9.2 Depreciação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.3 Depreciação do Sistema Atendimento Pass. - SAP e Sistema Infor. Usuário – SIU			1.862,10	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	-
9.4 Depreciação do Sistema Apoio Operac. - SAO e Central Controle Operac. - CCO			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.5 Depreciação do Sistema de Vigilância de Frota e Estações - SVFE			54.654,06	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	-
9.6 Depreciação de Prédio da Garagem e Instalações + M.I.E.			28.984,48	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	-
10. EBIT *(lucro antes de juros e impostos)*		-R$ 1.681.241,01	(R$ 5.076.928,75)	(R$ 5.083.779,34)	(R$ 1.470.572,37)	(R$ 1.280.809,39)	R$ 29.832.608,96	R$ 9.796.803,58	R$ 9.504.603,92	R$ 9.349.446,98	R$ 8.669.837,54	R$ 4.625.745,54	R$ 5.700.413,39	R$ 6.727.773,59	R$ 6.076.362,41	R$ 7.051.920,32	R$ 8.044.491,66	R$ 7.049.405,04	R$ 8.100.175,92	R$ 8.464.775,65	R$ 8.828.101,11	R$ 9.642.096,32	R$ 10.598.936,40	R$ 9.547.792,12	R$ 10.150.329,53	R$ 13.209.814,41	R$ 11.582.452,18	-
11. Despesas com Arrecadação			R$ 75.936,76	R$ 86.625,10	R$ 98.021,39	R$ 98.942,35	R$ 199.805,08	R$ 142.949,14	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	R$ 142.959,27	-
11.1 Cartão de Crédito			59.798,40	68.215,21	77.189,52	77.914,76	157.341,76	112.569,06	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	112.577,03	-
11.2 Cartão de Débito			16.138,36	18.409,89	20.831,87	21.027,60	42.463,32	30.380,08	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	30.382,23	-
12. Transferência de créditos antecipados	Crédito Antecipado	Parcelas Anuais	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	R$ 353.578,03	-
Créditos antecipados	3.535.780,31	10	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	353.578,03	
13. EBT *(lucro antes dos impostos)*		-R$ 1.757.177,77	(R$ 5.506.443,54)	(R$ 5.523.982,48)	(R$ 1.922.171,79)	(R$ 1.733.329,78)	R$ 29.279.225,85	R$ 9.300.276,40	R$ 9.008.066,62	R$ 8.852.909,68	R$ 8.173.300,24	R$ 4.129.208,24	R$ 5.203.876,10	R$ 6.231.236,29	R$ 5.579.825,11	R$ 6.555.383,02	R$ 7.547.954,37	R$ 6.552.867,75	R$ 7.603.638,62	R$ 7.968.238,35	R$ 8.331.563,82	R$ 9.145.559,02	R$ 10.102.399,11	R$ 9.051.254,82	R$ 9.653.792,23	R$ 12.713.277,11	R$ 11.085.914,89	-
14. Imposto			-	-	-	-	9.930.936,79	3.138.093,98	3.038.742,65	2.985.989,29	2.754.922,08	1.379.930,80	1.745.317,87	2.094.620,34	1.873.140,54	2.204.830,23	2.542.304,48	2.203.975,03	2.561.237,13	2.685.201,04	2.808.731,70	3.085.490,07	3.410.815,70	3.053.426,64	3.258.289,36	4.298.514,22	3.745.211,06	-
15.1 Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido - CSLL		9%	-	-	-	-	2.635.130,33	837.024,88	810.726,00	796.761,87	735.597,02	371.628,74	468.348,85	560.811,27	502.184,26	589.984,47	679.315,89	589.758,10	684.327,48	717.141,45	749.840,74	823.100,31	909.215,92	814.612,93	868.841,30	1.144.194,94	997.732,34	-
15.2 Imposto de Renda		15%	-	-	-	-	4.391.883,88	1.395.041,46	1.351.209,99	1.327.936,45	1.225.995,04	619.381,24	780.581,41	934.685,44	836.973,77	983.307,45	1.132.193,15	982.930,16	1.140.545,79	1.195.235,75	1.249.734,57	1.371.833,85	1.515.359,87	1.357.688,22	1.448.068,84	1.906.991,57	1.662.887,23	-
15.3 Adicional de Imposto de Renda		10%	-	-	-	-	2.903.922,59	906.027,64	876.806,66	861.290,97	793.330,02	388.920,82	496.387,61	599.123,63	533.982,51	631.538,30	730.795,44	631.286,77	736.363,86	772.823,84	809.156,38	890.555,90	986.239,91	881.125,48	941.379,22	1.247.327,71	1.084.591,49	-
16. Lucro Líquido do Exercício		-R$ 1.757.177,77	(R$ 5.506.443,54)	(R$ 5.523.982,48)	(R$ 1.922.171,79)	(R$ 1.733.329,78)	R$ 19.348.289,06	R$ 6.162.182,43	R$ 5.969.323,97	R$ 5.866.920,39	R$ 5.418.378,16	R$ 2.749.277,44	R$ 3.458.558,22	R$ 4.136.615,95	R$ 3.706.684,57	R$ 4.350.552,80	R$ 5.005.649,88	R$ 4.348.892,71	R$ 5.042.401,49	R$ 5.283.037,31	R$ 5.522.832,12	R$ 6.060.068,95	R$ 6.691.583,41	R$ 5.997.828,18	R$ 6.395.502,87	R$ 8.414.762,89	R$ 7.340.703,82	-
16.1 Taxa de Lucratividade sobre a Receita			-22,93%	-20,16%	-6,20%	-5,54%	30,62%	13,63%	13,20%	12,98%	11,98%	6,08%	7,65%	9,15%	8,20%	9,62%	11,07%	9,61%	11,15%	11,68%	12,21%	13,39%	14,79%	13,26%	14,13%	18,59%	16,22%	-
17. Valores Não Desembolsados			R$ 1.681.241,01	R$ 2.055.810,06	R$ 1.875.122,67	R$ 1.637.488,98	R$ 1.618.897,93	R$ 2.757.114,11	R$ 2.859.940,27	R$ 2.972.061,95	R$ 3.367.697,18	R$ 6.106.588,00	R$ 5.513.332,96	R$ 4.920.077,91	R$ 5.366.134,19	R$ 4.772.879,15	R$ 4.195.252,85	R$ 4.806.632,59	R$ 4.213.377,55	R$ 3.842.832,07	R$ 3.589.768,12	R$ 2.996.513,08	R$ 2.426.701,15	R$ 3.050.294,71	R$ 2.604.746,56	R$ 92.107,76	R$ 1.893.380,79	-
17.1 Depreciação da Frota de Veículos			1.595.740,37	1.963.702,29	1.783.014,90	1.545.381,21	1.526.790,16	2.665.006,35	2.767.832,51	2.879.954,19	3.275.589,42	6.014.480,23	5.421.225,19	4.827.970,15	5.274.026,43	4.680.771,39	4.103.145,09	4.714.524,83	4.121.269,78	3.750.724,31	3.497.660,36	2.904.405,32	2.334.593,39	2.958.186,95	2.512.638,80	-	1.801.273,02	-
17.2 Depreciação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17.3 Depreciação do Sistema Atendimento Pass. - SAP e Sistema Infor. Usuário – SIU			1.862,10	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	2.006,00	-
17.4 Depreciação do Sistema Apoio Operac. - SAO e Central Controle Operac. - CCO			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17.5 Depreciação do Sistema de Vigilância de Frota e Estações - SVFE			54.654,06	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	58.877,49	-
17.6 Depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos - M.I.E.			28.984,48	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	31.224,28	-
Fluxo de Caixa		Licitação	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Descarte
18. Fluxo de Caixa Operacional		-R$ 75.936,76	(R$ 3.825.202,52)	(R$ 3.468.172,42)	(R$ 47.049,12)	(R$ 95.840,80)	R$ 20.967.186,99	R$ 8.919.296,54	R$ 8.829.264,24	R$ 8.838.982,34	R$ 8.786.075,34	R$ 8.855.865,44	R$ 8.971.891,18	R$ 9.056.693,87	R$ 9.072.818,77	R$ 9.123.431,95	R$ 9.200.902,73	R$ 9.155.525,30	R$ 9.255.779,04	R$ 9.125.869,39	R$ 9.112.600,24	R$ 9.056.582,03	R$ 9.118.284,56	R$ 9.048.122,90	R$ 9.000.249,44	R$ 8.506.870,66	R$ 9.234.084,61	-
19. Aquisição		R$ 30.792.972,91	16.000,00	5.035.584,10	1.270.896,02	1.689.194,70	2.107.493,37	14.134.588,37	4.198.986,75	3.362.389,40	6.708.778,80	23.122.176,69	16.000,00	16.000,00	8.800.272,17	16.000,00	16.000,00	10.699.287,17	16.000,00	2.107.493,37	4.865.333,67	16.000,00	286.000,00	8.959.408,61	16.000,00	16.000,00	16.000,00	-
19.1 Frota de Veículos		9.485.938,41	-	5.019.584,10	1.254.896,02	1.673.194,70	2.091.493,37	14.118.588,37	4.182.986,75	3.346.389,40	6.692.778,80	22.836.176,69	-	-	8.784.272,17	-	-	10.683.287,17	-	2.091.493,37	4.849.333,67	-	-	8.943.408,61	-	-	-	-
19.2 Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.3 Sistema Atend. Pass. - SAP e Sistema Infor. Usuário – SIU		10.030,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.4 Sistema Apoio Operac. - SAO e Central Controle Operac. - CCO		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.5 Sistema de Vigilância de Frota e Estações - SVFE		294.387,43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.6 Terreno da Garagem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.7 Infraestrutura de Garagem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.8 Máquinas e Equipamentos		83.154,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.9 Custos de Mobilização		83.154,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.10 Almoxarifado		166.308,53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.11 Veículo de Apoio Operacional		270.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	270.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	270.000,00	-	-	-	-	-
19.12 Valor de Outorga Mínimo		20.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.13 Valor de Outorga Proposto		400.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	-
20. Revenda			62.744,80	250.979,20	188.234,40	250.979,20	313.724,01	2.117.788,26	627.448,01	501.958,41	1.003.916,82	3.452.426,50	-	-	1.317.640,83	-	-	1.602.493,08	-	313.724,01	727.400,05	-	27.000,00	1.341.511,29	-	-	-	R$ 13.106.597,45
20.1 Frota de Veículos			62.744,80	250.979,20	188.234,40	250.979,20	313.724,01	2.117.788,26	627.448,01	501.958,41	1.003.916,82	3.425.426,50	-	-	1.317.640,83	-	-	1.602.493,08	-	313.724,01	727.400,05	-	-	1.341.511,29	-	-	-	R$ 12.587.134,65
20.2 Máquinas e Equipamentos			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R$ 83.154,27
20.3 Almoxarifado			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R$ 166.308,53
20.4 Veículo de Apoio Operacional			-	-	-	-	-	-	-	-	-	27.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27.000,00	-	-	-	-	R$ 270.000,00
20.5 Terreno da Garagem			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R$ -
20.6 Infraestrutura de Garagem			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R$ -
21. Fluxo de Caixa Operacional Livre		(R$ 30.792.972,91)	(R$ 3.778.457,72)	(R$ 8.252.777,32)	(R$ 1.129.710,74)	(R$ 1.534.056,29)	R$ 19.173.417,62	(R$ 3.097.503,58)	R$ 5.257.725,51	R$ 5.978.551,35	R$ 3.081.213,37	(R$ 10.813.884,75)	R$ 8.955.891,18	R$ 9.040.693,87	R$ 1.590.187,42	R$ 9.107.431,95	R$ 9.184.902,73	R$ 58.731,21	R$ 9.239.779,04	R$ 7.332.100,02	R$ 4.974.666,62	R$ 9.040.582,03	R$ 8.859.284,56	R$ 1.430.225,58	R$ 8.984.249,44	R$ 8.490.870,66	R$ 9.218.084,61	R$ 13.106.597,45
22. Fluxo de Caixa Acumulado		(R$ 30.792.972,91)	(R$ 34.571.430,63)	(R$ 42.824.207,95)	(R$ 43.953.918,69)	(R$ 45.487.974,98)	(R$ 26.314.557,36)	(R$ 29.412.060,94)	(R$ 24.154.335,43)	(R$ 18.175.784,08)	(R$ 15.094.570,71)	(R$ 25.908.455,46)	(R$ 16.952.564,28)	(R$ 7.911.870,41)	(R$ 6.321.682,99)	R$ 2.785.748,96	R$ 11.970.651,69	R$ 12.029.382,90	R$ 21.269.161,93	R$ 28.601.261,95	R$ 33.575.928,57	R$ 42.616.510,61	R$ 51.475.795,17	R$ 52.906.020,74	R$ 61.890.270,18	R$ 70.381.140,84	R$ 79.599.225,45	R$ 92.705.822,90
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
23. Payback Descontado			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

24.	Indicadores de Mérito do Fluxo de Caixa		
24.1	Valor Presente Líquido - VPL resultante		(R$ 0,00)
24.2	Taxa Interna de Retorno - TIR máxima		8,5426%
24.4	Taxa Interna de Retorno - TIR proposta		8,0000%
24.5	Payback Descontado *(anos)*		13,7
24.6	Investimento Inicial	R$	30.792.972,91
24.7	Período de Concessão do Serviço *(anos)*		25
24.8	Tarifa de Remuneração Proposta *(R$/pass.)*		R$ 5,62
24.9	Valor da Outorga Proposto	R$	20.400.000,00
24.10	Ganho de Eficiência e Produtividade* *(a.a.)*		0,50%
24.11	Incremento na Demanda *(máximo 1,25% a.a.)*		1,25%

(*) Conforme estabelecido no § 9° do Art. 9° da Lei Federal N° 12.587/12 (Lei de Mobilidade).



Fonte: AGIR (2026).

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

7.1. Análise geral dos resultados

Embora a tarifa técnica apurada na presente revisão represente elevação em relação ao valor atualmente vigente (R$ 6,08), cumpre observar que parcela significativa desse resultado decorre da atualização das premissas de demanda originalmente adotadas na licitação.

Verificou-se que as projeções constantes do Edital mostraram-se significativamente superiores à demanda efetivamente observada ao longo da execução contratual. A presente Revisão Tarifária Extraordinária promoveu, portanto, a adequação dessas projeções à realidade operacional do sistema, preservando a coerência da modelagem econômico-financeira.

Deve-se registrar, ainda, que o impacto dessa atualização foi mitigado pelas medidas adotadas pelo Poder Concedente ao longo da execução contratual, especialmente pela readequação gradual da oferta de serviços à demanda efetivamente verificada. A compatibilização da quilometragem operacional com o volume de passageiros transportados contribuiu para a manutenção de indicadores de produtividade mais favoráveis, em especial do Índice de Passageiros por Quilômetro Equivalente (IPKe), reduzindo os efeitos da queda de demanda sobre a tarifa técnica.

A título ilustrativo, em outros sistemas de transporte coletivo submetidos recentemente a revisões econômico-financeiras, a manutenção de níveis de oferta significativamente superiores à demanda efetivamente observada resultou em impactos tarifários substancialmente mais elevados. O presente caso demonstra que as adequações operacionais implementadas pelo Município contribuíram para conter parte desses efeitos.

Também se observa que a tarifa técnica apurada permanece compatível com aquela verificada em sistemas urbanos de porte semelhante e com indicadores operacionais equivalentes. Como referência, Blumenau, cujo sistema apresenta IPKe em patamar próximo ao observado em Criciúma, possui tarifa técnica da ordem de R$ 9,78, mesmo antes da incorporação de novos efeitos relacionados à recente elevação do preço do óleo diesel.

7.2. Cenário técnico recomendado

Embora todos os cenários apresentados constituam soluções metodologicamente consistentes, cada qual compatível com as respectivas premissas adotadas, compete à AGIR indicar aquele que melhor se harmoniza com as disposições do Edital, do Contrato de Concessão, das manifestações apresentadas pelo Poder Concedente durante a instrução processual e dos princípios regulatórios aplicáveis.

a) Quanto ao risco de demanda

Os resultados evidenciam que a principal variável responsável pelas diferenças observadas entre os cenários corresponde à forma de alocação do risco de demanda, sendo esse o elemento de maior influência sobre a modelagem econômico-financeira da concessão. A partir da definição da matriz de riscos aplicável, os mecanismos de recomposição apenas disciplinam a forma pela qual o desequilíbrio apurado será restabelecido, preservando-se, em ambos os casos, a Taxa Interna de Retorno originalmente pactuada. Ou seja, conclui-se que a interpretação da matriz de riscos altera muito mais o resultado econômico-financeiro da revisão do que o mecanismo escolhido para recomposição.

Durante a instrução processual, verificou-se que os instrumentos licitatórios e contratuais apresentam dispositivos passíveis de interpretações distintas quanto à alocação do risco de demanda. Em razão dessa circunstância, o Poder Concedente e a Concessionária foram instados a se manifestar especificamente sobre a matéria. A Concessionária sustentou que a integralidade do risco deveria ser atribuída ao Poder Concedente, ao passo que o Município defendeu a alocação igualmente compartilhada desse risco. Não tendo sido alcançado consenso entre as partes, coube à Agência Reguladora proceder à interpretação técnico-regulatória da matriz de riscos, à luz das disposições do Edital, da Proposta Comercial, do Contrato de Concessão e dos princípios que orientam a adequada alocação de riscos em contratos de concessão, buscando atribuir cada risco à parte que detinha melhores condições de conhecê-lo, gerenciá-lo ou mitigá-lo quando da formulação da proposta e da execução contratual.

A partir da análise conjunta dos instrumentos licitatórios e contratuais, a AGIR conclui que o Cenário 4, de risco parcialmente compartilhado, no qual permanece alocado à

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Concessionária apenas o risco correspondente ao incremento de demanda projetado além das premissas originalmente previstas no Edital, revela-se o mais compatível com a matriz de riscos da concessão.

Essa conclusão decorre, em síntese, dos seguintes fundamentos:

- o Edital estabeleceu projeções mínimas de demanda utilizadas para a estruturação do equilíbrio econômico-financeiro inicial da concessão;
- facultou aos licitantes projetarem crescimento adicional da demanda, assumindo os riscos inerentes à estratégia empresarial adotada na formulação de suas propostas.

Em conjunto, esses elementos conduzem ao entendimento de que a parcela correspondente ao incremento de demanda voluntariamente projetado pela Concessionária permanece inserida em sua esfera de risco empresarial, ao passo que a frustração da demanda originalmente considerada para estruturação do contrato admite recomposição por meio da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

b) Quanto ao mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro

Quanto ao mecanismo de recomposição, a implementação da solução híbrida (Cenários B) pressupõe a manifestação convergente de vontade entre o Poder Concedente e a Concessionária quanto à adoção de mecanismo alternativo à recomposição exclusivamente tarifária, bem como a correspondente formalização dos instrumentos jurídicos necessários, contemplando, entre outros aspectos, a definição dos valores, da forma de recomposição, do cronograma financeiro e das demais condições de pagamento.

No curso da instrução processual, o mecanismo híbrido foi objeto de análise por esta Agência Reguladora em razão de pleito formulado pela Concessionária e por representar alternativa contratualmente admissível mediante consenso entre as partes. Todavia, em sua manifestação mais recente, o Poder Concedente informou não possuir interesse na adoção de mecanismo de recomposição mediante compensação financeira direta, permanecendo ausente, até o encerramento da presente revisão, consenso entre as partes quanto à sua implementação.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Dessa forma, considerando que o Contrato de Concessão estabelece como regra geral a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio da atualização da Tarifa Técnica de Remuneração e inexistindo acordo entre as partes para adoção de mecanismo alternativo, esta Agência Reguladora entende que a presente decisão regulatória deve fundamentar-se nos cenários de recomposição exclusivamente tarifária (Cenários A), consistente na recomposição integral do equilíbrio econômico-financeiro mediante atualização da tarifa técnica.

7.3. Sobre o impacto estimado do subsídio

Cumpre registrar que a tarifa técnica apurada na presente Revisão Tarifária Extraordinária representa exclusivamente o valor necessário à preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, não se confundindo com a tarifa pública a ser cobrada dos usuários do serviço.

A definição da tarifa pública permanece inserida na esfera de competência do Poder Concedente, que poderá, observadas as diretrizes da política pública municipal, sua capacidade orçamentária e financeira e os princípios da responsabilidade fiscal:

- implementar integralmente a tarifa técnica apurada;
- manter tarifa pública inferior, promovendo a recomposição da diferença mediante aporte financeiro (subsídio); ou
- adotar solução intermediária, combinando atualização da tarifa pública com aporte financeiro direto.

Nesse contexto, a presente Revisão Tarifária Extraordinária limita-se à apuração técnica do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo ao Poder Concedente deliberar acerca da política tarifária a ser implementada.

Com o objetivo de subsidiar essa decisão administrativa, foi realizada simulação do impacto financeiro decorrente da manutenção da tarifa pública atualmente vigente, considerando a demanda média observada nos últimos doze meses e as tarifas técnicas apuradas para o cenário considerado mais aderentes às premissas adotadas nesta revisão.

Apresentam-se, a seguir, em caráter meramente estimativo, os valores anuais de complementação financeira correspondentes (Tabela 17).

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

Tabela 17 – Subsídio estimado para o cenário 4A

Cenário	Atribuição Direta	Tarifa Técnica	Tarifa Pública	Diferença Tarifária	Pass. Eq. Anual	Subsídio mensal
Cenário 4A	R$ 0,00	R$ 9,35	R$ 5,25	R$ 4,10	7.813.132	R$ 2.669.486,77

Fonte: AGIR (2026).

Os valores acima possuem caráter exclusivamente indicativo e foram calculados com base na demanda média atualmente observada, podendo sofrer variações conforme a demanda efetivamente realizada, a tarifa pública eventualmente fixada pelo Poder Concedente e a forma de implementação do mecanismo de recomposição econômico-financeira.

8. DA CONCLUSÃO

Com base nas análises técnicas, econômicas e financeiras realizadas no âmbito da presente Revisão Tarifária Extraordinária, instaurada de ofício pela AGIR e instruída com os elementos técnicos apresentados pelas partes ao longo do processo administrativo, conclui-se pela necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, em razão da alteração das premissas originalmente consideradas na estruturação econômico-financeira do contrato, especialmente no que se refere ao comportamento da demanda durante a execução contratual.

A presente análise contemplou diferentes cenários quanto à alocação do risco de demanda, bem como distintos mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, buscando preservar os princípios que regem a prestação dos serviços públicos delegados, em especial a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a modicidade tarifária, a continuidade e a adequação do serviço.

Da análise conjunta dos instrumentos licitatórios e contratuais conclui-se que **o cenário em que permanece alocado à Concessionária apenas o risco correspondente ao incremento de demanda projetado além das premissas originalmente estabelecidas no Edital (Cenário 4) apresenta maior aderência à matriz de riscos da concessão,** por conciliar a

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

responsabilidade empresarial assumida pela Concessionária na formulação de sua proposta com o reconhecimento dos eventos supervenientes que impactaram a demanda originalmente considerada para estruturação do contrato.

Quanto ao mecanismo de recomposição, **verifica-se que a implementação de solução híbrida (Cenário B) pressupõe consenso entre Poder Concedente e Concessionária quanto à forma de compensação, cronograma financeiro, forma de pagamento e instrumentos jurídicos necessários à sua formalização**. Considerando que, até o encerramento da instrução processual, não houve formalização de consenso entre as partes quanto à adoção de solução híbrida (Cenário B), **conclui-se, portanto, que o Cenário A, correspondente à recomposição integral do equilíbrio econômico-financeiro mediante atualização da tarifa técnica, constitui, neste momento, a alternativa apta a subsidiar a decisão administrativa**, sem prejuízo de futura adoção de mecanismos complementares de subsídio ou solução híbrida, desde que formalmente pactuados entre as partes e observados os requisitos legais e contratuais aplicáveis.

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

a. Reconhecer, para fins da presente Revisão Tarifária Extraordinária, a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, conforme os parâmetros técnicos apurados pela AGIR e constantes dos cenários apresentados neste Parecer.

b. Adotar como referência técnica para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão o **Cenário 4A**, correspondente à recomposição integral mediante atualização da tarifa técnica para **R$ 9,35**, representando acréscimo de **53,78%** em relação à tarifa técnica atualmente vigente de **R$ 6,08**, a ser aplicada a partir da implementação das medidas decorrentes da presente Revisão Tarifária Extraordinária.

c. Que o Poder Concedente e a Concessionária, caso haja consenso formal entre as partes, avaliem a possibilidade de adoção de mecanismos alternativos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e/ou de critérios distintos de alocação do risco de demanda, conforme admitido pelos instrumentos contratuais, incluindo, mas não se limitando, à recomposição parcial do

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

desequilíbrio econômico-financeiro mediante compensação financeira direta e à implementação de solução de compartilhamento dos efeitos da frustração da demanda, desde que observados os pressupostos jurídicos e regulatórios aplicáveis.

Caso se concretize o item **"c"** acima, destaca-se que a adoção de mecanismos de recomposição diversos da atualização integral da tarifa técnica ou de critério de alocação do risco de demanda distinto daquele recomendado neste Parecer fica condicionada à formalização de instrumento jurídico específico entre o Poder Concedente e a Concessionária, disciplinando, no mínimo, a metodologia adotada, a forma de recomposição, os critérios de repartição dos riscos, o cronograma de pagamento, quando aplicável, as respectivas fontes de recursos e as demais condições necessárias à preservação do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

d. Avaliar, no âmbito da competência do Poder Concedente, a forma de implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, considerando sua capacidade orçamentária e financeira, a política tarifária municipal e os princípios da modicidade tarifária e da acessibilidade do serviço público, podendo optar por:

- **i.** implementar integralmente a tarifa técnica apurada;
- **ii.** manter tarifa pública inferior, promovendo a recomposição da diferença mediante aporte financeiro (subsídio);
- **iii.** adotar solução híbrida, combinando atualização da tarifa técnica e compensação financeira direta, nos termos do Cenário 3B.

e. Formalizar, mediante instrumento contratual específico, as alterações decorrentes da presente Revisão Tarifária Extraordinária, contemplando, entre outros aspectos:

- i. os parâmetros econômico-financeiros considerados para manutenção do equilíbrio contratual;
- ii. a metodologia de acompanhamento da demanda e de seus impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

iii. os critérios para cálculo, atualização e pagamento de eventual subsídio ou compensação financeira;

iv. os aprimoramentos necessários à matriz de riscos contratual;

v. demais adequações contratuais decorrentes das premissas consolidadas na presente revisão.

f. que o Poder Concedente e a Concessionária promovam a formalização das adequações contratuais e operacionais decorrentes da presente Revisão Tarifária Extraordinária, estabelecendo mecanismos de acompanhamento das premissas adotadas, especialmente quanto à evolução da demanda, à matriz de riscos e aos critérios de eventual recomposição futura do equilíbrio econômico-financeiro;

g. que a Concessionária passe a disponibilizar mensalmente ao Poder Concedente e à AGIR as informações necessárias ao acompanhamento dos créditos tarifários comercializados antecipadamente ("créditos na nuvem"), de modo a assegurar a adequada rastreabilidade das receitas da concessão e possibilitar sua objetiva consideração nas futuras revisões tarifárias e demais processos de reequilíbrio econômico-financeiro;

h. Avaliar a constituição de Grupo de Trabalho integrado por representantes da AGIR, do Poder Concedente e da Concessionária, com o objetivo de acompanhar a implementação das medidas decorrentes desta Revisão Tarifária Extraordinária, discutir eventuais aprimoramentos contratuais e propor ações voltadas ao aperfeiçoamento contínuo da prestação dos serviços públicos.

Por fim, conclui-se que a presente Revisão Tarifária Extraordinária preservou a estrutura metodológica originalmente adotada na licitação, promovendo exclusivamente as atualizações decorrentes de fatos supervenientes, alterações legislativas, modificações operacionais, documentação produzida durante a instrução processual e demais premissas regulatórias consolidadas ao longo da presente análise, assegurando, dessa forma, a manutenção da equação econômico-financeira contratualmente estabelecida.

Ressalta-se que a presente manifestação possui natureza eminentemente técnico-regulatória, cabendo ao Poder Concedente, no exercício de suas competências legais e

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37

administrativas, deliberar acerca da forma e do momento de implementação das medidas necessárias à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

É o parecer, que se submete à apreciação superior da Direção-Geral desta Agência de Regulação.

Blumenau, data da assinatura digital.

Assinado digitalmente por:TAMIRES SMANIOTTO
086.***.**919
27/07/2026 13:25:49

(assinado digitalmente)
TAMIRES SMANIOTTO
Diretora de Regulação
CREA/SC n° 170.479-0

Assinado digitalmente por:RODRIGO DIEGO JANSEN
043.***.**9-30
24/07/2026 15:35:23
Assinatura digital avançada.

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

Assinado digitalmente por:ANDRE DOMINGOS GOETZINGER
891.***.**9-15
24/07/2026 16:12:56
Assinatura digital avançada.

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

Assinado digitalmente por:ADEMIR MANOEL GONCALVES
181.***.**9-15
27/07/2026 07:20:29
Assinatura digital avançada.

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

Assinado digitalmente por:THAIS VENTURA CHIBIAQUI
055.***.**9-19
24/07/2026 16:06:05
Assinatura digital avançada.

(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
24/07/2026 15:49:07
Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)
PAULO EDUARDO MACHADO DOS SANTOS
Agente de Fiscalização
Matrícula n° 122.890

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 24/07/2026 15:35 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE: https://c.ipm.com.br/pa6066fbb82e37