

Parecer Administrativo e Jurídico nº 058/2026

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 082/2026.

SOLICITANTE: Empresa Transportes Coletivos Rainha LTDA.

INTERESSADOS: Empresa Transportes Coletivos Rainha LTDA. e Município de São Bento do Sul/SC.

OBJETO: Primeira Revisão Tarifária Extraordinária – 1ª RTE do Contrato de Concessão nº 185/2024, que trata da prestação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de São Bento do Sul/SC.

1. DO PLEITO

O presente processo teve início com o protocolo, em 11 de março de 2026, de requerimento apresentado pela Empresa Transportes Coletivos Rainha LTDA., concessionária responsável pela prestação do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Bento do Sul/SC.

No referido requerimento, a Concessionária apresenta estudo técnico-financeiro compreendendo o período de março/2025 (início da operação) a fevereiro de 2026, no qual solicita a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, indicando, para tanto, a necessidade de atualização da Tarifa de Remuneração do sistema, a qual passaria do valor originalmente contratado de R\$ 4,8011 para R\$ 7,6542 por passageiro equivalente transportado.

Adicionalmente, a Concessionária apresenta cálculo de desequilíbrio econômico-financeiro acumulado, estimado em R\$ 3.442.616,29, valor que, segundo o estudo apresentado, decorreria da diferença entre a tarifa de remuneração necessária à cobertura dos custos do sistema e as tarifas efetivamente praticadas ao longo do período de operação.



Como fundamentos para o pleito, a Concessionária aponta, em síntese, os seguintes fatores:

- divergência entre a demanda projetada no Projeto Básico e a demanda efetivamente observada na operação;
- variações relevantes nos preços de insumos considerados na equação paramétrica de reajuste;
- a reoneração gradual da folha de pagamentos, instituída pela Lei Federal nº 14.973/2024;
- a necessidade de incorporação ao contrato de concessão de serviços atualmente prestados por meio de ajustes administrativos apartados, notadamente o transporte escolar municipal e o atendimento a usuários vinculados à APAE.

A Concessionária sustenta que tais fatores teriam provocado desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, razão pela qual requer a recomposição da equação contratual.

2. BREVE HISTÓRICO

O serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros do Município de São Bento do Sul/SC foi objeto de delegação à iniciativa privada por meio da Concorrência Pública nº 37/2023, cujo objeto consistiu na concessão para exploração e prestação do sistema de transporte coletivo urbano no Município.

Nos termos do edital, o objeto da concessão compreende a operação do Serviço Regular Convencional, bem como a possibilidade de prestação de outras modalidades de serviço integrantes do sistema de transporte público coletivo, tais como serviços opcionais ou diferenciados, especiais, experimentais e extraordinários, conforme disciplinado no Projeto Básico (Anexo II do Edital).



3.2. Serviços a Serem Prestados

O Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Bento do Sul é o serviço regular essencial de transporte coletivo de passageiros por ônibus realizados no âmbito do Município e abrange as categorias Regular Convencional, Opcional/Diferenciado, Especial, Experimental e Extraordinário.

O Serviço Regular Convencional e o Serviço Regular Opcional/Diferenciado são os Serviços de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município prestado direta ou indiretamente, sob o regime autorizado na Lei Municipal Nº 3.688/2016, executados de forma contínua e permanente, obedecendo à área de operação, faixa de acessibilidade, horários, itinerários e frequência horária pré-estabelecida e que atendam integralmente as necessidades da população são-bentense, incluindo o transporte coletivo escolar.

a. Os Serviços que serão abrangidos pelo Edital são os seguintes:

- 1. Serviço Regular Convencional;**
- 2. Serviço Regular Opcional ou Diferenciado;**
- 3. Especial**
- 4. Experimental;**
- 5. Extraordinário.**

O Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros será colocado à disposição da população, contra a exigência de pagamento de Tarifa Pública a ser fixado pelo Município de São Bento do Sul de acordo com a natureza do serviço oferecido, observado, quando for o caso, o direito a reduções ou isenções e/ou pelo pagamento do custo do quilômetro rodado quando for o caso.

Não fazem parte do objeto desta concessão os serviços especiais de fretamento, os quais serão regidos por regulamento próprio, definido em Lei.

3.2.1. Serviço Regular Convencional é o serviço básico do sistema de transporte público coletivo de passageiros, o qual deverá ser executado de forma contínua e permanente pelas linhas de transporte coletivo, em regime de horários pré-estabelecidos, **incluindo o serviço de transporte coletivo escolar.**

3.2.2. Serviço Regular Opcional ou Diferenciado é o serviço do sistema de transporte público coletivo de passageiros, denominado serviço opcional ou diferenciado, quando realizado por veículos dotados de melhores condições de conforto com lotação limitada pelo número de assentos, podendo ser ofertado sob demanda, por meio do emprego de aplicativos mobile ou de novas tecnologias, como alternativa de mobilidade urbana prática e a preços acessíveis.

3.2.3. Especial O Serviço Especial é o serviço do sistema de transporte público coletivo de passageiros, quando realizado por transporte porta-a-porta, transporte industrial, de servidores ou empregados de órgãos ou entidades públicas ou privadas e o transporte coletivo de estudantes, excetuando serviço de taxi e o transporte individual por aplicativo. O serviço especial, **quando oferecido, será remunerado pelo custo do quilômetro rodado** e será ofertado na forma de horários de compromissos ou na forma de roteiros (itinerários) pré-programados.

3.2.4. Serviço Experimental é o serviço do sistema de transporte público coletivo de passageiros, executado em caráter provisório, para verificação de viabilidade, antes de sua implantação definitiva e abrange todas as



modalidades de serviços do sistema de transporte público coletivo de passageiros.

3.2.5. **Serviço Extraordinário** é o serviço integrante do sistema de transporte público coletivo de passageiros executado para atender as necessidades excepcionais de transporte, causados por fatos eventuais.

O processo licitatório foi concluído com a declaração como vencedora da Empresa Transportes Coletivos Rainha LTDA., cuja proposta financeira, apresentada em 14 de maio de 2024, estabeleceu Tarifa de Remuneração inicial de R\$ 4,8011 por passageiro equivalente transportado, para o serviço regular convencional, estruturada de modo a assegurar um Valor Presente Líquido (VPL) de R\$ 1.909,04 e uma Taxa Interna de Retorno (TIR) de 8,80% ao longo do prazo da concessão, que é de 25 anos.

O Contrato de Concessão nº 185/2024 foi firmado em 25 de junho de 2024, e iniciou-se a prestação dos serviços em 19 de fevereiro de 2025, data correspondente a 180 dias posteriores à assinatura da Ordem de Serviço pelo Município.

Nos termos do contrato, a Tarifa de Remuneração está sujeita a reajuste anual, contado da data-base de apresentação da proposta financeira, bem como a processos de revisão tarifária ordinária a cada três anos, destinados à reavaliação das bases econômicas da concessão.

Adicionalmente, o contrato prevê a possibilidade de revisão tarifária extraordinária, sempre que a ocorrência de eventos supervenientes venha a alterar de forma relevante os encargos, custos ou receitas da concessionária, comprometendo o equilíbrio econômico-financeiro originalmente pactuado, conforme demonstrado a seguir.

CLÁUSULA XVII – Do Sistema Tarifário

17.1. Para fins de aplicação de reajustamentos e revisões devem ser sempre considerados os valores iniciais da tarifa de remuneração conforme Cláusula VIII.

17.2. O valor da tarifa é aplicável, por passageiro transportado, independente da forma de pagamento, isto é, se o pagamento for realizado por meio do cartão magnético do Sistema de Bilhetagem Eletrônica ou pago a bordo em dinheiro.



17.3. A remuneração dos serviços será feita através do pagamento de tarifa pelo passageiro transportado e a Administração Financeira por meio de caixa privado.

17.4. Os valores das tarifas públicas, bem como suas variações em decorrência do meio de pagamento, considerarão a aplicação dos multiplicadores fixados no Quadro 1, sobre o Valor da Tarifa:

Quadro 1 – Forma de Pagamento e Fator Multiplicador

Modalidade	Forma de Pagamento	Fator Multiplicador
Tarifa	Sistema de Bilhetagem Eletrônica – Pagamento Antecipado	1,00
Tarifa	Pagamento em Espécie a Bordo	1,15 (máximo)
Tarifa	Estudante	0,90
Tarifa	Vale Transporte	1,00

17.5. Para efeitos do pagamento em espécie, a critério da Concedente, considerar-se-á como multiplicador máximo 1,15 (um vírgula quinze), de acordo com a política tarifária a ser adotada, visando à modicidade da tarifa.

17.6. O valor da tarifa a ser efetivamente cobrado será o produto do valor da tarifa pelo Fator Multiplicador de cada uma das modalidades e formas de pagamento previstas no quadro acima.

17.7. As isenções parciais e as gratuidades do pagamento do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Bento do Sul são aquelas previstas na legislação vigente.

17.8. Novas gratuidades, abatimentos ou outros benefícios tarifários somente serão concedidos por lei e com a indicação da fonte dos recursos financeiros compensatórios, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

17.9. A Concessionária poderá utilizar a frota como meio de publicidade, na forma da Lei, diretamente ou por terceiros, visando à obtenção de receita alternativa.

17.10. Os valores das receitas alternativas serão obrigatoriamente considerados para a aferição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

17.11. A CONCESSIONÁRIA somente poderá cobrar dos usuários a Tarifa Pública fixada por ato do PODER CONCEDENTE.

a) Os valores das tarifas deverão ser fixados em lugar visível no interior do veículo, para conhecimento do usuário e no sítio eletrônico disponibilizado pela CONCESSIONÁRIA.

CLÁUSULA XVIII – Do Reajuste da Tarifa

18.1. O preço da TARIFA DE REMUNERAÇÃO será reajustado a cada **12 (doze) meses contados da data-base de apresentação da PROPOSTA FINANCEIRA** vencedora da licitação.

18.2. A tarifa paga pelo usuário será definida pela CONCEDENTE, de acordo com o valor da tarifa de remuneração, considerando o reajuste cabível e deverá, quando possível, considerar a mesma data de referência para o reajuste da tarifa de remuneração.

18.3. O valor da Tarifa de Remuneração deverá ser reajustado, utilizando-se a fórmula explicitada a seguir:

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

Onde:



VT: Índice de variação total dos fatores de correção;
V1: Índice de variação do preço do diesel;
P1: Participação sobre o custo/km dos itens relativos ao combustível, ARLA 32 e lubrificantes;
V2: Índice de variação média do preço de pneus;
P2: Participação sobre o custo/km médio final dos itens relativos à rodagem;
V3: Índice de correção estabelecido no acordo coletivo;
P3: Participação sobre o custo/km dos itens relativos e vinculados à pessoal e benefícios sociais;
V4: Índice de variação média ponderada do preço dos ônibus em função do quantitativo cadastrado por tipo de ônibus;
P4: Participação sobre o custo/km dos itens relativos a peças e acessórios, depreciação e remuneração de capital;
V5: Índice inflacionário do Governo Federal (Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA);
P5: Participação sobre o custo/km dos itens relativos a despesas administrativas.
V6: Índice inflacionário do Governo Federal (Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA);
P6: Participação sobre as despesas de controle operacional e bilhetagem;
0,5%: Percentual de desconto para compor a modicidade tarifária, de conformidade o item referente à Modicidade da Tarifa;

18.4. Descritivo dos 5 (cinco) fatores de correção utilizados para a correção do custo/km médio final:

a) **Diesel** – variação do preço unitário do combustível (óleo diesel) predominante da frota, considerado a média ponderada do valor de compra relativo ao mês base de referência, acrescido do preço do frete e do aditivo redutor líquido automotivo consumido no mesmo período;

b) **Rodagem** – variação com o preço vinculado exclusivamente aos tipos de pneus utilizados em cada tipo de ônibus, considerando o manual de Cálculo Tarifário aprovado pelo Município;

c) **Acordo Coletivo** – variação conforme convenção ou acordo coletivo da categoria profissional, com correção do valor absoluto da despesa referente à pessoal e vinculações;

d) **Ônibus** – variação dos preços dos ônibus, considerando o manual de Cálculo Tarifário aprovado pelo Município;

e) **Índice Inflacionário do Governo Federal – Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA**, ou outro que venha a substituí-lo.

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

18.6. Cálculo de Reajuste do valor da Tarifa é dado da seguinte forma:

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

Onde:

TR = Tarifa de Remuneração

TR_v = Tarifa de Remuneração em Vigor

VT = Índice de variação Total dos fatores de correção

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

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

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

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



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

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

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

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

CLÁUSULA XIX – Da Revisão da Tarifa

19.1. O preço da Tarifa de Remuneração será revisto para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos, direitos e obrigações, da CONCESSIONÁRIA e a receita da Concessão, com a finalidade de manter seu equilíbrio econômico-financeiro inicial.

19.2. Rever-se-á, também, o Valor da Tarifa de Remuneração, assim como da tarifa paga pelo usuário, na hipótese de suspensão de sua cobrança ou redução de seu valor, determinado por autoridade competente, da qual resulte frustração total ou parcial da receita que teria sido arrecadada pela CONCESSIONÁRIA no período da suspensão ou da redução tarifária.

19.3. Qualquer alteração nos encargos, direitos e obrigações da CONCESSIONÁRIA importará na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato.

19.4. Para os efeitos previstos nos itens anteriores, a revisão dar-se-á nos seguintes casos:

a) Sempre que ocorrerem variações nas quantidades de passageiros equivalentes e na quilometragem rodada do sistema, considerando-se todas as repercussões sobre os investimentos, custos e a receita;

b) Sempre que, forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação da Proposta Financeira, de comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;

c) Sempre que houver acréscimo ou supressão dos encargos previstos no Projeto Básico, para mais ou para menos, conforme o caso;

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

e) Sempre que houver alteração unilateral deste Contrato, que comprovadamente altere os encargos, direitos e obrigações, da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;

f) Sempre que for determinada, por autoridade competente, a suspensão da cobrança da tarifa ou a redução de seu valor, da qual resulte frustração total ou parcial da receita que teria sido arrecadada pela CONCESSIONÁRIA no período da suspensão ou da redução tarifária;



19.5. A cada 3 (três) anos, para que se verifique se os parâmetros estabelecidos na composição de custo da tarifa de remuneração, assim como os ponderadores da cesta de reajuste, ainda estão compatíveis com a realidade daquela oportunidade.

19.6. Para os fins desta Cláusula considera-se como parâmetro verificador do equilíbrio econômico-financeiro deste contrato a Taxa Interna de Retorno – TIR resultante do fluxo de caixa da Proposta Financeira da CONCESSIONÁRIA.

19.7. A revisão deverá se dar, por meio da composição do Fluxo de Caixa Marginal.

19.8. Sempre que haja lugar para a revisão do valor da Tarifa de Remuneração a CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA poderão acordar, alternativa ou complementarmente ao aumento do valor da tarifa:

- a) Atribuição de compensação direta à CONCESSIONÁRIA;
- b) Adequação do Projeto Básico;
- c) Combinação das alternativas anteriores.

19.9. O processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será realizado mediante requerimento dirigido pela CONCESSIONÁRIA à CONCEDENTE, acompanhado de "Relatório Técnico" ou "Laudo Pericial" que demonstre, cabalmente, o impacto ou a repercussão, de qualquer das ocorrências que derem motivo à revisão, sobre os principais componentes de custos considerados na formação do valor da Proposta Financeira ou, ainda, sobre as receitas da CONCESSIONÁRIA.

19.10. A CONCEDENTE terá o prazo de até 10 (dez) dias úteis para decidir sobre o requerimento a que alude o item anterior, contado da data de sua apresentação.

19.11. Se o requerimento não for aprovado, a revisão poderá ser submetida ao "Processo Amigável de Solução das Divergências Contratuais" previsto neste Contrato.

19.12. Aprovado o requerimento ou expedido o laudo de arbitragem, com a definição da nova "equação contratual", a CONCEDENTE autorizará que a mesma seja praticada pela CONCESSIONÁRIA.

19.13. A revisão do valor deste Contrato poderá ter início por ato de ofício do Prefeito Municipal de São Bento do Sul.

19.14. Sempre que forem atendidas as condições deste Contrato, considerar-se-á mantido o seu equilíbrio econômico-financeiro.

19.15. Sempre que tenha havido lugar à revisão do Contrato considerar-se-á restabelecido o seu inicial equilíbrio econômico e financeiro.

CLÁUSULA XX – Das Fontes de Receitas

20.1. A principal fonte de receita da Concessionária advirá do recebimento da tarifa pública paga pela pessoa usuária.

20.2. A receita complementar da Concessão advirá da exploração, pela Concessionária, de publicidade na frota, no sistema de comunicação com o usuário, no Sistema de Bilhetagem Eletrônica, bem como outras inerentes à exploração do sistema, inclusive os serviços Regular Convencional, Opcional, Experimental e Extraordinário.

20.3. Ao longo do prazo de Concessão, poderão surgir outras oportunidades para constituição de receita complementar, a serem propostas pela Concessionária, para análise e deliberação da Concedente.



Ressalta-se que, desde o início da vigência contratual até o presente momento, foi realizado um processo de reajuste tarifário, em fevereiro/2025, considerando as bases paramétricas conforme proposta financeira da Concessionária (Figura 4), que resultou na atualização da tarifa de remuneração para R\$ 5,30, conforme Decreto n. 3.251, de 20 de fevereiro de 2025.

Figura 1 - Bases Paramétricas conforme Proposta Financeira da Concessionária

Distribuição Percentual por Grupo de Custo			
Peso	Grupo de Custo	Participação	
		R\$/km	%
P1	Participação do combustível, ARLA 32 e lubrificantes	1,8452	25,33%
P2	Participação da rodagem	0,0659	0,90%
P3	Participação do pessoal e benefícios sociais	3,6648	50,31%
P4	Participação de peças acessórios, depreciação e remuneração	1,1972	16,43%
P5	Participação das despesas administrativas	0,4142	5,69%
P6	Participação do controle operacional e bilhetagem	0,0976	1,34%
Total		7,2850	100%

Fonte: Relatório Técnico nº 006/2026-Rainha. Profuzzy (2026).

Cumpram-se ainda destacar que parte dos serviços atualmente prestados pela concessionária, notadamente o transporte escolar municipal e o atendimento a usuários vinculados à APAE, vinha sendo executada por meio de contratos administrativos apartados, celebrados anteriormente à concessão, por dispensa de licitação.

Nesse contexto, o pleito apresentado também busca avaliar os efeitos econômicos da incorporação desses serviços à modelagem econômico-financeira do contrato de concessão, o que demandaria a reavaliação das condições operacionais e econômicas originalmente previstas.

3. DA ANÁLISE JURÍDICA

3.1. Do arcabouço jurídico

A Revisão Tarifária encontra amparo legal no § 2º do art. 9º e no art. 29 da Lei Federal nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, os quais



estabelecem que a tarifa do serviço público concedido deve ser preservada pelas regras de revisão previstas em lei, no edital e no contrato, de modo a assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Nos termos do § 3º do art. 9º da referida Lei, ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, implicará a revisão da tarifa quando comprovado seu impacto, para mais ou para menos, conforme o caso. Ademais, incumbe ao Poder Concedente, conforme art. 29, inciso V, da Lei nº 8.987/1995, homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma da legislação, das normas pertinentes e do contrato.

No âmbito contratual, a Revisão Tarifária encontra previsão específica nas cláusulas supracitadas do Contrato de Concessão, que estabeleceu que o valor da tarifa de remuneração deveria ser reajustado anualmente e revisto a cada três anos — ou antes, mediante provocação da Concessionária ou da Concedente — sempre que comprovado a ocorrência de um dos gatilhos do item 19.4, que são capazes de comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Ressalta-se, contudo, que o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato possui fundamento constitucional, nos termos do inciso XXI do art. 37 da Constituição Federal, não se tratando de mera faculdade contratual, mas de garantia jurídica assegurada às partes, desde que comprovada a ocorrência de eventos que alterem substancialmente as condições originalmente pactuadas.

3.2. Da natureza do pleito apresentado

Uma primeira questão a ser observada é que o requerimento apresentado pela Concessionária não caracteriza de forma expressa a natureza da revisão pleiteada, tampouco delimita claramente os fundamentos contratuais que justificariam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Todavia, considerando que:

- o contrato foi celebrado em junho de 2024;
- não houve ainda revisão ordinária trienal prevista contratualmente;



- o pleito decorre de eventos específicos alegadamente ocorridos após o início da operação;

Entende-se que o pedido formulado possui natureza de Revisão Tarifária Extraordinária (RTE). Tal enquadramento decorre do fato de que o pedido está fundamentado em eventos supervenientes que, segundo a Concessionária, impactariam a estrutura de custos e receitas da concessão, entre os quais:

- divergência entre demanda projetada e demanda realizada;
- variação de preços de insumos relevantes para a operação;
- reoneração da folha de pagamento decorrente da Lei Federal nº 14.973/2024;
- necessidade de incorporação de serviços atualmente prestados fora da modelagem econômico-financeira do contrato, como o transporte escolar e o atendimento à APAE.

3.3. Da alegação de desequilíbrio decorrente da demanda e da produção quilométrica

Outro fundamento apresentado pela Concessionária refere-se à diferença entre a demanda projetada no Projeto Básico e a demanda efetivamente observada após o início da operação, bem como às variações na produção quilométrica do sistema, conforme Figura 2.

Figura 2 – Variação de demanda e de produção quilométrica.

Tabela 6 – Passageiros Equivalentes Transportados			
Ano	Demanda Anual Equivalente		Variação
	Edital	Realizada	
01	2.877.576	2.234.254	-22,36%
Nota: Tabela desenvolvida pelo Autor.			

Tabela 8 – Produção Quilométrica			
Ano	Quilometragem Anual		Variação
	Edital	Realizada	
01	2.056.568	2.053.066	-0,17%
Nota: Tabela desenvolvida pelo Autor.			

Fonte: Relatório Técnico nº 006/2026-Rainha. Profuzzy (2026).

Nos termos da Cláusula 19.4, alínea “a” do contrato, variações relevantes nas quantidades de passageiros equivalentes e na quilometragem rodada do sistema podem ensejar a revisão da Tarifa de Remuneração, desde que demonstradas suas repercussões sobre os custos, investimentos e receitas da concessão.

Contudo, cabe destacar que tais variações devem ser analisadas à luz da modelagem econômico-financeira originalmente apresentada na Proposta Financeira, bem como da efetiva materialização de seus impactos sobre o fluxo de caixa da concessão.

Nesse sentido, e conforme desenvolvido no item 4.4 "Da Matriz de Riscos – Alocação e Mecanismos de Mitigação" da Análise Técnica deste Parecer, a Cláusula 19.4, alínea "a", do Contrato de Concessão não estabelece limite mínimo de materialidade para a caracterização da hipótese de revisão, bastando a comprovação de variação relevante nas quantidades de passageiros equivalentes e na quilometragem rodada, com repercussão sobre investimentos, custos e receita. Tal leitura é compatível com o Risco 6 (Risco Global de Demanda) e o Risco 8 (Demanda Integrada) da Matriz de Riscos da concessão, ambos providos de mecanismo de mitigação por meio de reequilíbrio econômico-financeiro. Diante do exposto, entende-se juridicamente caracterizada, quanto a este fundamento, hipótese apta a ensejar Revisão Tarifária Extraordinária, remetendo-se à Análise Técnica deste Parecer a quantificação dos respectivos efeitos sobre o Fluxo de Caixa e a definição da extensão da parcela de risco atribuída a cada uma das partes.

3.4. Da reoneração da folha de pagamento

Entre os eventos apontados pela Concessionária está a reoneração gradual da folha de pagamentos, instituída pela Lei Federal nº 14.973/2024.

Nos termos do § 3º do art. 9º da Lei nº 8.987/1995, a criação ou alteração de tributos ou encargos legais após a apresentação da proposta, quando comprovadamente impactarem os custos da concessionária, pode ensejar revisão tarifária.



No caso concreto, a Lei Federal nº 14.973/2024 promoveu a reoneração gradual da contribuição previdenciária sobre a folha de pagamento, mediante cronograma de transição plurianual cuja incidência é superveniente à apresentação da Proposta Financeira (14 de maio de 2024) e independe da vontade das partes contratantes, caracterizando-se como encargo legal na acepção do art. 9º, § 3º, da Lei nº 8.987/1995 e da Cláusula 19.4, alínea "b", do Contrato de Concessão. Encontra-se, portanto, juridicamente caracterizada, quanto a este fundamento, hipótese de Revisão Tarifária Extraordinária, remetendo-se à subseção "Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB)" (item 4.5.3.1), integrante do capítulo "Dos Tributos e Repasses – ISS, COFINS, PIS e CPRB" (item 4.5.3) da Análise Técnica deste Parecer, a apuração proporcional das alíquotas aplicáveis a cada ano regulatório e sua efetiva repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

3.5. Da variação dos preços de insumos operacionais

Entre os fundamentos apresentados pela Concessionária para justificar o pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está a alegação de elevação dos preços de insumos operacionais relevantes, com reflexos sobre os custos de prestação do serviço.

Contudo, cumpre destacar que o contrato de concessão prevê mecanismo específico de atualização da Tarifa de Remuneração por meio de reajuste paramétrico, destinado justamente a refletir as variações inflacionárias de preços dos principais fatores de produção do sistema, tais como combustível, mão de obra, veículos e demais insumos operacionais.

Nesse contexto, as oscilações de preços de mercado inerentes à atividade econômica constituem eventos ordinários da execução contratual e, como regra, são absorvidas pelo mecanismo de reajuste tarifário previsto contratualmente, não configurando, por si só, hipótese de revisão tarifária extraordinária.

A caracterização de hipótese de Revisão Tarifária Extraordinária (RTE) decorrente de variações de custos pressupõe a ocorrência de eventos supervenientes, excepcionais



ou não contemplados pelos mecanismos ordinários de atualização tarifária, capazes de alterar de forma relevante a equação econômico-financeira do contrato. Para tanto, caberia à Concessionária demonstrar, mediante elementos técnicos e análise comparativa consistente, que as variações verificadas excederam aquelas normalmente absorvidas pelo reajuste paramétrico contratualmente previsto, evidenciando a existência de impacto extraordinário sobre os custos da concessão.

No presente caso, contudo, o pleito não foi acompanhado de estudos ou demonstrações técnicas que evidenciassem a ocorrência de aumento extraordinário dos insumos operacionais, limitando-se a apontar a elevação de determinados preços de mercado, sem comprovar que tais variações extrapolaram o comportamento esperado e já contemplado pelo mecanismo ordinário de reajuste da Tarifa de Remuneração. Dessa forma, não restou caracterizada hipótese apta, por si só, a fundamentar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Revisão Tarifária Extraordinária.

3.6. Da Inclusão dos Serviços Escolares e Especiais no Contrato

Verificou-se que o Edital e o Projeto Básico da licitação previram que o sistema de transporte coletivo do Município poderia abranger, além do serviço regular convencional, outras modalidades operacionais, tais como serviços especiais, experimentais e extraordinários. Dentre essas categorias encontram-se o transporte coletivo escolar, o programa Mais Acesso e outros atendimentos específicos destinados a públicos determinados.

Contudo, observa-se que tais serviços não integraram a modelagem econômico-financeira originalmente apresentada na Proposta Comercial vencedora, a qual foi estruturada exclusivamente com base na operação do serviço regular convencional, remunerado por meio da metodologia de Fluxo de Caixa Descontado constante do Edital. Não foram estabelecidos, à época da licitação, coeficientes operacionais específicos ou critérios próprios de remuneração para essas modalidades, limitando-se o instrumento contratual a prever a possibilidade de sua futura inclusão na concessão.



Na prática, o transporte escolar vinha sendo executado por meio de contratações administrativas apartadas com a própria operadora, enquanto o circuito assistencial da APAE sequer havia sido implantado, encontrando-se seu início previsto em razão de determinação do Ministério Público. A incorporação superveniente dessas modalidades ao contrato configura alteração das condições originalmente previstas para a operação da concessão, ensejando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa, nos termos da Cláusula 19.4, alínea "c", do Contrato de Concessão.

Durante a operação desta concessão, o Poder Concedente e a Concessionária chegaram a formalizar termo aditivo contratual prevendo a remuneração desses serviços mediante metodologia específica de planilha de custos, inspirada no modelo desenvolvido pela ANTP e baseada em coeficientes distintos daqueles constantes da Proposta Comercial vencedora.

Entretanto, no curso da análise técnica desenvolvida por esta Agência, verificou-se que não foram apresentados estudos técnicos ou elementos objetivos capazes de justificar a substituição da metodologia originalmente licitada, nem a alteração dos coeficientes operacionais que serviram de base à competição entre os licitantes. A utilização simultânea de metodologias distintas dentro de um mesmo contrato de concessão comprometeria a comparabilidade dos resultados, dificultaria as futuras revisões tarifárias e poderia gerar insegurança jurídica quanto à preservação da equação econômico-financeira originalmente pactuada.

Sob a perspectiva regulatória, a manutenção da coerência metodológica da modelagem econômico-financeira constitui pressuposto essencial para a adequada fiscalização do contrato, assegurando a rastreabilidade dos cálculos, a compatibilidade entre as revisões tarifárias e, sobretudo, a observância dos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, da isonomia entre os licitantes e da preservação das premissas econômico-financeiras que fundamentaram a competição. A alteração isolada da metodologia de cálculo ou dos coeficientes operacionais, sem correspondente revisão da estrutura contratual que lhes dá suporte, poderia descaracterizar a própria modelagem utilizada na licitação.



Caso o Poder Concedente entendesse mais adequado remunerar esses serviços por metodologia distinta daquela prevista na concessão, a solução juridicamente mais consistente consistiria na correspondente adequação contratual, com a exclusão dessas modalidades do escopo da concessão e sua contratação por instrumento próprio, observadas as disposições legais aplicáveis. Tal alternativa encontraria fundamento tanto nas características operacionais específicas desses serviços — especialmente o transporte escolar e o atendimento especializado da APAE — quanto no fato de que eles não integraram a modelagem econômico-financeira originalmente licitada. Não obstante, essa solução também demandaria avaliação dos riscos associados, inclusive quanto à possibilidade de contratação de operador distinto daquele responsável pelo serviço convencional.

À vista das considerações técnicas apresentadas por esta Agência, o Poder Concedente e a Concessionária reavaliaram conjuntamente a solução inicialmente prevista no termo aditivo e convergiram para a adoção de metodologia compatível com aquela constante da Proposta Comercial vencedora, comprometendo-se a promover as adequações contratuais necessárias.

Dessa forma, para fins da presente revisão, entendeu-se tecnicamente mais adequado incorporar os novos serviços ao Fluxo de Caixa utilizando os mesmos critérios metodológicos e coeficientes originalmente previstos na modelagem licitada. Excepcionalmente, apenas o Fator de Utilização (FU) foi apurado de forma específica para essas modalidades, em razão de consenso estabelecido entre as partes e das características operacionais próprias desses serviços, notadamente quanto à sazonalidade, aos períodos de operação e à disponibilidade da frota, circunstâncias que justificam a utilização de parâmetro distinto sem comprometer a coerência da metodologia global.

Assim, preserva-se a compatibilidade entre a modelagem econômico-financeira originalmente licitada e as alterações operacionais supervenientes, assegurando a continuidade da utilização de critérios homogêneos de cálculo, maior transparência na



fiscalização contratual e maior segurança jurídica para as futuras revisões do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

4. DA ANÁLISE TÉCNICA

4.1. Da metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro

Nos termos da Cláusula 19.7 do Contrato de Concessão e do item 9.1.3 do Anexo II do Edital, as hipóteses de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrentes da inclusão de novos investimentos ou serviços encontram-se previstas mediante a utilização do denominado Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

Entretanto, durante a instrução processual verificou-se que o estudo apresentado pela própria Concessionária não foi desenvolvido mediante um fluxo marginal isolado, mas sim por meio da atualização da modelagem econômico-financeira originalmente licitada, utilizando como base o Fluxo de Caixa Descontado (FCD) da concessão. A mesma metodologia foi adotada nas discussões técnicas realizadas entre as partes durante a presente revisão.

Na avaliação desta Agência Reguladora, embora o contrato utilize a expressão "Fluxo de Caixa Marginal", a metodologia baseada na atualização do Fluxo de Caixa Descontado mostrou-se mais adequada às características específicas da presente revisão. Isso porque o objeto analisado não se restringe à inclusão de um investimento pontual ou isolado, abrangendo simultaneamente alterações na composição da frota, incorporação de novos serviços, revisão de investimentos, atualização de custos operacionais e respectivos reflexos sobre a remuneração do capital, a depreciação e a receita da concessão.

Nessas circunstâncias, a utilização do Fluxo de Caixa Descontado permite preservar a coerência da modelagem econômico-financeira originalmente licitada, mantendo inalteradas suas premissas estruturais e promovendo apenas a atualização das variáveis efetivamente impactadas, de modo a assegurar a manutenção da Taxa Interna de Retorno (TIR de 8,80%) originalmente pactuada.



Dessa forma, para fins da presente Revisão Tarifária Extraordinária, optou-se por adotar a metodologia constante do estudo apresentado pela própria Concessionária, promovendo-se os ajustes técnicos considerados necessários por esta Agência, por representar solução metodologicamente mais consistente para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas circunstâncias ora analisadas.

Não obstante, recomenda-se que o Poder Concedente avalie, em oportunidade futura, a adequação da redação contratual referente à metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, de forma a compatibilizar o instrumento contratual com a sistemática efetivamente utilizada na modelagem da concessão. Tal providência contribuirá para conferir maior clareza metodológica, segurança jurídica e previsibilidade às futuras revisões tarifárias, evitando interpretações divergentes acerca da forma de apuração dos desequilíbrios contratuais.

Sem prejuízo dessa recomendação, a presente revisão observou integralmente as disposições atualmente vigentes no Contrato de Concessão quanto aos componentes passíveis de recomposição e à forma de tratamento de cada rubrica no Fluxo de Caixa, promovendo apenas a adoção da metodologia de cálculo considerada tecnicamente mais adequada para sua operacionalização, sem alteração da lógica de recomposição contratualmente estabelecida.

Para melhor compreensão da sistemática prevista no instrumento contratual, apresenta-se, a seguir, o recorte das cláusulas que disciplinam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, indicando o tratamento conferido a cada componente do fluxo de caixa no âmbito da presente revisão.

9.1.3. Revisão

A revisão tarifária será empregada para rever as bases econômicas do Contrato e para permitir a adoção de soluções de Gestão Econômica e Financeira da Concessão que corrija distorções acumuladas, garantindo o respeito ao equilíbrio econômico-financeiro e às bases contratuais.

9.1.3.1. Princípios da Revisão Tarifária:

- *Sem periodicidade definida, dependendo da ocorrência de eventos excepcionais;*
- *Procedimento detalhado;*
- *Atualização do estudo econômico-financeiro apresentado pela Concessionária, considerando os eventos ocorridos e projeção da situação futura.*



O processo de atualização do estudo econômico-financeiro apresentado pela Concessionária dar-se-á da seguinte forma:

9.1.3.1.1. Fluxo de caixa, com receitas, despesas e investimentos é calculado com valores correntes de cada ano considerando:

- Os preços e coeficientes da proposta apresentada e aceita pelo Município;

- Os investimentos ocorridos após o início da operação dos serviços;
- As receitas efetivas considerando a quantidade de passageiros e as Tarifas praticadas

- Os fatores de produção: frota, quilometragem e horas de operação realizadas;

- Os valores são atualizados monetariamente para a data de cálculo.

9.1.3.1.2. Projetam-se os custos, as receitas e os investimentos futuros considerando uma avaliação de cenários.

9.1.3.1.3. Calcula-se a Taxa Interna de Retorno, que é comparada com aquela pretendida pela Concessionária, conforme proposta apresentada.

9.1.3.1.4. Definem-se estratégias de gestão para obtenção do equilíbrio:

- *Aumento ou redução do valor real da Tarifa;*
- *Ampliação ou redução dos investimentos pretendidos;*
- *Ampliação dos serviços prestados ou adoção de soluções de maior racionalidade;*

- *Desoneração de custos.*

O fluxo financeiro da Concessão deverá ser submetido a uma revisão a cada 03 (três) anos, em processo conduzido pelo Poder Concedente, sem prejuízo do direito das partes de requerer o reequilíbrio contratual a qualquer tempo, conforme define a legislação e nos termos do Contrato. Independente das revisões trienais, o Poder Concedente manterá o acompanhamento econômico-financeiro e a evolução contratual, de modo a formular estratégias para fazer frente a desequilíbrios.

A revisão da Tarifa de Remuneração poderá ocorrer de forma ordinária ou extraordinária. As revisões extraordinárias são em atendimento ao disposto nos §3º e §4º do Art. 9º da Lei Federal Nº 8.987/95, ou seja:

I. Alteração unilateral do Contrato;

II. Criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, conforme previsão legal;

III. Alteração significativa dos pesos correspondentes.

Já as revisões ordinárias ocorrem periodicamente com a finalidade de adequação às variações econômicas ocorridas no mercado, bem como das advindas de avanços tecnológicos, ganhos de eficiência e medidas de flexibilização dos serviços

Nas revisões ordinárias serão avaliados os parâmetros de preços utilizados quando da outorga, adequando-os à realidade em que se situa a Concessão. A variação percentual obtida sobre o preço da Tarifa de Remuneração é aplicada ao preço da Tarifa Proposta pela Concessionária no momento da Licitação.

Nas revisões serão consideradas as seguintes fontes dos dados:

a. Dados da operação

- Dados do acompanhamento estatístico;
- Cadastro da frota e sua movimentação na vigência do Contrato;
- Tabulação das escalas de trabalho dos motoristas e demais colaboradores.

b. Dados de preços e salários



- Tabulação de amostra de notas fiscais de fornecimento de insumos enviado pela Concessionária;
- Tabulação das notas fiscais de aquisição e cotação de preços de mercado dos veículos;
- Tabulação das despesas centralizadas com o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, Central de Controle Operacional, Sistema de Vigilância de Frota e Estações e Sistema de Atendimento ao Passageiro;
- Terminal e outros, com base nos registros contábeis da Concessionária;
- Acordos Coletivos de Trabalho do período;
- Informações da folha de pagamento de dezembro de cada ano;
- Outras informações complementares.

c. Coeficientes de consumo

- Revisão dos coeficientes de consumo inicialmente estabelecidos com base em estatísticas e afins;
- Proposta apresentada pela Concessionária na Licitação que deu origem ao Contrato;
- Cálculo específico do fator de utilização de motoristas ou condutores.

Para os fins de avaliar o equilíbrio econômico e financeiro, considera-se como parâmetro verificador a Taxa Interna de Retorno – TIR resultante do fluxo de caixa da Proposta Financeira da Concessionária, que se apresenta com referência à data-base da mesma.

Sempre que forem atendidas as condições iniciais da Concessão, considerar-se-á mantido o seu equilíbrio econômico-financeiro.

O histórico dos dados da Concessão é um ativo a ser mantido e valorizado pela Concessionária e pelo Poder Concedente ao longo do curso do Contrato de Concessão, de modo que a Concessionária e o Poder Concedente manterão Base de Dados atualizados, abrangendo:

- a. Preço de Insumos;*
- b. Coeficientes de Consumo;*
- c. Parâmetros Operacionais;*
- d. Demanda;*
- e. Produção Quilométrica*

9.2. Modicidade Tarifária

Para contribuir com a Modicidade Tarifária, fica estabelecido o percentual de 0,5% (cinco décimos de porcentagem) de desconto a ser aplicado no somatório resultante do produto da variação de cada um dos fatores de correção pelo peso correspondente, os quais participam da fórmula do reajuste tarifário.

Justifica-se o percentual de desconto ora considerado em face da obrigação de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade da empresa Concessionária aos usuários, em atendimento ao que dispõe do Art. 9º da Lei Federal Nº 12.587/2012.

10. TRIBUTOS

Os tributos incidentes sobre a receita dos serviços são:

- Imposto sobre Serviços – ISS = 2,00%;
- Contribuição Social sobre o Faturamento – COFINS = 0,00%;
- Programa de Integração Social – PIS = 0,00%;
- Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta – CPRB = 0,00%



Na sequência, são apresentados os cenários desenvolvidos por esta Agência Reguladora, os quais permitem avaliar comparativamente os impactos decorrentes das diferentes premissas consideradas para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

4.2. Cenários de Modelagem Econômico-Financeira

Considerando as disposições constantes da Matriz de Riscos e das cláusulas contratuais que disciplinam a alocação dos riscos da concessão, verifica-se que a definição da operação do sistema, inclusive quanto à composição e às características da frota necessária à adequada prestação do serviço, constitui matéria inserida na esfera de competência do Poder Concedente, tratando-se de risco contratualmente a ele atribuído.

Assim, a modelagem econômico-financeira desenvolvida nesta Revisão Tarifária Extraordinária adotou, como premissa principal, a configuração operacional efetivamente considerada pelo Poder Concedente para a prestação dos serviços, em estrita observância à repartição de riscos originalmente pactuada e ao princípio da preservação da equação econômico-financeira do contrato.

Todavia, durante a instrução do presente processo, sobrevieram documentos oficiais que revelaram tratativas distintas entre as partes contratantes. De um lado, a Concessionária manifestou formalmente interesse na manutenção da frota originalmente prevista na Proposta Comercial, promovendo apenas a substituição dos veículos por unidades de fabricação mais recente, bem como ajustes na distribuição das respectivas categorias operacionais. De outro, o Poder Concedente manifestou concordância com essa solução, condicionando sua implementação à inexistência de impactos econômico-financeiros sobre o contrato.

Embora tais manifestações revelem convergência quanto à solução operacional pretendida pelas partes, verifica-se que esse entendimento ainda não foi formalizado por meio do instrumento contratual juridicamente adequado, inexistindo, até o presente



momento, alteração contratual apta a modificar as premissas econômico-financeiras originalmente estabelecidas.

Diante desse contexto, esta Agência Reguladora estruturou a presente análise em dois cenários distintos, ambos integralmente fundamentados nos elementos constantes dos autos:

- **Cenário 1 – Manutenção da Frota da Proposta Comercial:** corresponde ao **cenário regulatório adotado como referência para a presente Revisão Tarifária Extraordinária**, refletindo a configuração operacional considerada na proposta comercial e em conformidade com a condição estabelecida pelo Poder Concedente de inexistência de impacto financeiro sobre a concessão acerca das alterações de frota proposta pela Concessionária.
- **Cenário 2 – Atualização da frota conforme efetivamente implantada:** corresponde à **simulação elaborada a partir das manifestações formais apresentadas pelas partes durante a instrução processual**, considerando a manutenção da quantidade de veículos originalmente licitada, com atualização das características da frota e redistribuição das categorias operacionais, observada a alocação de riscos prevista na Matriz de Riscos. Trata-se de cenário desenvolvido exclusivamente para demonstrar os reflexos econômico-financeiros decorrentes dessa hipótese.

Sob a ótica técnico-regulatória, ambos os cenários encontram respaldo nos documentos constantes dos autos. Entretanto, eventual adoção definitiva de solução diversa daquela atualmente refletida na modelagem econômico-financeira dependerá da correspondente formalização entre as partes, mediante instrumento contratual apto a alterar, de forma expressa, as premissas da concessão e seus reflexos sobre a equação econômico-financeira.

Nesse sentido, eventuais soluções intermediárias ou modelos híbridos, ainda que objeto de tratativas ou solicitações informais de simulação durante a instrução processual, não podem ser incorporados à presente revisão sem a existência de consenso formal entre Poder Concedente e Concessionária, materializado por meio do



respectivo Termo Aditivo e posteriormente submetido à apreciação desta Agência Reguladora. A adoção de premissas não formalizadas comprometeria a segurança jurídica do processo revisional, a rastreabilidade da modelagem econômico-financeira e a observância dos princípios da vinculação ao contrato, da legalidade e da transparência administrativa.

Por fim, registra-se que a adoção dos cenários ora apresentados não impede que, em futura revisão tarifária, sejam incorporados os efeitos de eventual acordo formalizado entre as partes. Caso sobrevenha instrumento contratual que altere validamente as premissas operacionais da concessão, seus impactos poderão ser objeto de reavaliação regulatória, inclusive com efeitos retroativos, quando juridicamente cabíveis e expressamente previstos no ajuste celebrado.

4.3. Da Metodologia de Recomposição e Tratamento de Passivos

A metodologia de Fluxo de Caixa Descontado adotada na presente revisão promove a atualização da modelagem econômico-financeira originalmente contratada mediante a substituição das projeções teóricas pelos dados físicos, operacionais e financeiros efetivamente realizados ao longo da execução da concessão, projetando seus efeitos para o período remanescente do contrato. A partir dessa atualização, a tarifa técnica de equilíbrio é recalculada de forma a restabelecer a Taxa Interna de Retorno (TIR de 8,80%) originalmente pactuada, incorporando, em um único fluxo econômico-financeiro, todos os reflexos decorrentes das alterações verificadas durante a execução contratual.

Nessa sistemática, o desequilíbrio econômico-financeiro não é tratado de forma segmentada entre "passado" e "futuro", mas sim absorvido integralmente pela nova modelagem. A tarifa técnica recalculada representa, portanto, a solução econômico-financeira necessária para recompor a concessão como um todo, já contemplando os impactos acumulados desde o início da operação até a data-base da revisão e suas projeções para o período remanescente.



Por essa razão, não se mostra metodologicamente adequado proceder à apuração de um passivo econômico-financeiro de forma paralela, mediante comparação entre tarifas técnicas históricas e aquelas recalculadas para cada período, conforme proposto pela Concessionária. Tal procedimento pressupõe que o desequilíbrio pretérito não estaria refletido na nova modelagem, o que não ocorre na metodologia de Fluxo de Caixa adotada pelo Contrato.

A realização de ambos os procedimentos simultaneamente — recálculo da tarifa técnica mediante atualização do fluxo de caixa e apuração isolada de diferenças tarifárias históricas — conduziria à dupla consideração dos mesmos efeitos econômico-financeiros, uma vez que os déficits operacionais e demais distorções acumuladas já se encontram integralmente internalizados no fluxo utilizado para determinação da nova tarifa de remuneração.

Dessa forma, para fins da presente revisão, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorre exclusivamente do resultado obtido na atualização do Fluxo de Caixa, em conformidade com a metodologia prevista contratualmente, não sendo tecnicamente recomendável a apuração paralela de passivos baseados exclusivamente na evolução histórica da tarifa técnica.

4.4. Da Matriz de Riscos – Alocação e Mecanismos de Mitigação

No que se refere à alocação do risco de demanda, observa-se inicialmente que a própria Cláusula 19.4, alínea "a", do Contrato de Concessão estabelece expressamente que a revisão extraordinária será realizada "sempre que ocorrerem variações nas quantidades de passageiros equivalentes e na quilometragem rodada do sistema, considerando-se todas as repercussões sobre os investimentos, custos e a receita".

A redação contratual evidencia que a variação da demanda constitui hipótese objetiva de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, não estabelecendo qualquer limite mínimo de materialidade, percentual de absorção prévia pela Concessionária ou condicionante adicional para o reconhecimento do desequilíbrio. Em outras palavras, o próprio contrato prevê que alterações na demanda repercutem



diretamente sobre a equação econômico-financeira e devem ser tratadas por meio do mecanismo de revisão extraordinária.

Essa interpretação mostra-se compatível com a Matriz de Riscos da concessão. Embora o Risco 6 – Risco Global de Demanda esteja classificado como risco "Público/Privado", conforme Figura 3, sua descrição prevê, como principal mecanismo de mitigação, justamente a realização de reequilíbrio econômico-financeiro diante de variações positivas ou negativas da demanda.

Figura 3 – Matriz de Risco do Edital de Concorrência Pública nº 37/2023 – Risco 6

Risco	Dimensão	Descrição do risco	Alocação
Risco 6 Risco global de demanda	Perda de Demanda	Perda de competitividade do sistema regular face aos meios individuais ou alternativos de transporte e a perda de capacidade de pagamento dos usuários do sistema, por correção da tarifa ou redução de salários médios são consideradas. Incluem também fatos ordinários exógenos que venham a alterar de forma expressiva a demanda, tais como a abertura de uma nova linha de metrô, desativação de centros comerciais, universidades, centros de lazer e similares, imposições governamentais que afetem a demanda ou a operação do sistema, situações de calamidade ou emergência pública que interfiram diretamente na demanda. Deve-se contemplar também situações em que a perda de demanda decorre de atos do Poder Público, como a autorização para novos modos concorrentes de transportes, concorrência predatória de linhas de sistemas municipais ou metropolitanos sobrepostos e convivência com meios de transporte de passageiros clandestinos.	Público / Privado

Fonte: Edital de Concorrência Pública nº 37/2023.



Da mesma forma, o Risco 8 – Demanda Integrada, formalmente atribuído ao Poder Concedente, também contempla mecanismos de compensação e reequilíbrio contratual, reforçando que os impactos decorrentes das oscilações de demanda não permanecem integralmente alocados à esfera de risco empresarial da Concessionária, conforme Figura 4.

Figura 4 – Matriz de Risco do Edital de Concorrência Pública nº 37/2023 – Risco 8

Risco 8 Demanda integrada	Perda de receita: dinâmica de sistemas integrados de transportes	Aumento da participação dos usuários integrados pode, em casos específicos, gerar queda de receita proporcionalmente maior do que a redução de custos	Público
--------------------------------------	--	---	---------

Fonte: Edital de Concorrência Pública nº 37/2023.

Verifica-se, portanto, que tanto o contrato quanto a Matriz de Riscos tratam as variações de demanda como eventos suscetíveis de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cabendo à presente revisão definir, à luz da interpretação sistemática dos instrumentos licitatórios e contratuais, qual a extensão da parcela de risco efetivamente atribuída a cada uma das partes.

4.5. Da análise do Fluxo de Caixa

4.5.1. Passageiro Equivalente

A demanda de passageiros equivalentes constitui uma das principais variáveis da modelagem econômico-financeira da concessão, por influenciar diretamente a estimativa de receitas e, consequentemente, a determinação da tarifa técnica necessária à preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

No pleito apresentado, a Concessionária promoveu a atualização da demanda efetivamente realizada até a data-base da revisão e, para os anos remanescentes da



concessão, adotou-se como metodologia a utilização da média dos passageiros equivalentes efetivamente transportados nos últimos 12 meses, acrescida das taxas de crescimento originalmente ofertadas durante a licitação.

A Tabela 1 apresenta, respectivamente, a evolução da demanda originalmente constante da Proposta Comercial e aquela considerada pela Concessionária na presente Revisão Tarifária Extraordinária, demonstrando que a taxa de crescimento permanece inalterada.

Tabela 1 - Passageiros equivalentes e taxa de crescimento da proposta x pleito

Ano	Pass. equiv. Proposta	Pass. equiv. Pleito	Índice cresc. Proposta	Índice cresc. Pleito
1 - Mar/25 - Realizado	2.877.576	2.234.254		
2 - Mar/26 - Projetado	3.216.156	2.497.140	1,1177	1,1177
3 - Mar/27 - Projetado	3.378.168	2.622.932	1,0504	1,0504
4 - Mar/28 - Projetado	3.423.773	2.658.341	1,0135	1,0135
5 - Mar/29 - Projetado	3.469.994	2.694.229	1,0135	1,0135
6 - Mar/30 - Projetado	3.516.839	2.730.601	1,0135	1,0135
7 - Mar/31 - Projetado	3.564.316	2.767.464	1,0135	1,0135
8 - Mar/32 - Projetado	3.612.435	2.804.825	1,0135	1,0135
9 - Mar/33 - Projetado	3.661.203	2.842.690	1,0135	1,0135
10 - Mar/34 - Projetado	3.710.629	2.881.066	1,0135	1,0135
11 - Mar/35 - Projetado	3.760.722	2.919.961	1,0135	1,0135
12 - Mar/36 - Projetado	3.811.492	2.959.380	1,0135	1,0135
13 - Mar/37 - Projetado	3.862.947	2.999.332	1,0135	1,0135
14 - Mar/38 - Projetado	3.915.097	3.039.823	1,0135	1,0135
15 - Mar/39 - Projetado	3.967.951	3.080.861	1,0135	1,0135
16 - Mar/40 - Projetado	4.021.518	3.122.452	1,0135	1,0135
17 - Mar/41 - Projetado	4.075.809	3.164.605	1,0135	1,0135
18 - Mar/42 - Projetado	4.130.832	3.207.327	1,0135	1,0135
19 - Mar/43 - Projetado	4.186.598	3.250.626	1,0135	1,0135
20 - Mar/44 - Projetado	4.243.117	3.294.510	1,0135	1,0135
21 - Mar/45 - Projetado	4.300.399	3.338.986	1,0135	1,0135
22 - Mar/46 - Projetado	4.358.455	3.384.062	1,0135	1,0135
23 - Mar/47 - Projetado	4.417.294	3.429.747	1,0135	1,0135
24 - Mar/48 - Projetado	4.476.927	3.476.048	1,0135	1,0135
25 - Mar/49 - Projetado	4.537.366	3.522.975	1,0135	1,0135

Fonte: AGIR (2026).

Com o objetivo de verificar a consistência dos dados utilizados no pleito, esta Agência promoveu a conferência da demanda histórica a partir dos relatórios operacionais disponibilizados pela Concessionária, compreendendo os relatórios extraídos do Sistema Globus, utilizados entre janeiro e julho de 2025, e aqueles



provenientes do novo sistema de bilhetagem eletrônica implantado a partir de agosto de 2025.

Considerando que ambos os sistemas apresentam classificações distintas para as categorias tarifárias, procedeu-se previamente à compatibilização das informações, mediante consolidação das categorias equivalentes, conforme os critérios abaixo:

Período de janeiro/2025 a julho/2025 (Sistema Globus)

- Embarcado: Dinheiro
- Antecipado: Operário + Passe Corporativo
- Estudante: Secr. de Educação + Estudante
- Integração: desconsiderado (zerado)
- Idoso: Idosos
- GCA: desconsiderado (zerado)
- GSA: Gratuidades + Agendamentos + Passe Funcionário
- Domingo: desconsiderado (zerado)

Período a partir de agosto/2025 (Novo sistema de bilhetagem)

- Embarcado: Pago
- Antecipado: CID + VT + VT vinculado
- Estudante: ESC
- Integração: INT
- Idoso: IDO
- GCA: GCA
- GSA: FUNC + GSA + FCR + FIS + OPR
- Domingo: PHD

Após a compatibilização das bases de dados, procedeu-se à comparação entre os quantitativos de passageiros equivalentes informados pela Concessionária em seu pleito e aqueles apurados diretamente a partir dos relatórios operacionais de bilhetagem.

A

Tabela 2, Tabela 3 e



Tabela 4 apresentam, respectivamente, os dados constantes do pleito, os valores apurados por esta Agência e as diferenças identificadas entre ambas as bases.

Tabela 2 - Passageiros por categoria do pleito da Concessionária

Data	Passageiro por Categoria								Passageiro Transportado
	Embarcado	Antecipado	Estudante	Integração	Idoso	Gratuidade C/ Acomp.	Gratuidade S/ Acomp.	Domingo Gratuito	
jan/25									0
fev/25	9.279	119.414	54.433	0	14.841	0	3.642	0	201.609
mar/25	11.853	126.135	73.731	0	16.032	0	5.797	408	233.956
abr/25	11.926	123.029	81.223	0	16.367	0	9.878	1.356	243.779
mai/25	11.463	126.723	74.769	0	16.299	0	9.167	1.845	240.266
jun/25	10.207	118.296	72.272	16	14.224	0	10.093	2.016	227.124
jul/25	10.863	169.529	52.987	12.906	13.694	0	9.269	11.544	280.792
ago/25	33.636	118.824	64.073	86.116	23.057	0	2.981	8.892	337.579
set/25	24.501	106.317	69.373	78.573	27.145	36	686	4.605	311.236
out/25	24.132	120.913	75.132	89.490	30.700	0	897	5.031	346.295
nov/25	20.451	100.933	65.905	74.200	27.012	6	746	6.010	295.263
dez/25	19.224	83.056	33.898	55.113	26.211	97	1.947	5.469	225.015
jan/26	15.671	81.267	6.545	51.345	34.590				189.418
fev/26	18.014	99.376	27.159	63.714	37.093				245.356

Fonte: Transportes Coletivos Rainha LTDA (2026).

Tabela 3 - Passageiros por categoria calculado pela AGIR

Data	Passageiro por Categoria								Passageiro Transportado
	Embarcado	Antecipado	Estudante	Integração	Idoso	Gratuidade C/ Acomp.	Gratuidade S/ Acomp.	Domingo Gratuito	
jan/25	0	0	0	0	0	0	0	0	0
fev/25	9.279	119.426	54.434	0	14.841	0	3.660	0	201.640
mar/25	11.853	126.152	73.732	0	16.032	0	5.964	0	233.751
abr/25	11.926	123.082	81.382	0	16.389	0	10.027	0	242.824
mai/25	11.628	125.244	74.706	0	16.405	0	9.442	0	237.435
jun/25	10.042	111.396	72.174	0	14.096	0	9.462	0	217.218
jul/25	11.303	148.486	52.987	0	13.694	0	9.249	0	335.945
ago/25	37.496	99.228	68.679	72.714	25.879	0	531	6.080	310.659
set/25	24.501	106.317	69.373	78.573	27.145	36	686	4.605	311.304
out/25	24.132	120.913	75.132	89.490	30.700	0	897	5.031	346.356
nov/25	20.451	100.933	65.905	74.200	27.012	6	746	6.010	295.236
dez/25	19.224	83.056	33.898	55.113	26.211	97	1.947	5.469	225.003
jan/26	15.899	83.192	6.650	52.214	26.742	148	2.787	5.308	192.883
fev/26	19.365	105.818	30.497	69.054	29.814	734	4.076	5.224	264.435

Fonte: AGIR (2026).



Tabela 4 - Inconsistências encontradas ao comparar
Tabela 2 menos Tabela 3

Data	Passageiro por Categoria								Passageiro Transportado
	Embarcado	Antecipado	Estudante	Integração	Idoso	Gratuidade C/ Acomp.	Gratuidade S/ Acomp.	Domingo Gratuito	
jan/25	0	0	0	0	0	0	0	0	0
fev/25	0	-12	-1	0	0	0	-18	0	-31
mar/25	0	-17	-1	0	0	0	-167	408	205
abr/25	0	-53	-159	0	-22	0	-149	1.356	955
mai/25	-165	1.479	63	0	-106	0	-275	1.845	2.831
jun/25	165	6.900	98	16	128	0	631	2.016	9.906
jul/25	-440	21.043	0	12.906	0	0	20	11.544	-55.153
ago/25	-3.860	19.596	-4.606	13.402	-2.822	0	2.450	2.812	26.920
set/25	0	0	0	0	0	0	0	0	-68
out/25	0	0	0	0	0	0	0	0	-61
nov/25	0	0	0	0	0	0	0	0	27
dez/25	0	0	0	0	0	0	0	0	12
jan/26	-228	-1.925	-105	-869	7.848	-148	-2.787	-5.308	-3.465
fev/26	-1.351	-6.442	-3.338	-5.340	7.279	-734	-4.076	-5.224	-19.079
TOTAL									-37.001

Fonte: AGIR (2026).

As divergências observadas foram submetidas à Concessionária, que informou decorrerem, principalmente, de ajustes realizados posteriormente em sua base de dados, em razão de procedimentos internos de auditoria.

Embora tal justificativa possa explicar parte das diferenças verificadas, constatou-se que as informações disponibilizadas não permitem reconstituir integralmente a evolução dessas alterações nem identificar, de forma objetiva, os critérios utilizados para sua realização. Consequentemente, não foi possível atestar a completa rastreabilidade e consistência da base histórica de passageiros equivalente utilizada na modelagem apresentada pela Concessionária.

Adicionalmente, verificou-se que o Poder Concedente também não dispõe de base consolidada e auditada capaz de validar, de forma independente, as informações operacionais encaminhadas pela operadora, circunstância que limita a possibilidade de verificação cruzada dos dados utilizados na presente revisão.

Diante desse cenário, esta Agência desenvolveu sua análise utilizando as informações disponibilizadas pelas partes e os relatórios operacionais efetivamente apresentados durante a instrução processual, promovendo as conferências e ajustes



tecnicamente possíveis com os elementos disponíveis. Os resultados ora apresentados refletem, portanto, a melhor aproximação técnica possível diante da base informacional existente, permanecendo sujeitos à revisão caso venham a ser disponibilizados dados históricos mais completos, consistentes e passíveis de auditoria.

Por fim, recomenda-se que o Poder Concedente fortaleça os mecanismos de fiscalização e governança dos dados operacionais da concessão, especialmente quanto aos registros de demanda, de forma a assegurar a existência de bases históricas consolidadas, auditáveis e rastreáveis, aptas a subsidiar futuras revisões tarifárias com maior grau de confiabilidade e segurança regulatória, de modo que as informações operacionais relevantes à regulação sejam produzidas, armazenadas e disponibilizadas em ambiente passível de fiscalização permanente pelo Poder Concedente e por esta Agência Reguladora, reduzindo a dependência de consolidações realizadas unilateralmente pela Concessionária.

Registra-se, ainda, que, no decorrer da instrução processual, a Concessionária encaminhou novos arquivos contendo informações relativas à demanda de passageiros, em conjunto com outros documentos solicitados por esta Agência Reguladora. Todavia, referido encaminhamento não foi acompanhado de comunicação específica indicando a substituição da base de dados anteriormente apresentada, tampouco de memória de cálculo ou justificativa técnica que evidenciasse as alterações promovidas e seus respectivos impactos sobre a modelagem econômico-financeira.

Diante da ausência de elementos que permitissem identificar de forma objetiva as modificações introduzidas e considerando o estágio de desenvolvimento da presente análise, não foi realizada nova conferência ou reprocessamento integral da modelagem, permanecendo como referência os dados originalmente encaminhados pela Concessionária para instrução do pleito e que serviram de base para todas as verificações promovidas por esta Agência Reguladora. Eventuais atualizações poderão ser objeto de análise em procedimento revisional próprio, desde que acompanhadas da correspondente memória de cálculo e da documentação necessária à sua adequada verificação técnica.



4.5.2. Receitas

4.5.2.1. Receita tarifária e subsídio

No que se refere à receita tarifária do sistema, verifica-se que, para o Ano 1 (período já realizado), a Concessionária apurou as receitas a partir do produto entre a quantidade de passageiros transportados em cada categoria tarifária e as respectivas tarifas de remuneração vigentes em cada período.

Conforme exposto no item anterior, embora não tenha sido possível atestar integralmente a consistência da base histórica de passageiros utilizada na modelagem, esta Agência procedeu à validação dos valores tarifários considerados no cálculo da receita, verificando sua aderência às tarifas efetivamente praticadas ao longo do período analisado.

Verificou-se, ainda, que durante o primeiro ano regulatório não houve registro de aportes financeiros destinados ao custeio do serviço regular convencional. Não obstante, recomenda-se que, em futuras revisões tarifárias, o Poder Concedente avalie a conveniência da adoção de mecanismo de Compensação Direta, nos termos da alínea "a" da Cláusula 19.8 do Contrato de Concessão, sempre que tal instrumento se mostrar adequado à preservação da modicidade tarifária e do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Adicionalmente, recomenda-se que, nas próximas revisões tarifárias, seja uniformizado entre as partes o tratamento regulatório dos denominados créditos na nuvem, compreendidos como os valores antecipadamente recebidos pela Concessionária e ainda não utilizados pelos usuários do sistema. Sob a ótica econômico-financeira da concessão, tais recursos representam receitas operacionais antecipadas e disponibilidade financeira da operação, razão pela qual esta Agência entende que devem integrar o Fluxo de Caixa da concessão, em consonância com a Cláusula 19.7, bem como com a sistemática prevista na Cláusula 17.10 do Contrato.



Não obstante as considerações acima, identificaram-se alguns aspectos metodológicos na modelagem apresentada pela Concessionária que merecem registro e análise específica, os quais são expostos a seguir.

4.5.2.2. Da Natureza e Diretrizes de Custeio dos Serviços Extraordinários

O transporte escolar, o programa Mais Acesso e o atendimento à APAE — este último decorrente de determinação do Ministério Público — caracterizam-se como Serviços Extraordinários, nos termos da Cláusula 1.2 do Contrato de Concessão nº 185/2024, por corresponderem a serviços incorporados à operação em momento posterior à modelagem originalmente prevista na licitação.

Em razão dessa natureza, o tratamento regulatório dessas operações observa diretrizes próprias quanto ao seu custeio e à sua contabilização no fluxo econômico-financeiro da concessão, de forma a preservar a segregação entre os custos do serviço regular convencional e aqueles decorrentes das novas obrigações assumidas.

Nesse contexto, destacam-se as seguintes premissas:

- **Custeio por Compensação Direta:** Conforme pactuado entre as partes, os serviços extraordinários serão custeados pelo Município mediante Compensação Direta, nos termos da Cláusula 19.8, alínea "a", do Contrato de Concessão. Dessa forma, os respectivos custos não integram a tarifa pública paga pelos usuários do Serviço Regular Convencional, observando-se, ainda, o disposto na Cláusula 17.11, que estabelece tratamento específico para tais receitas e despesas.
- **Tratamento no Fluxo de Caixa:** Em conformidade com a Cláusula 19.7 do Contrato de Concessão, os repasses financeiros realizados pelo Município para custeio desses serviços devem ser registrados como receitas operacionais no Fluxo de Caixa da concessão, em correspondência com os respectivos custos incorridos. Esse procedimento assegura a adequada representação da realidade econômico-financeira do contrato, preservando a transparência da modelagem e evitando que receitas ou despesas vinculadas aos serviços extraordinários produzam efeitos indevidos sobre a remuneração do serviço regular.



Esta Agência Reguladora ressalta que a correta contabilização desses ingressos financeiros no Fluxo de Caixa constitui requisito essencial para a adequada apuração do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, bem como para a observância do princípio da modicidade tarifária, previsto na Cláusula 17.10 do Contrato.

4.5.2.3. Metodologia de apuração individual das compensações diretas dos Serviços Extraordinários

Considerando que os Serviços Extraordinários são custeados mediante Compensação Direta pelo Poder Concedente, a presente Revisão Tarifária Extraordinária adotou metodologia de cálculo incremental, estruturada de forma a identificar individualmente o impacto econômico-financeiro de cada modalidade operacional sobre o equilíbrio da concessão.

Inicialmente, procedeu-se à apuração da Tarifa Técnica de Equilíbrio do Serviço Regular Convencional, considerando exclusivamente os custos, receitas e investimentos associados à operação convencional. Para tanto, utilizou-se ferramenta de otimização matemática (*Solver*), mediante a qual foi identificada a tarifa de remuneração necessária para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Na sequência, cada Serviço Extraordinário foi incorporado individualmente à modelagem econômico-financeira, mantendo-se inalteradas as premissas já apuradas para o Serviço Regular Convencional. Para cada modalidade — Transporte Escolar, Programa Mais Acesso e atendimento à APAE — procedeu-se à reapuração do fluxo de caixa, utilizando-se novamente a ferramenta *Solver* para determinar exclusivamente o valor da Compensação Direta necessária ao custeio daquele serviço específico.

Ressalta-se que essa metodologia difere daquela apresentada pela Concessionária em seu pleito revisional, na qual os custos dos Serviços Extraordinários foram estimados a partir de planilhas orçamentárias independentes. Embora tal abordagem possibilite a identificação dos custos operacionais diretos de cada modalidade, ela não incorpora, de forma integral, todos os componentes econômicos que influenciam o equilíbrio da concessão, especialmente aqueles relacionados aos investimentos, à remuneração do



capital, à depreciação dos ativos e aos demais elementos inerentes ao Fluxo de Caixa Descontado adotado como metodologia contratual. Em consequência, parte desses componentes permaneceria suportada pela receita do Serviço Regular Convencional, produzindo distorções na adequada segregação econômico-financeira entre as diferentes modalidades operacionais.

Já a metodologia empregada neste Parecer permitiu isolar os impactos financeiros decorrentes da implantação de cada modalidade operacional, evitando subsídios cruzados entre os diferentes serviços e assegurando que cada Compensação Direta correspondesse exclusivamente aos custos e investimentos a ela associados.

Além de conferir maior transparência e rastreabilidade aos resultados obtidos, a modelagem incremental possibilita maior flexibilidade para futuras alterações contratuais, permitindo a inclusão, exclusão ou revisão de serviços extraordinários sem necessidade de reconstrução integral do fluxo econômico-financeiro da concessão.

4.5.2.4. Da Segregação de Custos e Critérios de Rateio

A adequada apuração do equilíbrio econômico-financeiro da concessão pressupõe que os custos associados aos diferentes serviços prestados sejam apropriados de forma compatível com sua efetiva origem, evitando que despesas inerentes aos serviços extraordinários sejam suportadas pela tarifa do Serviço Regular Convencional ou, inversamente, que custos deste sejam indevidamente atribuídos às operações especiais.

Nesse contexto, a segregação dos custos deve observar as seguintes diretrizes técnicas:

- a) Custos diretos: correspondem às despesas diretamente relacionadas à prestação de cada serviço, tais como frota utilizada, consumo de combustível, manutenção, mão de obra operacional e depreciação dos ativos. Sempre que tecnicamente possível, esses custos devem ser apropriados individualmente para cada modalidade operacional,



preservando a vinculação entre o custo incorrido e o respectivo serviço prestado.

- b) Custos indiretos: compreendem as despesas compartilhadas entre as diferentes operações, tais como estrutura administrativa, sistemas operacionais, garagem, utilidades e demais custos de apoio. Na impossibilidade de segregação direta, sua distribuição deve observar critérios objetivos, tecnicamente justificáveis e compatíveis com a natureza de cada despesa.

A definição dos critérios de rateio deve refletir a relação existente entre o custo compartilhado e o fator que efetivamente influencia sua ocorrência, podendo ser utilizados, conforme o caso, parâmetros como produção quilométrica, receita operacional, participação nos custos diretos, quantidade de veículos ou outros indicadores operacionais tecnicamente adequados. A adoção de critérios consistentes é fundamental para assegurar que a distribuição dos custos represente, de forma fidedigna, a realidade operacional da concessão, evitando distorções na apuração da tarifa de remuneração.

Considerando que a presente revisão ocorre em contexto de implantação gradativa dos serviços extraordinários e que ainda não há histórico operacional consolidado suficiente para individualizar integralmente todas as despesas compartilhadas, esta Agência Reguladora adotou, para os fins desta análise, critérios objetivos de rateio, consistentes na distribuição proporcional dos custos indiretos com base na produção quilométrica global do sistema (2.313.633 km), combinada com a segregação específica do Fator de Utilização (FU) da mão de obra operacional — motoristas e monitores — conforme as características de cada modalidade de serviço.

Ressalta-se, contudo, que determinados componentes de custo não foram submetidos ao critério de rateio adotado nesta revisão. As despesas com Controle Operacional e Bilhetagem, Benefícios Sociais, Remuneração da Diretoria e demais componentes originalmente estruturados na proposta comercial como custos fixos do Serviço Regular Convencional permaneceram integralmente alocados a essa



modalidade, uma vez que a Concessionária não apresentou comprovação de incremento desses custos em decorrência da implantação dos serviços extraordinários, tampouco tal ampliação foi validada pelo Poder Concedente no âmbito do presente processo revisional. Assim, preservou-se a estrutura de custos originalmente considerada na modelagem econômico-financeira da concessão, evitando-se a redistribuição de despesas sem respaldo técnico ou documental.

A partir dessas premissas, procedeu-se à análise dos itens subsequentes, com o objetivo de aferir:

- a adequada segregação econômico-financeira entre o Serviço Regular Convencional e os Serviços Extraordinários;
- a consistência dos critérios de apropriação de custos empregados na modelagem;
- a inexistência de duplicidade, sobreposição ou transferência indevida de custos entre as diferentes modalidades operacionais.

Essas verificações constituem etapa indispensável da presente análise regulatória, por assegurarem que a receita necessária ao custeio dos serviços extraordinários seja corretamente dimensionada, preservando, simultaneamente, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e o princípio da modicidade tarifária aplicável ao Serviço Regular Convencional.

Tal auditoria é essencial para garantir a adequada apuração da receita necessária à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, bem como para resguardar o princípio da modicidade tarifária.

4.5.3. Dos Tributos e Repasses – ISS, COFINS, PIS e CPRB

No que se refere à incidência de tributos sobre a operação do sistema, verifica-se que a proposta comercial vencedora considerou, originalmente, as seguintes alíquotas de partida:

- ISS: 2,0%;
- COFINS, PIS e CPRB: 0%.



No âmbito da presente Revisão Tarifária Extraordinária, procedeu-se à reavaliação desses encargos tributários, observando-se a legislação vigente durante todo o período contratual, de forma a refletir adequadamente a evolução das alíquotas e das respectivas bases de incidência na modelagem econômico-financeira da concessão.

4.5.3.1. Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB)

Especificamente quanto à Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB), a presente revisão exigiu a adequação da modelagem econômico-financeira às alterações promovidas pela Lei Federal nº 14.973/2024, que estabeleceu o processo de reoneração gradual da folha de pagamento mediante cronograma de transição.

Considerando que a concessão se desenvolve durante o período de vigência desse regime transitório, a incidência da CPRB passou a observar as alíquotas legalmente previstas para cada exercício (Tabela 5), aplicadas proporcionalmente aos respectivos anos regulatórios, cuja data-base tem início no mês de março.

Tabela 5 - Resumo da reoneração da folha de pagamento - CPRB

Data	CPRB
Antes Jan/24	2,00%
Jan/24	1,00%
Out/24	2,00%
Jan/25	1,60%
Jan/26	1,20%
Jan/27	0,80%
Jan/28	0,00%

Fonte: AGIR (2026).



Trata-se de adequação decorrente de alteração legislativa superveniente, incidente sobre variável objetiva e exógena ao contrato, cuja atualização mostra-se necessária para que a modelagem econômico-financeira reflita corretamente o regime tributário vigente ao longo da execução contratual.

Nesse contexto, a adequação promovida:

- decorre diretamente da alteração da legislação federal aplicável;
- refere-se a variável objetiva e exógena ao contrato, cuja ocorrência independe da vontade das partes;
- proporciona maior aderência da modelagem econômico-financeira à realidade tributária vigente durante a execução da concessão.

Ademais, a própria Concessionária promoveu a atualização da CPRB em seu pleito revisional, tendo esta Agência procedido apenas à adequação proporcional das alíquotas aos respectivos anos regulatórios, considerando que estes não coincidem integralmente com o ano civil.

Mantendo-se a coerência com a modelagem econômico-financeira originalmente proposta, a incidência da CPRB foi considerada sobre a receita bruta da concessão, compreendendo tanto as receitas tarifárias do Serviço Regular Convencional quanto os aportes públicos destinados ao custeio dos serviços extraordinários, na modalidade de Compensação Direta.

Dessa forma, convalida-se a atualização da CPRB conforme a legislação vigente, devendo sua incidência ser considerada no Fluxo de Caixa nos termos da modelagem apresentada, sem prejuízo da análise específica dos encargos previdenciários incidentes sobre a folha de pagamento, tratada em item próprio.

4.5.3.2. Imposto Sobre Serviços (ISS)

No que se refere ao ISS, manteve-se a alíquota de 2,0%, em conformidade com a proposta comercial vencedora.



Ressalta-se, entretanto, que a legislação tributária confere ao Poder Concedente competência para instituir eventual isenção ou redução da alíquota incidente sobre os serviços de transporte coletivo urbano, mediante instrumento normativo próprio.

Nesse sentido, recomenda-se que o Município avalie, oportunamente, a conveniência da adoção de medida dessa natureza, considerando seus potenciais reflexos sobre a redução dos custos do sistema e, conseqüentemente, sobre a modicidade tarifária.

Para fins da presente revisão, a incidência do ISS observou a base de cálculo e o regime tributário aplicáveis às receitas consideradas na modelagem econômico-financeira da concessão.

No âmbito da presente revisão, a incidência do ISS foi considerada exclusivamente sobre as receitas vinculadas ao Serviço Regular Convencional, em conformidade com as informações prestadas pelo Poder Concedente, segundo as quais não há recolhimento desse tributo sobre os serviços extraordinários — transporte escolar, atendimento à APAE e programa Mais Acesso. Dessa forma, a modelagem econômico-financeira reproduziu o tratamento tributário atualmente adotado pelo Município, preservando a segregação entre as diferentes modalidades de serviço.

4.5.3.4. PIS e COFINS

Quanto às contribuições ao PIS e à COFINS, manteve-se o tratamento tributário compatível com a legislação federal vigente e com o regime tributário aplicável à Concessionária.

Não foram identificadas inconsistências metodológicas na modelagem apresentada quanto a esses tributos, permanecendo, contudo, sujeita às verificações decorrentes da análise detalhada da composição dos custos operacionais e da receita da concessão.



4.5.4. Custos Variáveis

Os custos operacionais diretos da concessão possuem relação de proporcionalidade imediata com o dimensionamento da frota e com a produção quilométrica executada. Em razão dessa característica, qualquer alteração na configuração operacional do sistema repercute diretamente sobre os custos variáveis da operação, bem como sobre a remuneração e a depreciação dos ativos vinculados à prestação do serviço.

Durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária, verificou-se que a modelagem econômico-financeira apresentada pela Concessionária foi elaborada considerando as tratativas então existentes entre as partes acerca da readequação da frota e da incorporação dos serviços extraordinários. Nesse contexto, determinadas premissas do pleito combinaram elementos da Proposta Comercial vencedora, características da frota efetivamente implantada e alterações operacionais em discussão com o Poder Concedente.

Embora essa abordagem refletisse o estágio das tratativas existente à época da elaboração do pleito, parte das premissas consideradas ainda não se encontrava formalizada mediante os instrumentos contratuais pertinentes. Diante disso, para fins de análise regulatória, tornou-se necessário identificar e comparar, de forma individualizada, as diferentes bases operacionais constantes dos autos.

Assim, apresentam-se, a seguir: i) as premissas originalmente constantes da Proposta Comercial; ii) as alterações operacionais cuja incorporação à modelagem foi solicitada pelo Poder Concedente; e iii) as premissas efetivamente adotadas pela Concessionária em seu pleito revisional. Essa comparação permite evidenciar as convergências e divergências existentes entre as bases analisadas e fundamenta a estruturação dos cenários descritos no item 4.2 deste Parecer.

O Cenário 1 preserva as premissas originalmente estabelecidas na Proposta Comercial, em consonância com as tratativas formalmente documentadas entre a Concessionária e o Poder Concedente, segundo as quais a alteração da composição da frota não deveria acarretar impactos sobre a equação econômico-financeira da



concessão. Por sua vez, o Cenário 2 foi estruturado a partir da configuração operacional decorrente da frota efetivamente implantada, observando a alocação de riscos prevista na Matriz de Riscos contratual e as definições operacionais estabelecidas pelo Poder Concedente.

i. Premissas Operacionais da Proposta

Na Proposta Comercial vencedora da licitação, foram consideradas, para o primeiro ano de operação, as seguintes premissas relativas à frota, à produção quilométrica e ao escopo dos serviços:

- **Dimensionamento e frota reserva:** frota global de 40 (quarenta) veículos, composta por 36 (trinta e seis) veículos operacionais e 4 (quatro) unidades destinadas à reserva técnica de manutenção;
- **Composição por categorias:** 7 (sete) miniônibus, 12 (doze) midiônibus, 14 (quatorze) ônibus básicos e 7 (sete) veículos Padron, correspondentes ao investimento histórico total de R\$ 7.120.578,68, considerado para fins de remuneração e depreciação do capital;
- **Produção quilométrica:** quilometragem média mensal estimada em 171.381 km, totalizando 2.056.568 km anuais, integralmente vinculados ao Serviço Regular Convencional;
- **Escopo dos serviços:** inexistência de previsão para a produção quilométrica, a utilização de frota ou o custeio dos serviços extraordinários de Transporte Escolar, atendimento à APAE e Programa Mais Acesso.

Essas premissas constituem a base operacional e patrimonial originalmente licitada e servem como referência para a análise comparativa das alterações posteriormente apresentadas pelas partes.

Enquanto o Cenário 1 preserva integralmente essa estrutura patrimonial e os respectivos custos de capital previstos na Proposta Comercial, o Cenário 2 considera a base de ativos correspondente à frota efetivamente implantada no início da operação,



cujo investimento totalizou R\$ 12.301.425,28, conforme as premissas operacionais analisadas na presente revisão.

ii. Informações Operacionais Prestadas pelo Poder Concedente

No âmbito da presente revisão, o Poder Concedente encaminhou informações destinadas a atualizar a modelagem em razão das alterações verificadas ou projetadas na organização dos serviços.

Conforme informado pelo Município, até fevereiro de 2026 o sistema operou com 40 (quarenta) veículos vinculados ao Serviço Regular Convencional, sendo 36 (trinta e seis) operacionais e 4 (quatro) reservas, ainda sem a incorporação do Transporte Escolar, do Programa Mais Acesso e do atendimento à APAE. Para o período subsequente, o Município solicitou que a modelagem considerasse a seguinte configuração operacional:

- Serviço Regular Convencional: 40 veículos, sendo 36 operacionais e 4 reservas técnicas;
- Transporte Escolar Municipal: 4 veículos, sendo 3 operacionais e 1 reserva técnica;
- Programa Mais Acesso: 2 veículos operacionais;
- Atendimento à APAE: previsão de 6 veículos operacionais.

No que se refere ao atendimento à APAE, registra-se que sua inclusão na modelagem econômico-financeira decorreu de solicitação expressa do Poder Concedente, formalizada por meio do Ofício nº 076/2026. Em atendimento a esse pleito, a quantificação dos impactos tarifários considerou, para fins de projeção, a implantação integral e a prestação contínua do serviço ao longo de todo o Ano Contratual 02, premissa necessária para a mensuração de seus reflexos econômico-financeiros.

Todavia, cumpre destacar que o Ano Contratual 02 já se encontra em execução e, conforme informações disponibilizadas à Agência até a conclusão da presente análise, o referido serviço ainda não foi efetivamente iniciado. Assim, embora a modelagem tenha considerado sua prestação integral ao longo do Ano Contratual 02, tal premissa



foi adotada exclusivamente em razão da solicitação formulada pelo Poder Concedente, com a finalidade de quantificar e dimensionar os impactos econômico-financeiros decorrentes da inclusão do atendimento à APAE.

Dessa forma, considerando que a presente modelagem incorporou integralmente os efeitos financeiros do serviço a partir do Ano Contratual 02 por solicitação do Poder Concedente, a próxima revisão tarifária deverá promover os ajustes compensatórios cabíveis, inclusive de forma retroativa, com base em evidências documentais que demonstrem a data efetiva de início da operação. Tal medida é necessária para assegurar a aderência da receita aos custos efetivamente realizados, preservando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e evitando a manutenção de valores tarifários fundamentados em custos não incorridos no período correspondente.

Quanto à produção quilométrica, o Poder Concedente informou as seguintes alterações:

- Serviço Regular Convencional: redução de 13.035,32 km/mês na quilometragem da proposta comercial;
- Transporte Escolar Municipal: manutenção da quilometragem executada, em contrato apartado, de 7.544km/mês;
- Programa Mais Acesso: previsão de 3.179 km/mês;
- Atendimento à APAE: previsão de 10.700 km/mês.

iii. Premissas Adotadas no Pleito pela Concessionária

Na modelagem apresentada pela Concessionária, foram adotadas premissas que refletiam as tratativas então existentes com o Poder Concedente acerca da readequação da frota e da incorporação dos serviços extraordinários.

Para o Ano 01, o pleito manteve o quantitativo total de 40 (quarenta) veículos previstos na Proposta Comercial. Entretanto, a frota efetivamente implantada apresentou alterações na distribuição das categorias veiculares, nas faixas etárias e nos respectivos valores de aquisição, resultando em um custo de aquisição de R\$ 12.301.425,28.



A composição apresentada foi confrontada com a documentação comprobatória encaminhada pela Concessionária e encontra respaldo na anuência concedida pelo Poder Concedente por meio do Ofício nº 019/2024-SEMOB. Registra-se, contudo, que a autorização inicialmente expedida condicionava a substituição da frota à inexistência de impacto econômico-financeiro sobre o contrato.

Posteriormente, após nova manifestação da Concessionária e tratativas entre as partes, foi comunicado a esta Agência o entendimento de que os efeitos econômicos decorrentes da nova composição da frota poderiam ser considerados no modelo regulatório a partir do terceiro ano contratual. Tal manifestação, embora documentalmente registrada, ainda não se encontrava formalizada mediante o correspondente instrumento contratual.

A partir do Ano 2, o pleito da Concessionária passou a considerar uma frota global de 54 (cinquenta e quatro) veículos, a qual previa originalmente 40 (quarenta) veículos para o Serviço Regular Convencional, 4 (quatro) para o Transporte Escolar, 2 (dois) para o Programa Mais Acesso e 8 (oito) para o atendimento à APAE. Contudo, no decorrer da análise técnica, o Poder Concedente informou a esta Agência a reorganização operacional, reduzindo o quantitativo da APAE para 6 (seis) veículos. Diante dessa diretriz, a modelagem final restou consolidada em 52 (cinquenta e dois) veículos, distribuídos da seguinte forma:

- 40 veículos destinados ao Serviço Regular Convencional;
- 4 veículos destinados ao Transporte Escolar;
- 2 veículos destinados ao Programa Mais Acesso;
- 6 veículos destinados ao atendimento à APAE.

A mesma composição quantitativa foi mantida a partir do Ano 03, embora a distribuição por categorias, as faixas etárias e os valores dos veículos passassem a refletir a frota efetivamente implantada e as projeções de renovação apresentadas pela Concessionária.



Adicionalmente, foram inseridas no Fluxo de Caixa Descontado linhas específicas de receitas relativas aos aportes públicos destinados ao custeio dos serviços extraordinários, compreendendo:

- subsídio do Transporte Escolar;
- subsídio do Programa Mais Acesso;
- subsídio do atendimento à APAE.

A comparação entre as premissas da Proposta Comercial, das informações prestadas pelo Poder Concedente e da modelagem apresentada pela Concessionária evidencia que o pleito revisional passou a combinar bases operacionais distintas, reunindo simultaneamente elementos da proposta originalmente licitada, da frota efetivamente implantada e das alterações operacionais discutidas entre as partes. Essa combinação refletia o estágio das tratativas à época da elaboração do pleito, mas exigiu a uniformização dos critérios adotados nesta Revisão Tarifária Extraordinária, especialmente quanto à base de ativos, à produção quilométrica, à remuneração do capital, à depreciação e à apropriação dos custos operacionais.

Conforme verificado na modelagem apresentada, a Concessionária adotou, para os custos diretamente proporcionais à operação, um único custo médio por quilômetro, aplicado indistintamente ao Serviço Regular Convencional e aos serviços extraordinários de Transporte Escolar, Programa Mais Acesso e atendimento à APAE.

Sob a perspectiva técnico-regulatória, essa metodologia não representa a solução mais precisa, uma vez que cada serviço possui características operacionais próprias, envolvendo diferentes perfis de veículos, padrões de utilização e condições de operação. Todavia, diante da inexistência de base operacional auditável que permitisse identificar o consumo específico de cada serviço, a adoção de coeficientes individualizados dependeria da utilização de premissas estimativas sem respaldo técnico suficiente.

Assim, visando preservar a coerência metodológica da modelagem econômico-financeira originalmente estruturada na Proposta Comercial e evitar a introdução de critérios arbitrários na presente Revisão Tarifária Extraordinária, manteve-se a utilização



do custo médio por quilômetro para os custos diretamente proporcionais à operação, cujos critérios específicos são apresentados nos itens subsequentes.

A adoção dos critérios descritos acima decorre diretamente das limitações identificadas na base de dados disponível para a presente revisão. Nesse contexto, mostra-se necessário registrar as restrições verificadas quanto à auditabilidade das informações operacionais, as quais influenciaram a metodologia adotada para a reconstrução do fluxo econômico-financeiro da concessão.

No que se refere ao Ano 01, tanto a Concessionária quanto o Poder Concedente informaram limitações nos sistemas de controle operacional, inexistindo base de dados auditável que permitisse a reconstituição integral da operação efetivamente realizada. Nessas circunstâncias, e considerando que as informações operacionais apresentadas pela Concessionária foram encaminhadas ao Poder Concedente e por este utilizadas e validadas durante a instrução da presente revisão, tais dados foram adotados como referência para a modelagem do período já realizado.

Ressalta-se que essa opção metodológica não representa certificação quanto à exatidão absoluta dos dados declarados, mas decorre da inexistência de elementos objetivos que permitissem a sua substituição por outra base de informações dotada de maior confiabilidade, preservando-se, assim, a coerência da reconstrução econômico-financeira do período já transcorrido.

Para os períodos futuros, entretanto, essa mesma premissa deixa de ser aplicável. A partir do Ano 02, a modelagem passa a observar as definições operacionais formalmente encaminhadas pelo Poder Concedente, promovendo a compatibilização entre a quilometragem considerada pela Concessionária e as premissas operacionais estabelecidas pelo Município, especialmente quanto à reorganização dos serviços e à incorporação das novas operações.

Registra-se, ainda, que o Poder Concedente manifestou concordância quanto à composição futura da frota apresentada pela Concessionária. Não obstante, eventual divergência entre a frota projetada e aquela efetivamente implantada ao longo da execução contratual deverá ser objeto de acompanhamento e fiscalização pelo próprio



Poder Concedente, a quem compete verificar o cumprimento das condições operacionais pactuadas.

4.5.4.1. Combustível

No que se refere ao insumo óleo diesel, verifica-se que a Proposta Comercial vencedora da licitação considerou o valor unitário de R\$ 4,2727/litro, bem como coeficientes específicos de consumo (litros/km) por categoria de veículo, diferenciando, ainda, veículos equipados e não equipados com sistema de ar-condicionado.

Na modelagem apresentada para a presente Revisão Tarifária Extraordinária, a Concessionária manteve tanto o preço unitário do insumo quanto os coeficientes de consumo originalmente previstos na proposta vencedora, justificando que todos os cálculos foram realizados em valores correspondentes à data-base da licitação (maio de 2024).

Dessa forma, não foram identificadas inconsistências quanto aos parâmetros unitários de consumo nem quanto ao preço do combustível, restringindo-se a análise às memórias de cálculo utilizadas para determinação do custo médio por quilômetro.

Para o Ano 01, verificou-se que, embora a modelagem tenha considerado a frota total de 40 (quarenta) veículos, a memória de cálculo do custo médio de combustível por quilômetro apresentou inconsistência metodológica.

Isto porque, na ponderação utilizada para obtenção do custo médio, foram considerados 29 (vinte e nove) veículos sem ar-condicionado e 17 (dezessete) veículos com ar-condicionado, totalizando 46 (quarenta e seis) veículos, em desconformidade com a frota efetivamente considerada para o período. Adicionalmente, a ponderação foi realizada com base na composição da frota efetivamente implantada, e não nas premissas operacionais adotadas em cada um dos cenários analisados, repercutindo diretamente sobre o custo médio por quilômetro utilizado no Fluxo de Caixa Descontado.

Em decorrência dessa inconsistência, o custo médio inicialmente apurado pela Concessionária para o Ano 01, correspondente a R\$ 2,0167/km, aplicado à



quilometragem anual de 2.056.568 km, repercutia diretamente sobre a despesa de combustível considerada no Fluxo de Caixa da concessão.

Após a correção metodológica promovida por esta Agência Reguladora, observadas as premissas operacionais de cada cenário analisado, o custo médio do combustível para o Ano 01 passou a corresponder a R\$ 1,5499/km para o Cenário 1 – Frota da Proposta Comercial, e R\$ 1,7604/km para o Cenário 2 – Frota efetivamente implantada.

Para os exercícios subsequentes, a memória de cálculo passou a considerar a configuração operacional adotada em cada cenário da presente revisão, bem como a ampliação da frota para 52 (cinquenta e dois) veículos, correspondente à inclusão dos veículos destinados aos serviços extraordinários, mantendo-se a metodologia de média ponderada prevista na Proposta Comercial.

Nos Anos 02, 03 e 04, embora tenham sido mantidos o preço unitário do óleo diesel, a quilometragem projetada e o quantitativo total da frota, verificaram-se alterações no custo médio por quilômetro em decorrência das modificações, aprovadas pelo Poder Concedente e informadas à AGIR via e-mail nos dias 01 de junho e 22 de julho de 2026, na distribuição das categorias de veículos da frota. Tais alterações promoveram a substituição pontual de veículos entre as diferentes categorias, repercutindo na composição da média ponderada dos coeficientes de consumo de combustível e, consequentemente, nos valores projetados para cada exercício.

A partir do Ano 05, inexistindo novas alterações na composição da frota, permanecem inalterados o preço do insumo, a quilometragem projetada, o quantitativo de veículos e a distribuição por categorias. Dessa forma, o custo médio do combustível por quilômetro permanece constante até o término do prazo contratual.

4.5.4.2. Arla 32

No que se refere ao insumo ARLA 32, verifica-se que, na proposta vencedora, seu custo foi estimado com base nos seguintes parâmetros:

- no preço unitário do diesel: R\$ 4,2727/litro; e



- no índice de consumo de ARLA 32: 0,0400 (litros de ARLA por litro de diesel).

A partir dessas premissas, foi obtido o custo unitário correspondente a aproximadamente R\$ 0,1709 por quilômetro, valor que foi integralmente mantido pela Concessionária no pleito de revisão tarifária.

Considerando que, na Proposta Comercial, a quilometragem anual estimada para o Serviço Regular Convencional correspondia a 2.056.568 km, o custo total projetado para esse insumo foi de R\$ 351.483,85, permanecendo inalterado no Ano 01, uma vez que foram mantidos os parâmetros operacionais considerados na modelagem da Concessionária.

A partir do Ano 02, observa-se aumento do custo total projetado para o ARLA 32, decorrente exclusivamente da ampliação da quilometragem operacional em razão da incorporação dos serviços extraordinários à modelagem econômico-financeira. Não foram verificadas alterações nos parâmetros unitários de consumo nem na metodologia de cálculo adotada para esse insumo.

Dessa forma, considerando que os critérios de cálculo empregados pela Concessionária se mostraram compatíveis com a metodologia originalmente prevista na Proposta Comercial e com as premissas operacionais adotadas nesta Revisão Tarifária Extraordinária, mantiveram-se os valores apresentados no pleito revisional.

4.5.4.3. Lubrificante

No que se refere ao insumo Lubrificantes, verifica-se que, na Proposta Comercial vencedora, seu custo foi estimado a partir da aplicação de coeficiente de consumo sobre o preço unitário do óleo diesel, adotando-se a seguinte metodologia:

- Preço unitário do diesel: R\$ 4,2727/litro;
- Índice de consumo de lubrificantes: 0,0300;

A partir desses parâmetros, foi obtido o custo unitário correspondente a R\$ 0,1132 por quilômetro rodado.



Observa-se que, no pleito de Revisão Tarifária, a Concessionária manteve integralmente a metodologia de cálculo e os parâmetros adotados na Proposta Comercial, replicando o custo unitário ao longo de todo o horizonte contratual, o que se mostra compatível com a modelagem econômico-financeira, considerando que os cálculos foram elaborados a preços da data-base da proposta.

No Ano 01, mantidos os parâmetros operacionais considerados na Proposta Comercial, o custo total projetado permaneceu inalterado.

A partir do Ano 02, verifica-se aumento do custo total projetado exclusivamente em razão da ampliação da quilometragem operacional decorrente da incorporação dos serviços extraordinários à modelagem econômico-financeira. Não foram identificadas alterações no coeficiente de consumo, no preço de referência do óleo diesel ou na metodologia de cálculo adotada para esse insumo.

Dessa forma, considerando que os critérios empregados pela Concessionária permaneceram aderentes à metodologia originalmente prevista na Proposta Comercial e às premissas operacionais adotadas nesta Revisão Tarifária Extraordinária, mantiveram-se os valores apresentados no pleito revisional.

4.5.4.4. Rodagem

No que se refere ao item Material de Rodagem (Pneus), verifica-se que a metodologia adotada na Proposta Comercial vencedora se baseia na apuração do custo por quilômetro, obtido pela divisão do custo de aquisição do conjunto de pneus pela respectiva vida útil estimada, fixada em 110.000 km.

A partir dessa premissa, foram determinados os custos unitários de rodagem para cada categoria de veículo, os quais foram posteriormente ponderados de acordo com a composição da frota, resultando no custo médio de rodagem por quilômetro considerado na modelagem econômico-financeira.

Na Proposta Comercial, para o Ano 01, considerando a frota de 40 (quarenta) veículos e a quilometragem anual de 2.056.568 km, foi apurado custo médio de



aproximadamente R\$ 0,0659/km, cujo produto pela produção quilométrica resultou no valor apropriado no Fluxo de Caixa da concessão.

No pleito de Revisão Tarifária Extraordinária, a Concessionária manteve a metodologia originalmente prevista, bem como os parâmetros relativos ao custo de aquisição e à vida útil dos pneus, o que se mostra compatível com a adoção da data-base da Proposta Comercial.

Entretanto, para o Ano 01, verificou-se que a memória de cálculo foi elaborada considerando a composição da frota efetivamente implantada, circunstância que repercutiu na ponderação do custo médio de rodagem por quilômetro, uma vez que cada categoria de veículo possui custo unitário distinto para esse insumo.

Na presente Revisão Tarifária Extraordinária, essa composição foi reavaliada de acordo com as premissas estabelecidas para cada um dos cenários analisados. No Cenário 1, adotou-se a composição da frota originalmente prevista na Proposta Comercial, em conformidade com as tratativas estabelecidas entre a Concessionária e o Poder Concedente, preservando-se a estrutura patrimonial considerada na licitação. No Cenário 2, por sua vez, o cálculo passou a observar a composição da frota efetivamente implantada, refletindo a realidade operacional verificada no início da concessão.

Para os exercícios subsequentes, em ambos os cenários, a memória de cálculo passou a considerar as respectivas configurações operacionais adotadas na presente revisão. Nos Anos 02, 03 e 04, embora tenham sido mantidos a metodologia de cálculo, a vida útil dos pneus e a frota total prevista em cada cenário, verificaram-se alterações no custo médio de rodagem em decorrência das modificações, aprovadas pelo Poder Concedente, na distribuição das categorias de veículos da frota. Essas alterações repercutiram diretamente na composição da média ponderada do custo por quilômetro, razão pela qual os valores projetados diferem entre os exercícios, ainda que permanecessem inalterados os demais parâmetros utilizados na modelagem.

A partir do Ano 05, não havendo novas alterações na composição das categorias da frota em nenhum dos cenários analisados, permanecem inalterados os parâmetros



utilizados para o cálculo do custo de rodagem. Consequentemente, o custo médio por quilômetro projetado mantém-se constante até o término do prazo contratual.

4.5.4.5. Peças e Acessórios

No que se refere ao item Peças e Acessórios, verifica-se que a metodologia adotada na Proposta Comercial está fundamentada na apuração do custo por quilômetro, a partir de parâmetros médios de manutenção da frota, posteriormente ponderados conforme a tipologia dos veículos.

No pleito de Revisão Tarifária Extraordinária, a Concessionária manteve a estrutura metodológica originalmente prevista, bem como os parâmetros unitários de custo, considerando os valores a preços da data-base da Proposta Comercial, o que se mostra compatível com a metodologia de construção do Fluxo de Caixa Descontado.

Entretanto, procedeu-se à atualização dos valores projetados em decorrência das novas premissas operacionais adotadas nesta revisão, especialmente quanto ao Percurso Médio Mensal (PMM), à redistribuição da frota entre as diferentes categorias de veículos e à correspondente atualização do Preço Ponderado do Veículo Padrão Completo utilizado na modelagem.

Desta forma, embora tenham sido preservados os critérios metodológicos originalmente licitados, os custos desta rubrica foram recalculados para refletir a nova configuração operacional do sistema, garantindo aderência entre a composição da frota, a quilometragem projetada e os custos de manutenção estimados para cada categoria de veículo, conforme cada um dos cenários analisados.

4.5.4.6. Custos Ambientais

No que se refere ao item Custos Ambientais, verifica-se que a metodologia adotada na Proposta Comercial baseia-se na apuração de um custo médio obtido a partir do Preço Ponderado do Veículo Padrão Completo, multiplicado pelo coeficiente de custos ambientais e pela quantidade de veículos da frota, sendo posteriormente



convertido em custo por quilômetro mediante a quilometragem operacional projetada para cada período.

No pleito de Revisão Tarifária Extraordinária, a Concessionária manteve a metodologia originalmente prevista, preservando o coeficiente de custos ambientais e os demais parâmetros unitários adotados na Proposta Comercial, em consonância com a modelagem do Fluxo de Caixa Descontado.

Entretanto, na presente revisão, procedeu-se à atualização das variáveis operacionais que compõem esse cálculo. As alterações na distribuição da frota entre as diferentes categorias de veículos repercutiram no Preço Ponderado do Veículo Padrão Completo, enquanto as alterações na quantidade de veículos e na quilometragem operacional (PMM) influenciaram diretamente os valores projetados para essa rubrica.

No Ano 01, verificou-se que a memória de cálculo apresentada pela Concessionária considerava a composição da frota efetivamente implantada. Assim, procedeu-se ao recálculo do preço ponderado do veículo conforme as premissas específicas de cada cenário. No Cenário 1, adotou-se a composição da frota originalmente prevista na Proposta Comercial, preservando as premissas da licitação. Já no Cenário 2, foi considerada a composição da frota efetivamente implantada no início da concessão.

Nos Anos 02, 03 e 04, a ampliação da frota para 52 veículos, decorrente da incorporação dos serviços extraordinários, bem como as alterações aprovadas pelo Poder Concedente na distribuição das categorias veiculares, modificaram o Preço Ponderado do Veículo Padrão Completo e a quantidade de veículos considerada na modelagem. Paralelamente, a atualização da quilometragem operacional (PMM) repercutiu na conversão do custo para sua expressão em reais por quilômetro, produzindo as variações observadas nos valores projetados.

Assim como observado nas demais rubricas dependentes da composição da frota, a Concessionária adotou um custo médio único para todo o sistema, sem segregação específica entre o Serviço Regular Convencional e os serviços extraordinários. Considerando a inexistência de elementos técnicos que permitissem



individualizar esse componente por modalidade de serviço, manteve-se a apropriação por meio de um custo médio ponderado para toda a operação.

A partir do Ano 05, inexistindo novas alterações nas premissas utilizadas para o cálculo — especialmente quanto ao preço ponderado dos veículos, à composição da frota e à quilometragem operacional —, os custos ambientais permanecem constantes até o término do prazo contratual.

4.5.5. Despesas com Pessoal

4.5.5.1. Custos Pessoal Operacional

No item Custos com Pessoal Operacional, verificou-se redução das despesas no Ano 01 em relação à proposta original. Tal variação decorre da atualização da composição dos encargos sociais, uma vez que a proposta comercial considerava a incidência integral da contribuição previdenciária patronal (20% de INSS), resultando em encargos sociais totais de 64,70%. A presente revisão promove a adequação da metodologia às regras vigentes de reoneração gradual da folha de pagamento, refletindo o cenário normativo aplicável à época de cada exercício.

Adicionalmente, procedeu-se à revisão da composição dos encargos sociais em razão da entrada em vigor da Lei nº 13.932/2019, que extinguiu a contribuição social adicional incidente sobre os depósitos do FGTS nas demissões sem justa causa. Dessa forma, a provisão relativa à multa rescisória passou a considerar exclusivamente a indenização de 40% sobre o saldo do FGTS, em substituição aos 50% originalmente considerados, adequando os encargos trabalhistas à legislação vigente.

A Tabela 6 apresenta o cronograma de reoneração gradual adotado para a atualização dos encargos sociais.



Tabela 6 - Resumo da reoneração da folha de pagamento- INSS

Data	INSS-encargos	
<i>Antes Jan/24</i>		
<i>Jan/24</i>	0,00%	-
<i>Out/24</i>		
<i>Jan/25</i>	5,00%	
<i>Jan/26</i>	10,00%	13º não é reonerado
<i>Jan/27</i>	15,00%	
<i>Jan/28</i>	20,00%	13º é reonerado

Fonte: AGIR (2026).

Conforme demonstrado, durante o período de transição da reoneração da folha de pagamento, o 13º salário permanece sujeito à incidência integral da contribuição previdenciária patronal, razão pela qual seu tratamento foi realizado de forma segregada na composição dos encargos sociais.

Considerando que cada ano contratual compreende o período de março a fevereiro do exercício subsequente, esta Agência Reguladora realizou a ponderação proporcional das alíquotas de encargos sociais de acordo com o número de meses de vigência de cada regime tributário, evitando distorções no fluxo de caixa e garantindo aderência entre os desembolsos efetivos da Concessionária e as projeções econômico-financeiras do contrato.

Os salários-base foram mantidos conforme os valores constantes da proposta vencedora, sendo incorporada apenas a categoria de Monitor, em razão da operação dos serviços especiais.

Verificou-se que a planilha apresentada pela Concessionária apropriava os custos dos monitores exclusivamente ao transporte escolar, promovendo a diluição desse custo por toda a frota do sistema. Considerando a manifestação do Poder Concedente de que esses profissionais também atuam no transporte da APAE, esta Agência revisou a metodologia de apropriação, atribuindo aos monitores o mesmo Fator de Utilização (FU)



adotado para os motoristas e vinculando seus salários e encargos exclusivamente aos custos operacionais dessas modalidades extraordinárias, preservando a tarifa do serviço convencional.

Também foi revista a metodologia de dimensionamento do Fator de Utilização (FU) da operação. Embora a proposta comercial previsse a utilização de um único fator de utilização para a operação convencional, verificou-se que essa premissa não refletia adequadamente as particularidades operacionais das diferentes modalidades de serviço previstas no contrato.

Assim, após tratativas entre o Poder Concedente e a Concessionária, esta Agência Reguladora procedeu ao recálculo dos fatores de utilização específicos para cada modalidade operacional, considerando as características próprias de cada serviço e observando as premissas originalmente estabelecidas na licitação. Com isso, foram adotados os seguintes fatores de utilização (Tabela 7):

Tabela 7 - FUs utilizados em cada tipo de serviço

Serviço	FU (colab. /veíc.)
<i>Convencional</i>	2,80
<i>Escolar</i>	1,67
<i>Mais Acesso</i>	3,50
<i>APAE</i>	1,50

Fonte: AGIR (2026).

A individualização dos fatores de utilização permitiu compatibilizar o dimensionamento da mão de obra às necessidades efetivas de cada modalidade de transporte, substituindo a adoção de um parâmetro único por fatores específicos para cada serviço e proporcionando maior precisão na apropriação dos custos de pessoal na modelagem econômico-financeira.

Com base nas premissas anteriormente apresentadas, procede-se à análise da evolução dos custos de pessoal operacional em cada ano regulatório.



Ano 01

Para o primeiro ano regulatório foi mantida a frota operante de 36 veículos prevista na proposta comercial. Os encargos sociais foram ajustados de 47,67% para 47,23%, refletindo a correta incidência da contribuição previdenciária sobre o 13º salário durante o período de transição da reoneração da folha, bem como a atualização da provisão da multa rescisória do FGTS para o percentual legalmente vigente.

Ano 02

No segundo ano regulatório observa-se aumento das despesas com pessoal operacional em decorrência da ampliação da frota para 52 veículos, conforme previsto na proposta original, exigindo o correspondente incremento do quadro operacional.

Mantiveram-se os salários-base da proposta, incluindo a categoria de Monitor para a operação dos serviços de transporte escolar e APAE. Os Fatores de Utilização passaram a observar os parâmetros específicos definidos para cada modalidade operacional, conforme demonstrado anteriormente, sendo ajustada a alíquota dos encargos sociais de 53,35% para 52,48%, em razão da correta aplicação das regras de reoneração da folha de pagamento.

Ano 03

No terceiro ano regulatório permanecem inalterados a estrutura salarial, os Fatores de Utilização e a composição da frota adotados no Ano 02. A única alteração refere-se aos encargos sociais, cuja alíquota foi ajustada de 59,02% para 58,02%, refletindo a evolução do cronograma de reoneração da folha e a adequada incidência da contribuição previdenciária sobre o 13º salário.

Em consequência, verifica-se discreta elevação das despesas com pessoal operacional em relação ao período anterior, decorrente exclusivamente da evolução dos encargos sociais.



A partir do Ano 04

No quarto ano regulatório permanecem inalteradas a estrutura salarial, os Fatores de Utilização e a composição operacional adotados no Ano 03.

A variação observada decorre exclusivamente da conclusão do processo de reoneração da folha de pagamento, passando os encargos sociais a corresponder à alíquota de 63,79%, contemplando a incidência integral da contribuição previdenciária patronal, inclusive sobre o 13º salário. Em razão desse ajuste, observa-se pequeno incremento das despesas com pessoal operacional em relação ao Ano 03.

4.5.5.2. Pessoal de Manutenção

Os custos com pessoal de manutenção foram dimensionados conforme a metodologia estabelecida na proposta comercial vencedora, correspondendo a 12,0% dos custos totais com pessoal operacional.

Dessa forma, as alterações promovidas nesta revisão refletem diretamente aquelas realizadas na composição dos custos de pessoal operacional, especialmente quanto à atualização dos encargos sociais, ao dimensionamento da mão de obra e às demais premissas descritas no item 4.5.5.1, razão pela qual não foram necessárias adaptações metodológicas específicas para esta rubrica.

4.5.5.3. Pessoal Administrativo

As despesas com pessoal administrativo foram mantidas conforme a metodologia originalmente prevista na proposta comercial, correspondendo a 10,5% dos custos totais com pessoal operacional.

Assim, a evolução desta rubrica acompanha integralmente as alterações promovidas nos custos de pessoal operacional, refletindo as atualizações dos encargos



sociais e das demais premissas adotadas nesta revisão, conforme detalhado no item 4.5.5.1.

4.5.5.4. Jovem Aprendiz

Quanto ao Jovem Aprendiz, verificou-se que a Concessionária adotou encargos sociais correspondentes a 37,78% sobre essa folha de pagamento. Entretanto, não foi apresentada memória de cálculo ou documentação técnica suficiente que permitisse validar a composição desse percentual. Assim, para fins desta revisão, o valor foi mantido conforme originalmente previsto, registrando-se a necessidade de sua verificação em eventual procedimento de fiscalização ou revisão tarifária futura.

Da mesma forma, observou-se que o Fator de Utilização (FU) adotado para os aprendizes não foi acompanhado de memória de cálculo que justificasse seu dimensionamento. Considerando que a quantidade de aprendizes guarda relação com o quadro total de empregados da Concessionária, seria esperado que sua evolução acompanhasse as alterações verificadas na estrutura operacional ao longo da concessão.

Dessa forma, recomenda-se ao Poder Concedente que acompanhe a evolução dessa rubrica nas próximas revisões tarifárias, de modo a verificar a compatibilidade entre a quantidade de aprendizes considerada na modelagem econômico-financeira e a efetiva evolução do quadro funcional da Concessionária.

4.5.5.5. Controle Operacional e Bilhetagem

Os custos operacionais com Controle Operacional e Bilhetagem compreendem as despesas com o pessoal vinculado ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), aos Serviços de Atendimento ao Passageiro (SAP), ao Sistema de Informação ao Usuário (SIU), ao Sistema de Apoio Operacional (SAO), à Central de Controle Operacional (CCO) e à Segurança e Medicina do Trabalho (SMT).



Os salários-base adotados observaram os valores constantes da proposta comercial vencedora. Entretanto, verificou-se que não foram apresentados valores salariais para as funções vinculadas aos Serviços de Atendimento ao Passageiro (SAP) e ao Sistema de Informação ao Usuário (SIU), razão pela qual não foram apropriados custos de pessoal para essas rubricas.

Conforme a memória de cálculo da proposta comercial, os custos desta rubrica permanecem integralmente suportados pela operação convencional, não tendo sido identificado incremento decorrente da incorporação dos serviços de transporte escolar, APAE e Mais Acesso. Dessa forma, foram preservados os valores originalmente previstos, promovendo-se apenas a atualização dos encargos sociais, conforme a metodologia descrita no item 4.5.5.1.

4.5.5.6. Benefícios Sociais

Os custos relativos aos benefícios sociais foram mantidos conforme os valores constantes da proposta comercial vencedora.

Conforme a memória de cálculo, essa rubrica é obtida a partir do valor mensal total dos benefícios, posteriormente apropriado por veículo para fins de composição da planilha de custos. Entretanto, como esse valor é novamente recomposto na etapa de orçamentação mediante a aplicação da frota operante, eventuais alterações na quantidade de veículos não produzem impacto sobre o custo total projetado, preservando-se o montante global originalmente previsto.

Dessa forma, os benefícios sociais permanecem integralmente vinculados à estrutura de custos da operação convencional, não tendo sido previsto qualquer acréscimo em decorrência da incorporação das modalidades de Transporte Escolar, Programa Mais Acesso e atendimento à APAE.



Assim, não foram identificados elementos técnicos que justificassem a alteração desta rubrica, razão pela qual os valores foram integralmente mantidos na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

4.5.5.7. Remuneração da Diretoria

Os custos relativos à remuneração da diretoria foram mantidos conforme os valores previstos na proposta comercial vencedora.

Trata-se de despesa administrativa de natureza fixa que, conforme a memória de cálculo da proposta, permanece integralmente absorvida pela operação convencional, sem previsão de acréscimos em decorrência da implantação dos serviços de transporte escolar, APAE e Mais Acesso. Dessa forma, não foram identificados elementos que justificassem a alteração dos valores originalmente considerados.

4.5.6. Despesas Administrativas

4.5.6.1. Despesas Gerais

As Despesas Gerais são calculadas mediante a aplicação de um coeficiente sobre o Preço Médio Ponderado do Veículo Padrão Completo, conforme metodologia estabelecida na Proposta Comercial vencedora.

No Cenário 1, que preserva a composição da frota originalmente prevista na Proposta Comercial, não foram identificadas alterações neste componente, permanecendo inalterado o Preço Médio Ponderado do Veículo Padrão Completo e, consequentemente, os valores projetados para esta rubrica.

No Cenário 2, entretanto, verificou-se que a memória de cálculo considerava a composição da frota efetivamente implantada no início da concessão, a qual divergia daquela originalmente prevista na licitação. Como o cálculo desta rubrica utiliza o Preço



Médio Ponderado do Veículo Padrão Completo, a alteração na distribuição da frota repercutiu diretamente no valor apurado para as Despesas Gerais.

Dessa forma, esta Agência Reguladora procedeu ao recálculo do Preço Médio Ponderado do Veículo Padrão Completo com base na composição da frota efetivamente considerada nesse cenário, preservando integralmente a metodologia originalmente prevista na Proposta Comercial.

Nos exercícios subsequentes, os valores acompanham as premissas operacionais adotadas em cada cenário, mantendo-se inalterada a metodologia de cálculo ao longo de todo o horizonte da concessão.

4.5.6.2. Seguro de Responsabilidade Civil

As despesas com Seguro de Responsabilidade Civil foram calculadas conforme a metodologia prevista na Proposta Comercial vencedora, mediante o rateio do custo anual do seguro pela quantidade de veículos considerados na operação.

Na presente Revisão Tarifária Extraordinária, procedeu-se à atualização do quantitativo de veículos utilizado na base de cálculo, de forma a refletir a configuração operacional adotada em cada período e em cada cenário analisado.

No Ano 01, o montante da despesa permanece equivalente ao previsto na Proposta Comercial, uma vez que a frota considerada é de 40 veículos, não havendo alteração no custo total da rubrica.

A partir do Ano 02, a despesa apresenta elevação em decorrência da ampliação da frota para 52 veículos, motivada pela incorporação dos serviços extraordinários de Transporte Escolar, Programa Mais Acesso e atendimento à APAE. Nos anos subsequentes, mantida a mesma configuração operacional, os valores permanecem constantes até o término do horizonte da concessão.



4.5.6.3. Seguro Obrigatório

A rubrica destinada ao Seguro Obrigatório permaneceu com valor zerado, tanto na Proposta Comercial vencedora quanto na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

Registra-se que a Lei Complementar Federal nº 207/2024 instituiu o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Danos Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (SPVAT), em substituição ao antigo DPVAT. Entretanto, até a presente revisão, não foi identificada regulamentação ou obrigação de cobrança que implique a incidência desse custo sobre a operação da Concessionária.

Dessa forma, não foram identificados elementos técnicos ou legais que justificassem a inclusão de valores nesta rubrica, razão pela qual foi mantida a previsão de custo igual a zero ao longo de todo o horizonte da concessão.

4.5.6.4. Licenciamento e Taxas

Os custos relativos a Licenciamento e Taxas foram calculados com base no valor unitário de R\$ 149,37 por veículo, conforme previsto na Proposta Comercial vencedora.

Na presente Revisão Tarifária Extraordinária, não foram identificados elementos técnicos que justificassem a alteração do valor unitário originalmente adotado, razão pela qual esse parâmetro foi integralmente preservado.

A variação dos custos desta rubrica decorre exclusivamente da quantidade de veículos considerada na modelagem econômico-financeira. Assim, no Ano 01, os valores permanecem equivalentes aos da Proposta Comercial, enquanto, a partir do Ano 02, observa-se incremento decorrente da ampliação da frota para 52 veículos, em razão da incorporação dos serviços extraordinários. Mantidas as premissas operacionais, os valores permanecem constantes nos exercícios subsequentes.



4.5.6.5. IPVA

Não foram computados valores referentes ao Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nas planilhas da presente Revisão Tarifária Extraordinária, em razão da isenção tributária prevista no art. 8º, inciso V, da Lei Estadual nº 7.543/1988, aplicável aos veículos destinados à prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros.

A manutenção dessa isenção ao longo do período projetado afasta a incidência desse tributo sobre a frota considerada na modelagem econômico-financeira.

Dessa forma, não foram identificados elementos que justificassem a inclusão de custos nesta rubrica, permanecendo o valor igual a zero em todo o horizonte da concessão e em ambos os cenários analisados.

4.5.6.6. Segurança e Medicina do Trabalho – SMT

A rubrica destinada às despesas com Segurança e Medicina do Trabalho (SMT) permaneceu com valor zerado, conforme previsto na Proposta Comercial vencedora.

Na presente Revisão Tarifária Extraordinária, não foram identificados elementos técnicos ou operacionais que justificassem a alteração dessa premissa, razão pela qual os valores permaneceram inalterados ao longo de todo o horizonte da concessão.

4.5.6.7. Aluguel da Garagem e Instalações

As despesas com Aluguel da Garagem e Instalações foram mantidas conforme os valores previstos na Proposta Comercial vencedora, correspondentes a R\$ 5.000,00 mensais.

Por se tratar de custo de natureza fixa, não vinculado às alterações das premissas operacionais consideradas na presente revisão, não foram identificados elementos que



justificassem sua atualização, permanecendo os valores constantes ao longo de todo o horizonte da concessão e em ambos os cenários analisados.

4.5.7. Despesas de Controle Operacional e Bilhetagem

4.5.7.1. Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE

Nesta rubrica são computadas as despesas com serviços de terceiros relativas à locação de softwares específicos e validadores de catraca. Conforme a memória de cálculo da Proposta Comercial vencedora, o custo é inicialmente apropriado mediante valor mensal por veículo. Entretanto, como esse valor decorre do rateio de um custo global, posteriormente recomposto na etapa de orçamentação pela aplicação da frota operante, eventuais alterações no quantitativo de veículos não produzem impacto sobre o montante total da despesa.

Dessa forma, os valores desta rubrica permaneceram integralmente mantidos na presente Revisão Tarifária Extraordinária, em ambos os cenários analisados.

4.5.7.2. Serviço de Atendimento ao Passageiro – SAP e Sistema de Informação ao Usuário – SIU

Esta rubrica contempla as despesas relativas à locação dos sistemas de informação e à manutenção das ferramentas de atendimento ao usuário. Embora a memória de cálculo apresente um valor mensal por veículo para fins de apropriação dos custos, o montante global permanece inalterado, uma vez que o rateio é posteriormente recomposto pela aplicação da frota operante na planilha de custos.

Assim, não foram identificados elementos técnicos que justificassem a alteração dos valores originalmente previstos, permanecendo a rubrica integralmente mantida ao longo de todo o horizonte da concessão e em ambos os cenários analisados.



4.5.7.3. Sistema de Apoio Operacional – SAO e Central de Controle Operacional – CCO

Nesta rubrica estão compreendidas as despesas com os serviços terceirizados de apoio operacional, vigilância e monitoramento. A metodologia de cálculo permanece idêntica à prevista na Proposta Comercial vencedora, sendo o valor mensal por veículo utilizado apenas como critério de apropriação dos custos, sem produzir alteração no montante global da despesa em razão das variações da frota.

Dessa forma, os valores permaneceram integralmente preservados na presente Revisão Tarifária Extraordinária, em ambos os cenários analisados.

4.5.7.4. Sistema de Vigilância de Frota e Estações – SVFE

Esta rubrica contempla as despesas com a manutenção preventiva e corretiva do Sistema de Vigilância de Frota e Estações. Embora a memória de cálculo adote um valor mensal por veículo como parâmetro de distribuição dos custos, a metodologia empregada faz com que a posterior recomposição pela frota operante preserve o montante global originalmente previsto.

Assim, não foram identificados elementos técnicos que justificassem alterações nesta rubrica, permanecendo os valores constantes ao longo de todo o horizonte da concessão e em ambos os cenários analisados.

4.5.8. *Garantia do Contrato*

Os custos relativos à garantia de execução contratual refletem estritamente os patamares estabelecidos e homologados na proposta comercial vencedora.



4.5.9. Taxa de Prestação de Serviço

A Proposta Comercial vencedora da licitação contempla, em seu Anexo III.2 (Proposta Financeira – Planilha 18 — Fluxo de Caixa Projetado), o componente denominado "Taxa de Prestação do Serviço", correspondente ao percentual de 5,02% previsto originalmente no Edital.

Durante a instrução da presente Revisão Tarifária Extraordinária, esta Agência Reguladora solicitou à Concessionária a apresentação dos comprovantes de recolhimento dessa rubrica, buscando contextualizar a dinâmica de aplicação desse encargo na operação do sistema. Em resposta formal, a Concessionária prestou esclarecimentos, demonstrando que referido percentual não se tipifica como tributo, taxa ou obrigação financeira devida diretamente ao Poder Concedente. Conforme apontado no Ofício de esclarecimentos da operadora, trata-se de um índice integrado a favor da própria Concessionária para compor sua estrutura de remuneração e constituir provisão financeira voltada à cobertura de riscos inesperados inerentes à atividade empresarial, em estrita consonância com as diretrizes do Anexo XIV do Manual de Método de Cálculo Tarifário da Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP.

Dessa forma, considerando que esse percentual integra a estrutura econômico-financeira original da proposta vencedora da licitação e foi incorporado ao Fluxo de Caixa contratado, esta Agência Reguladora entende ser prudente e adequado mantê-lo na presente Revisão Tarifária Extraordinária, preservando-se as premissas metodológicas utilizadas na formação inicial do contrato e assegurando o respeito aos termos originais do certame.

Sob uma ótica de amadurecimento e evolução regulatória, esta Agência entende que a coexistência de um componente de contingência originário da metodologia tradicional da ANTP — concebida para modelos tarifários estruturados a partir de planilhas de custos — com uma modelagem econômico-financeira baseada em Fluxo de Caixa Descontado constitui tema relevante para futuras reflexões quanto às questões técnico-econômicas do Contrato de Concessão. Isso porque a Taxa Interna de Retorno



(TIR) contratual de 8,80%, utilizada como parâmetro de equilíbrio econômico-financeiro da concessão, possui como fundamento econômico a remuneração do capital investido em função dos riscos assumidos pelo empreendimento. Nesse contexto, a manutenção simultânea de uma rubrica específica destinada à cobertura de riscos, tal como a Taxa de Prestação dos Serviços de 5,02%, embora plenamente legítima e integrante da proposta vencedora, suscita debate técnico acerca da compatibilização entre metodologias concebidas sob premissas distintas de remuneração e alocação de riscos.

Não se pretende, com isso, afastar, restringir ou questionar a validade da rubrica contratualmente estabelecida, tampouco promover qualquer alteração das condições originalmente pactuadas. Ao contrário, esta Agência reconhece que o componente integra a proposta vencedora, contribuiu para a formação da equação econômico-financeira inicial do contrato e deve ser integralmente preservado na presente Revisão Tarifária Extraordinária. Todavia, entende-se que o tema poderá constituir objeto de diálogo técnico entre as partes em futuras revisões ordinárias ou eventuais processos de aperfeiçoamento contratual, visando conferir maior coerência metodológica à estrutura econômico-financeira da concessão e aprimorar a transparência da remuneração dos riscos inerentes ao serviço.

4.5.10. 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 engenharia metodológica originalmente prevista na proposta comercial vencedora da licitação. Desse modo, a estrutura de equilíbrio do fluxo de caixa mantém a coerência com as projeções originais da concessão, permitindo que a geração operacional de caixa guarde



perfeita simetria com as metas de desempenho contratualmente estabelecidas, sem qualquer alteração unilateral em sua composição conceitual ou em seus coeficientes de partida.

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.

4.5.11. Depreciação

4.5.11.1. Frota de Veículos

A depreciação da frota foi calculada mediante a aplicação da metodologia constante da Proposta Comercial vencedora, considerando os coeficientes de depreciação por faixa etária dos veículos e a respectiva composição da frota, conforme o Método de Cole.

No Cenário 1, em que foi restabelecida a composição da frota originalmente prevista na licitação, os valores de depreciação permaneceram compatíveis com aqueles constantes da modelagem econômico-financeira original.

No Cenário 2, por sua vez, a depreciação passou a refletir a frota efetivamente considerada na presente revisão, incorporando as alterações no quantitativo de veículos, na distribuição entre as categorias operacionais e na idade média da frota. Dessa forma, as variações observadas decorrem exclusivamente da atualização da base depreciable, permanecendo inalterada a metodologia de cálculo adotada.



4.5.11.2. Depreciação – Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE

A rubrica destinada à depreciação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica permaneceu com valor igual a zero, em conformidade com a Proposta Comercial vencedora. Conforme a memória de cálculo, não há previsão de investimentos em ativos próprios para esse sistema, permanecendo os equipamentos e softwares vinculados à prestação de serviços terceirizados, sem constituição de ativo imobilizado sujeito à depreciação.

4.5.11.3. Depreciação – Serviço de Atendimento ao Passageiro – SAP e Sistema de Informação ao Usuário – SIU

Da mesma forma, não foram apurados custos de depreciação para o Serviço de Atendimento ao Passageiro e para o Sistema de Informação ao Usuário, permanecendo os valores zerados conforme a metodologia originalmente adotada. Não foram identificados investimentos em ativos permanentes ou licenças de software passíveis de depreciação ao longo do horizonte da concessão.

4.5.11.4. Depreciação – Sistema de Apoio Operacional – SAO e Central de Controle Operacional – CCO

A depreciação relativa ao Sistema de Apoio Operacional e à Central de Controle Operacional foi mantida conforme a metodologia prevista na Proposta Comercial vencedora, mediante a aplicação do coeficiente de depreciação sobre o valor do Veículo Padrão Completo. A partir do Ano 02, conforme solicitação da concessionária e aprovação do poder concedente, foram incluídos investimentos específicos em infraestrutura de TI e softwares integrados

Como foram preservados os coeficientes originalmente adotados, eventuais variações decorrem das alterações verificadas no Preço Ponderado do Veículo Padrão



Completo e nas premissas operacionais consideradas na presente revisão, mantendo-se inalterada a metodologia de cálculo.

4.5.11.5. Depreciação – Sistema de Vigilância de Frota e Estações – SVFE

A rubrica destinada à depreciação do Sistema de Vigilância de Frota e Estações permaneceu com valor igual a zero, conforme previsto na Proposta Comercial vencedora. A memória de cálculo não contempla investimentos depreciáveis para esse componente, permanecendo as despesas restritas à manutenção e aos serviços contratados junto a terceiros.

4.5.11.6. Depreciação – Máquinas, Instalações e Equipamentos – MIE

A depreciação de Máquinas, Instalações e Equipamentos foi calculada mediante a aplicação do coeficiente previsto na Proposta Comercial sobre o valor do Veículo Padrão Completo, preservando-se integralmente a metodologia originalmente adotada.

No Cenário 1, os valores permaneceram compatíveis com aqueles previstos na modelagem original da concessão.

No Cenário 2, as variações observadas decorreram exclusivamente da atualização do Preço Ponderado do Veículo Padrão Completo e da composição da frota considerada na presente revisão, não havendo alteração dos coeficientes ou dos critérios de cálculo.

4.5.12. EBIT e EBT

Após a atualização das receitas, dos custos, das despesas operacionais, da depreciação e dos demais componentes da modelagem econômico-financeira, procedeu-se à apuração do Resultado Operacional antes das Despesas Financeiras e Tributos (Earnings Before Interest and Taxes – EBIT) e, subsequentemente, do Resultado Antes dos Tributos (Earnings Before Taxes – EBT).



Ambos os indicadores não constituem premissas específicas da presente Revisão Tarifária Extraordinária, sendo obtidos automaticamente a partir da metodologia de Fluxo de Caixa Descontado adotada na proposta comercial vencedora da licitação, refletindo exclusivamente os efeitos das atualizações promovidas nos componentes anteriormente analisados.

Embora o Fluxo de Caixa Descontado tenha por finalidade representar a geração efetiva de caixa da concessão, a apuração do EBIT e do EBT permanece necessária para a adequada determinação da base tributável incidente sobre o lucro da Concessionária, possibilitando o correto cálculo do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), em conformidade com a metodologia econômico-financeira originalmente estabelecida para a concessão.

4.5.13. Impostos – CSLL e IRPJ

As despesas relativas à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e ao Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) foram apuradas conforme a metodologia prevista na Proposta Comercial vencedora, preservando-se as alíquotas e os critérios de incidência tributária originalmente adotados.

A CSLL foi calculada mediante a aplicação da alíquota de 9% sobre o lucro tributável apurado em cada exercício. Nos períodos em que o resultado do fluxo de caixa não apresenta lucro tributável, não há incidência da contribuição, passando sua apuração a ocorrer apenas a partir do momento em que a base de cálculo se torna positiva.

Da mesma forma, o IRPJ foi calculado mediante a aplicação da alíquota de 15% sobre o lucro tributável, acrescida do adicional de 10% incidente sobre a parcela do lucro que exceder o limite legal, observada a legislação tributária vigente.

As variações verificadas ao longo do horizonte da concessão decorrem exclusivamente da evolução do resultado econômico apurado na modelagem, não tendo



sido promovidas alterações na metodologia de cálculo ou nas alíquotas tributárias adotadas.

4.5.14. Taxa de Lucratividade sobre a Receita

A Taxa de Lucratividade sobre a Receita constitui indicador meramente informativo da modelagem econômico-financeira, não sendo utilizada como variável de cálculo nem influenciando a determinação da Tarifa Técnica de Equilíbrio ou das Compensações Diretas apuradas na presente revisão.

Sua apuração decorre automaticamente dos resultados obtidos no Fluxo de Caixa Descontado, tendo sido mantida exclusivamente para fins de acompanhamento do desempenho econômico da concessão, em conformidade com a estrutura originalmente adotada na Proposta Comercial vencedora.

4.5.15. Valores Não Desembolsados e Fluxo de Caixa Operacional

Os Valores Não Desembolsados correspondem às despesas de depreciação anteriormente apuradas na Demonstração de Resultados (DRE) da modelagem econômico-financeira e são novamente incorporados ao Fluxo de Caixa por não representarem efetiva saída de recursos financeiros.

Assim, embora os valores de depreciação apareçam em dois momentos distintos da modelagem, não há duplicidade de custos. Inicialmente, a depreciação é considerada para fins de apuração do resultado contábil e determinação da base de cálculo dos tributos sobre o lucro. Posteriormente, os mesmos valores são adicionados novamente ao fluxo de caixa como itens não desembolsáveis, em observância à metodologia originalmente adotada na Proposta Comercial vencedora.

A repetição desses valores decorre exclusivamente da estrutura da modelagem econômico-financeira, que não contempla uma Demonstração do Resultado do Exercício



(DRE) apresentada de forma segregada, razão pela qual as despesas de depreciação são evidenciadas novamente na etapa de conversão do resultado contábil em fluxo de caixa.

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 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.

4.5.16. Aquisição

4.5.16.1. Frota de Veículos

Os investimentos destinados à aquisição da frota foram reavaliados em razão das divergências identificadas entre os valores apresentados pela Concessionária e aqueles constantes da Proposta Comercial vencedora.

Para fins de avaliação da presente Revisão Tarifária Extraordinária, foram desenvolvidos dois cenários distintos de investimentos.

No Cenário 1, preservou-se integralmente o plano de renovação da frota previsto na Proposta Comercial vencedora, mantendo-se a composição da frota, o cronograma de substituição dos veículos e os respectivos investimentos originalmente considerados na modelagem econômico-financeira da concessão.

No Cenário 2, procedeu-se à reestruturação integral do plano de renovação da frota, tomando como referência a frota efetivamente implantada pela Concessionária.



Para tanto, foram consideradas a composição atual da frota por categoria de veículo, a idade individual dos veículos, a respectiva vida útil remanescente e o cronograma de substituições necessário para assegurar o atendimento às exigências contratuais ao longo do horizonte da concessão. Também foram incorporadas as alterações de categoria de determinados veículos, conforme ajustes consensualmente estabelecidos entre o Poder Concedente e a Concessionária no âmbito da presente revisão.

Dessa forma, enquanto o Cenário 1 reproduz integralmente a modelagem patrimonial originalmente licitada, o Cenário 2 busca refletir a realidade operacional atualmente verificada, preservando a metodologia de cálculo da proposta comercial e promovendo exclusivamente a atualização das premissas relacionadas à composição, ao envelhecimento e à renovação da frota.

4.5.16.2. Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE

Não foram identificados investimentos em ativos imobilizados destinados ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica. Em conformidade com a Proposta Comercial vencedora, os equipamentos e sistemas permanecem vinculados à contratação de serviços terceirizados, inexistindo desembolsos de capital nesta rubrica.

4.5.16.3. Serviço de Atendimento ao Passageiro – SAP e Sistema de Informação ao Usuário – SIU

Também não foram identificadas projeções de investimentos para o Serviço de Atendimento ao Passageiro e para o Sistema de Informação ao Usuário, permanecendo a rubrica sem desembolsos de capital ao longo de todo o horizonte da concessão.



4.5.16.4. Sistema de Apoio Operacional – SAO e Central de Controle Operacional – CCO

A Proposta Comercial vencedora da licitação não contemplava, originalmente, investimentos destinados ao Sistema de Apoio Operacional (SAO) e à Central de Controle Operacional (CCO).

No âmbito da presente Revisão Tarifária Extraordinária, entretanto, o Poder Concedente e a Concessionária acordaram a implementação de melhorias nesses sistemas, compreendendo a modernização da infraestrutura tecnológica e a implantação de soluções voltadas ao apoio operacional e ao gerenciamento da operação.

Para dar cumprimento à essa diretriz, incorporou-se à modelagem econômico-financeira de atualização global o investimento incremental correspondente, dimensionado em estrita conformidade com a metodologia de simetria adotada para os demais aportes parametrizados por unidade veicular.

Dessa forma, embora inexistente na proposta original, a rubrica passou a integrar o fluxo de investimentos da concessão de forma justificada, refletindo os reflexos patrimoniais das melhorias operacionais consensualmente estabelecidas entre as partes para a modernização do sistema municipal.

4.5.16.5. Sistema de Vigilância de Frota e Estações – SVFE / Terreno e Infraestrutura de Garagem

Não foram identificadas alterações nas premissas relativas aos investimentos em Sistema de Vigilância de Frota e Estações, aquisição de terrenos ou infraestrutura de garagem, permanecendo as projeções conforme a modelagem originalmente adotada.



4.5.16.6. Máquinas, Equipamentos, Custos de Mobilização, Saldo de Passes e Almoxarifado

Os investimentos relativos a Máquinas e Equipamentos, Custos de Mobilização Inicial, Saldo de Passes e Almoxarifado foram mantidos conforme os valores constantes da Proposta Comercial vencedora.

Considerando que tais desembolsos concentram-se no início da concessão, não foram identificados novos investimentos que justificassem alterações nesta Revisão Tarifária Extraordinária, permanecendo inalteradas as premissas originalmente adotadas.

4.5.17. Revenda

4.5.17.1. Frota de Veículos

As receitas decorrentes da revenda da frota foram calculadas conforme o plano de renovação de veículos adotado em cada um dos cenários considerados na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

No Cenário 1, foram preservadas as premissas da Proposta Comercial vencedora, mantendo-se o cronograma originalmente previsto para renovação e desmobilização da frota.

No Cenário 2, as receitas de revenda passaram a refletir o novo plano de renovação elaborado com base na frota efetivamente implantada, considerando a composição por categoria de veículos, a idade individual da frota, a vida útil regulatória e o cronograma de substituições adotado na modelagem econômico-financeira. Dessa forma, as alterações observadas decorrem exclusivamente da atualização dessas premissas, permanecendo inalterada a metodologia de cálculo.



4.5.17.2. Revenda – Máquinas, Equipamentos e Almojarifado

Diferentemente da frota de veículos, a Proposta Comercial vencedora prevê valores residuais para Máquinas, Equipamentos e Almojarifado exclusivamente ao término da concessão, no Ano 26.

Verificou-se, contudo, que a modelagem original considera como valor de revenda o mesmo montante correspondente ao investimento inicial, mesmo havendo previsão de depreciação desses ativos ao longo da concessão. Sob o ponto de vista técnico, tal premissa não reflete a efetiva perda de valor decorrente da utilização dos bens durante a execução contratual.

Não obstante essa inconsistência metodológica, optou-se por preservar integralmente os valores originalmente previstos na Proposta Comercial vencedora, considerando que essa premissa integra a modelagem econômico-financeira contratualmente estabelecida, não sendo objeto de revisão na presente Revisão Tarifária Extraordinária.

4.5.17.3. Revenda – Terreno de Garagem e Infraestrutura de Garagem

Não foram identificados investimentos relativos à aquisição de terrenos ou à implantação de infraestrutura própria de garagem que justificassem a previsão de receitas de revenda ao término da concessão. Dessa forma, permaneceram inalteradas as premissas da Proposta Comercial vencedora, mantendo-se esta rubrica sem valores ao longo de todo o horizonte da modelagem.

4.5.18. Fluxo de Caixa Operacional Livre, o Fluxo de Caixa Acumulado e o Payback Descontado

Após a atualização de todas as premissas operacionais, econômicas, financeiras, tributárias e regulatórias analisadas ao longo da presente Revisão Tarifária Extraordinária, procedeu-se ao recálculo dos indicadores finais da modelagem



econômico-financeira, compreendendo o Fluxo de Caixa Operacional Livre, o Fluxo de Caixa Acumulado e o Payback Descontado.

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

Cumpra registrar que a presente Revisão Tarifária Extraordinária preservou integralmente a estrutura metodológica da modelagem econômico-financeira constante do Edital e da Proposta Comercial vencedora, inclusive quanto aos critérios de composição do Fluxo de Caixa Descontado e aos parâmetros adotados para verificação da manutenção da Taxa Interna de Retorno (TIR) originalmente ofertada pela Concessionária.

Dessa forma, a presente revisão não teve por objeto alterar a metodologia de construção do fluxo de caixa, limitando-se à atualização das variáveis econômico-financeiras, operacionais e regulatórias efetivamente impactadas durante a execução contratual, preservando-se a coerência da modelagem originalmente licitada e a equação econômico-financeira do contrato.

A partir do Fluxo de Caixa Operacional Livre, procedeu-se à apuração do Fluxo de Caixa Acumulado, indicador que evidencia a evolução financeira da concessão ao longo do horizonte contratual, permitindo visualizar a recuperação gradual do capital investido e a consistência temporal dos resultados obtidos na modelagem. Os fluxos de caixa foram posteriormente descontados pela Taxa Interna de Retorno originalmente ofertada pela Concessionária, possibilitando a apuração do Valor Presente Líquido (VPL), parâmetro utilizado para mensuração do eventual desequilíbrio econômico-financeiro e para a construção dos cenários de recomposição apresentados nesta revisão.



Por fim, foi recalculado o Payback Descontado, empregado exclusivamente como indicador complementar da modelagem econômico-financeira. Embora não constitua parâmetro contratual para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, sua apuração permite visualizar o período necessário para recuperação do investimento inicial, considerando o valor do dinheiro no tempo, funcionando como instrumento auxiliar de análise da dinâmica financeira da concessão.

4.5.19. 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 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 composição patrimonial da frota, foram desenvolvidos dois cenários distintos de modelagem econômico-financeira, conforme explicado no item 4.2:

- **Cenário 1 – Manutenção da Frota da Proposta Comercial;**
- **Cenário 2 – Operação conforme definida pelo Poder Concedente.**

Foram consideradas a inserção individual de cada serviço extraordinário e o resultado foi encontrado por meio da ferramenta Solver do Microsoft Excel de modo a determinar a tarifa técnica ou, o subsídio no caso dos serviços extraordinários, capaz de restabelecer o Valor Presente Líquido igual a zero, preservando-se a Taxa Interna de Retorno contratual.

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.

4.5.19.1. Indicadores paramétricos (fórmula de reajuste)

A Cláusula XVIII do Contrato de Concessão estabelece que a atualização da Tarifa de Remuneração deve ocorrer mediante fórmula paramétrica composta por diferentes fatores de correção (V1 a V5), ponderados pelas respectivas participações dos insumos (P1 a P5) constantes da Proposta Financeira vencedora. Para os fins da presente Revisão Tarifária Extraordinária, por solicitação das partes envolvidas, os indicadores aplicáveis foram atualizados até **maio de 2026**, correspondente ao último período com informações consolidadas disponíveis para a elaboração da modelagem econômico-financeira.

Entretanto, durante a presente revisão, verificou-se que parte significativa dos indicadores previstos contratualmente depende de metodologia complementar a ser definida em Manual de Cálculo Tarifário aprovado pelo Poder Concedente, conforme expressamente previsto nas alíneas "b" e "d" do item 18.4 do Contrato.

Todavia, referido manual não foi elaborado nem aprovado desde o início da concessão, inexistindo definição oficial acerca dos procedimentos de cálculo, das fontes de informação, dos períodos de referência e da metodologia de atualização dos respectivos insumos.

Além disso, para determinados componentes, como o óleo diesel, embora o contrato faça referência à variação do valor de aquisição do combustível, não estabelece de forma objetiva a fonte de informação a ser utilizada, os documentos que devem



compor essa apuração, a forma de ponderação das aquisições realizadas nem o tratamento a ser conferido aos descontos comerciais eventualmente obtidos, circunstâncias que reduzem a objetividade, a reprodutibilidade e a segurança jurídica dos cálculos.

No pleito apresentado, a Concessionária adotou como referência documentos particulares, tais como orçamentos e notas fiscais, para atualização de alguns insumos.

Embora tais documentos representem operações efetivamente realizadas, esta Agência Reguladora entende que sua utilização como parâmetro regulatório apresenta limitações, uma vez que refletem negociações específicas de mercado, descontos comerciais próprios e condições particulares de aquisição, não representando necessariamente a evolução média dos preços dos respectivos insumos. Do ponto de vista regulatório e econômico, ao apresentar em sua proposta a proposição de reajuste com a determinação do índice de variação do preço diesel a partir dos valores informados em sua proposta comercial e valores de nota fiscal, orçamento ou documentos similares, a Concessionária fundiu duas grandezas distintas, uma vez que o valor da proposta trata-se de uma premissa econômica ofertada pela licitante, ao passo que a natureza de valores de mercado (notas fiscais) é de custo operacional efetivamente incorrido. O principal efeito em decorrência desta aplicação é a eliminação da captura de eficiência, uma vez que o reajuste deixa de medir a variação de preços de insumos e mede a diferença entre custo ofertado e custo realizado. Conforme corroborado pela própria matriz de risco contratual, Anexo I do Edital de Concorrência Pública nº 37/2023, o risco de variações extraordinárias de insumos é atribuído ao ente público, enquanto o risco de eficiência de aquisição regular permanece ao prestador.

Considerando que o equilíbrio econômico-financeiro inicial decorre da Proposta Financeira vencedora e que o contrato assegura expressamente à concessionária a apropriação da economia gerada pela eficiência, entende-se mais aderente aos princípios da modicidade tarifária, da adequada alocação de riscos e da preservação da competição licitatória a utilização de referência objetiva de mercado para aferição da



variação do combustível, tal como os levantamentos oficiais divulgados pela Agência Nacional do Petróleo – ANP.

Constitui exceção apenas o fator relacionado às despesas com pessoal, cuja atualização foi realizada conforme os instrumentos coletivos de trabalho da categoria profissional, por se tratar de critério expressamente previsto no Contrato de Concessão e passível de verificação objetiva.

A metodologia ora adotada possui caráter excepcional e não altera a sistemática contratual de reajuste. Recomenda-se que, antes da próxima revisão tarifária, o Poder Concedente promova a regulamentação definitiva dos indicadores econômicos previstos na Cláusula XVIII, mediante aprovação do Manual de Cálculo Tarifário ou, alternativamente, por meio de aditamento contratual que estabeleça, de forma objetiva, as fontes oficiais de informação, os critérios de cálculo e os períodos de referência aplicáveis a cada fator da fórmula paramétrica.

Para conferir maior objetividade, transparência, rastreabilidade e segurança regulatória às futuras revisões, recomenda-se que a atualização dos insumos passe a observar, preferencialmente, indicadores oficiais produzidos por órgãos públicos especializados, compatíveis com a natureza de cada componente de custo, tais como:

- ANP para combustíveis;
- IPP/IBGE, nas subclasses específicas aplicáveis a veículos, pneus, peças e demais insumos industriais;
- IPCA ou INPC, conforme a natureza do componente;
- Acordos ou Convenções Coletivas de Trabalho para atualização das despesas com pessoal.

Vale ressaltar que a atualização integral da modelagem econômico-financeira até maio de 2026 implica que eventual realização do próximo reajuste tarifário, com manutenção da data-base de fevereiro, 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 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 fevereiro de 2028, evitando-se a duplicidade de atualização e assegurando-se o cumprimento da periodicidade anual prevista na legislação aplicável.

5. DOS RESULTADOS

Concluída a atualização das premissas regulatórias, operacionais, econômicas, financeiras e tributárias descritas no capítulo anterior, procedeu-se ao recálculo integral da modelagem econômico-financeira da concessão, preservando-se a metodologia originalmente prevista na Proposta Comercial vencedora da licitação e promovendo-se exclusivamente as atualizações decorrentes de fatos supervenientes, alterações legislativas, alterações operacionais e demais definições regulatórias consolidadas durante a presente Revisão Tarifária Extraordinária.



A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro foi realizada mediante atualização do Fluxo de Caixa Descontado da concessão, incorporando os dados efetivamente observados durante a execução contratual e projetando seus efeitos ao longo do prazo remanescente do contrato, de forma a preservar a Taxa Interna de Retorno originalmente ofertada pela Concessionária.

Cumprе registrar que, sob a ótica conceitual, a Taxa Interna de Retorno (TIR) corresponde à taxa de desconto que torna o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto igual a zero. Assim, em condições teóricas ideais, a determinação da TIR pressupõe a existência de um fluxo de caixa cujo VPL seja nulo quando descontado à referida taxa.

Não obstante, a Proposta Comercial vencedora do certame, adotada como referência contratual para a presente avaliação de equilíbrio econômico-financeiro, foi apresentada através de um Fluxo de Caixa Descontado com uma TIR de 8,80% associada a um VPL positivo de R\$ 1.909,04. Dessa forma, embora tal configuração não reproduza exatamente a relação matemática tradicional entre TIR e VPL, representa a condição econômico-financeira efetivamente ofertada pela licitante vencedora e incorporada ao contrato como parâmetro de equilíbrio.

Em razão dessa particularidade, a presente Revisão Tarifária Extraordinária adotou como premissa a preservação integral das condições econômico-financeiras originalmente contratadas, evitando a alteração dos parâmetros que fundamentaram o resultado da licitação. Assim, a determinação da tarifa de reequilíbrio foi realizada utilizando-se a função Solver, de modo a identificar a tarifa capaz de restabelecer, simultaneamente, a TIR de 8,80% e o VPL de R\$ 1.909,04 constantes da proposta vencedora.

Tal procedimento, embora não corresponda à abordagem teórica usual para análise de investimentos, mostra-se aderente ao princípio da preservação da equação econômico-financeira originalmente pactuada, uma vez que busca reproduzir as condições efetivamente contratadas pelas partes e não redefinir parâmetros econômico-financeiros distintos daqueles que serviram de fundamento à adjudicação do objeto concedido.



5.1. Da Apresentação dos Resultados dos Cenários Analisados

Com o objetivo de conferir maior transparência à presente Revisão Tarifária Extraordinária e evidenciar os impactos decorrentes das diferentes premissas adotadas quanto à base patrimonial da frota, esta Agência Reguladora estruturou dois cenários distintos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

- **Cenário 1 (Manutenção da frota conforme Proposta Comercial)**

Neste cenário foram integralmente preservadas as premissas patrimoniais constantes da Proposta Comercial vencedora, mantendo-se o plano de renovação originalmente previsto para a frota, bem como os respectivos investimentos, depreciações, remuneração do capital e valores residuais considerados na modelagem econômico-financeira.

A Tarifa Técnica de Remuneração apurada neste cenário corresponde a **R\$ 6,3086 por passageiro equivalente** na data base do contrato, e **R\$ 7,3079 por passageiro equivalente** reajustada pela fórmula paramétrica.

- **Cenário 2 (Atualização da frota conforme efetivamente implantada)**

Neste cenário procedeu-se à reconstrução integral do plano de renovação da frota, tomando como referência a frota efetivamente implantada pela Concessionária, sua composição por categoria de veículos, a idade individual da frota, a vida útil regulatória, o cronograma de substituições e as alterações de categorias consensualmente estabelecidas entre o Poder Concedente e a Concessionária durante a presente revisão.

As demais premissas econômico-financeiras permaneceram inalteradas, permitindo mensurar exclusivamente os impactos decorrentes da readequação da base patrimonial da frota sobre a Tarifa Técnica de Remuneração.

A Tarifa Técnica de Remuneração apurada neste cenário corresponde a **R\$ 6,7307 por passageiro equivalente** na data base do contrato, e **R\$ 7,7969 por passageiro equivalente** reajustada pela fórmula paramétrica.



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 (Tabela 8 e Tabela 9), permitindo a verificação detalhada dos resultados obtidos em cada hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.



Tabela 8 - 1º RTE – Cenário 1 (Manutenção da frota conforme Proposta Comercial)

[illegible]

Fonte: AGIR (2026).

Fonte: AGIR (2026).

Fluxo de Caixa Projetado

Mês	Fluxo de Caixa (R\$)
1	-10,000,000.00
2	-10,000,000.00
3	-10,000,000.00
4	-10,000,000.00
5	-10,000,000.00
6	-10,000,000.00
7	-10,000,000.00
8	-10,000,000.00
9	-10,000,000.00
10	-10,000,000.00
11	-10,000,000.00
12	-10,000,000.00
13	0.00
14	5,000,000.00
15	5,000,000.00
16	10,000,000.00
17	10,000,000.00
18	15,000,000.00
19	20,000,000.00
20	25,000,000.00
21	30,000,000.00
22	35,000,000.00
23	40,000,000.00
24	45,000,000.00
25	50,000,000.00

Os cenários apresentados diferem exclusivamente quanto às premissas relacionadas à base patrimonial da frota, permanecendo idênticas todas as demais premissas regulatórias, operacionais, tributárias, financeiras e de custeio dos serviços extraordinários analisadas ao longo deste Parecer.

Sob o ponto de vista técnico-regulatório, esta Agência Reguladora entende que o **Cenário 1** representa, neste momento, a alternativa mais aderente à documentação formal que rege a concessão. Embora a alteração da composição da frota tenha sido proposta pela Concessionária e tenha contado com manifestação favorável do Poder Concedente quanto à sua implementação operacional, tal concordância esteve condicionada à inexistência de impactos sobre a equação econômico-financeira originalmente pactuada. Assim, na ausência de instrumento formal que altere as premissas originárias da concessão, entende-se que permanecem vigentes aquelas constantes da Proposta Comercial vencedora, razão pela qual o Cenário 1 melhor reflete o atual estágio de formalização contratual.

Não obstante, esta Agência Reguladora reconhece que o **Cenário 2** constitui alternativa tecnicamente consistente para refletir a composição patrimonial da frota efetivamente implantada ao longo da execução contratual. Sua eventual adoção pressupõe a concordância das partes quanto aos respectivos impactos econômico-financeiros e a formalização dos instrumentos jurídicos pertinentes.

Ressalta-se, ainda, que a adoção de solução intermediária entre os cenários apresentados não encontra impedimento técnico, desde que decorra de consenso entre as partes e seja devidamente formalizada, com a correspondente atualização das premissas da modelagem econômico-financeira. Eventuais ajustes dessa natureza poderão ser analisados de forma mais abrangente em futura Revisão Tarifária Ordinária ou em processo revisional específico, caso as partes promovam a formalização das alterações patrimoniais da concessão.



5.2. Sobre os mecanismos de recomposição e o impacto estimado do subsídio

Cumprе 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 os cenários considerados mais aderentes às premissas adotadas nesta revisão (Tabela 10).

Tabela 10 - Subsídio estimado para os cenários 1 e 2

Cenário	Tarifa Técnica	Tarifa Pública	Diferença Tarifária	Pass. Equiv. Mensal	Subsídio mensal
Cenário 01	R\$ 7,31	R\$ 5,30	R\$ 2,01	184.537	R\$ 370.534,60
Cenário 02	R\$ 7,80	R\$ 5,30	R\$ 2,50	184.537	R\$ 460.768,18

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.

6. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

Com base nas análises técnicas, econômicas, financeiras e regulatórias realizadas no âmbito da presente Revisão Tarifária Extraordinária, instaurada mediante pleito da Concessionária e instruída com os elementos técnicos produzidos pelas partes ao longo do processo administrativo, conclui-se pela necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, em razão das alterações supervenientes verificadas durante a execução contratual, bem como das adaptações operacionais decorrentes da implantação dos serviços extraordinários e das demais premissas analisadas no presente Parecer.

A presente revisão preservou integralmente a metodologia econômico-financeira originalmente prevista na Proposta Comercial vencedora da licitação, promovendo exclusivamente a atualização das variáveis efetivamente impactadas durante a execução contratual, observadas as alterações legislativas, operacionais, regulatórias e documentais produzidas ao longo da instrução processual.

No desenvolvimento da presente análise, esta Agência Reguladora estruturou dois cenários distintos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, diferenciando-se exclusivamente quanto às premissas relacionadas à base patrimonial da frota, permanecendo inalteradas todas as demais premissas econômicas, operacionais, tributárias, financeiras e de custeio dos serviços extraordinários.

Sob o ponto de vista técnico-regulatório, entende-se que o **Cenário 1** apresenta maior aderência ao atual estágio de formalização da concessão, considerando que as alterações relativas à composição da frota decorreram de iniciativa da Concessionária e que a concordância manifestada pelo Poder Concedente ocorreu sob a premissa de



inexistência de impactos sobre a equação econômico-financeira originalmente pactuada. Na ausência de instrumento jurídico que altere formalmente as premissas patrimoniais da concessão, permanecem vigentes aquelas constantes da Proposta Comercial vencedora.

Não obstante, esta Agência Reguladora reconhece que o Cenário 2 representa alternativa tecnicamente consistente para refletir a composição patrimonial da frota efetivamente implantada, podendo sua adoção ser objeto de deliberação pelo Poder Concedente, desde que precedida da correspondente formalização das alterações contratuais e da concordância entre as partes quanto aos respectivos impactos econômico-financeiros.

Diante do exposto, RECOMENDA-SE:

- a) Reconhecer a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, conforme os parâmetros técnicos apurados no presente Parecer.
- b) Adotar como referência técnica para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão o **Cenário 1**, correspondente à recomposição integral mediante atualização da tarifa técnica para **R\$ 7,3079**, a ser aplicada a partir da implementação das medidas decorrentes da presente Revisão Tarifária Extraordinária.
- c) Caso o Poder Concedente e a Concessionária venham a alcançar consenso quanto à revisão das premissas patrimoniais da frota, poderá ser avaliada a adoção do **Cenário 2**, correspondente ao reconhecimento integral da frota efetivamente implantada, desde que promovida a correspondente formalização dos instrumentos jurídicos cabíveis e a atualização da modelagem econômico-financeira da concessão.
- d) Na hipótese de as partes optarem por solução intermediária entre os cenários apresentados, ou por reconhecimento parcial da base patrimonial da frota efetivamente implantada, recomenda-se que a respectiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja objeto





de nova revisão tarifária, instruída com as premissas consensualmente estabelecidas e com a correspondente atualização da modelagem econômico-financeira.

- e) Avaliar, no âmbito da competência do Poder Concedente, a política tarifária a ser adotada, 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 intermediária, combinando atualização da Tarifa Pública e aporte financeiro, observadas as disponibilidades orçamentárias e os princípios da modicidade tarifária e da sustentabilidade da concessão.
- f) Promover a regulamentação da fórmula paramétrica prevista na Cláusula XVIII do Contrato de Concessão, mediante aprovação do Manual de Cálculo Tarifário ou outro instrumento equivalente que estabeleça, de forma objetiva, os indicadores econômicos, as fontes oficiais de informação e os procedimentos de atualização de cada componente da tarifa.
- g) Formalizar, mediante instrumento jurídico próprio, as alterações decorrentes da implantação dos serviços extraordinários, disciplinando, entre outros aspectos:
- critérios de custeio por Compensação Direta;
 - metodologia de acompanhamento dos custos;
 - regras para atualização das respectivas compensações financeiras;
 - procedimentos de acompanhamento operacional.
- h) Avaliar, em futuras revisões tarifárias, a conveniência de aperfeiçoar o tratamento regulatório dos serviços extraordinários, podendo ser disciplinadas metodologias específicas de acompanhamento operacional,



critérios próprios de rateio e mecanismos individualizados de controle das respectivas compensações financeiras.

- i) Avaliar, especialmente quanto ao atendimento da APAE, alternativas operacionais que possibilitem a otimização dos custos da operação, observados os requisitos contratuais, de acessibilidade e de qualidade do serviço, inclusive quanto à utilização de veículos compatíveis com as características da operação.

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 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
04/08/2026 15:07:28

(assinado digitalmente)
TAMIRES SMANIOTTO
Diretora de Regulação
CREA/SC nº 170.479-0

 Assinado digitalmente por:RODRIGO DIEGO
JANSEN
043.***.***9-30
04/08/2026 14:50:18
Assinatura digital avançada.

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





Assinado digitalmente por: ANDRE DOMINGOS
GOETZINGER
891.***.***-15
04/08/2026 16:05:33

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

ANDRE DOMINGOS GOETZINGER
Gerente de Regulação Econômica
CRA-SC nº 32.652



Assinado digitalmente por: ADEMIR MANOEL
GONÇALVES
181.***.***-15
04/08/2026 14:56:29

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

ADEMIR MANOEL GONÇALVES
Economista
CORECON-SC nº 1.463



Assinado digitalmente por: THAÍS VENTURA
CHIBIAQUI
055.***.***-19
04/08/2026 14:52:45

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

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



Assinado digitalmente por: KATIA CRISTINA
MATIENZO NALINI
255.***.***-44
04/08/2026 14:52:28

Assinatura digital avançada.

(assinado digitalmente)

KATIA CRISTINA MATIENZO NALINI
Coordenadora de Serviços
CORECON-SC nº 4.225

