

Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fls.
23/12/2011	47
Rubrica	

Senhor Secretário

Trata – se de processo administrativo inaugurado com requerimento do Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro – **RIO ÔNIBUS** – representando as Concessionárias, nos termos do subitem 12.4 da Cláusula Décima Segunda dos Contratos de Concessão do SPPO em vigor, objetivando a revisão tarifária prevista para ocorrer ao final do primeiro ano de operação, contado a partir da ordem de início, ocorrida em 06/11/2010.

Fundamenta o pedido com o estipulado na mesma Cláusula Décima Segunda, subitem 12.01, mediante critérios estabelecidos na Cláusula Décima Primeira.

Em 17 de setembro de 2010 foram assinados pelo Município do Rio de Janeiro com os Consórcios operadores Intersul; Internorte; Transcarioca e Santa Cruz, Contratos de Concessão do Sistema – SPPO com a delimitação de quatro áreas geográficas com respectivas Redes de Transporte Regionais – RTR, além do Centro da Cidade, operada pelos quatro Consórcios.

Os contratos estão respaldados pela legislação pertinente ao processo de licitações e contratos de concessões.

As concessões de transportes públicos por meio de ônibus em vigor nesta municipalidade prevêm a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro. Nos termos do contrato a garantia deste equilíbrio se dá através da análise da Taxa Interna de Retorno Financeiro dos contratos ao longo de todo o seu período de vigência.

Ao longo dos anos uma série de fatores irão surgir, alterando, para mais ou menos, em cada momento, as estimativas de investimentos, custos operacionais dentre outros, a serem analisados nos momentos das revisões previstas contratualmente.

Há, portanto, uma diferença fundamental entre o reajuste e a revisão. Neste momento é necessária uma análise da TIR para se avaliar o que ocorreu ao longo do primeiro ano.

O Edital especificava que quando os corredores de BRT fossem concluídos as operadoras deveriam modificar sua operação e sua frota para o novo sistema. Também estavam previstas condições gerais de mudança da frota para padrões mais modernos em termos de tecnologia e conforto, em especial acessibilidade, dentre outros aspectos.

Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fls.
23/12/2011	78
Rubrica 	

A maior parte destes itens foi explicitada de maneira clara ao longo do processo licitatório, tanto no Edital quanto nos seus anexos, em especial no Projeto básico, estando claro que o momento em que cada fato iria ocorrer dependeria de muitos fatores, os quais estão fora do controle dos concessionários.

Pode-se explicitar uma série desses fatores, como descrito no pleito das operadoras, mas, de qualquer forma, o ponto fulcral do processo é a revisão com base no contrato, ou seja o calculo da TIR ao final do primeiro ano de operação.

A seguir analisamos esses aspectos, sua fundamentação, bem como a revisão tarifária recomendada.

I – DIFICULDADES DE AVALIAÇÃO DOS CUSTOS ENVOLVIDOS

Vários fatores dificultaram a gestão do SPPO. A apropriação dos custos tornou-se muito complexa a partir de mudanças ocorridas para aprimorar a operação do Sistema: i) modificou-se o padrão funcional das linhas; ii) instalaram -se os BRS – Bus Rapid Service; iii) foi iniciada a renovação da frota para ônibus de piso baixo, todos estes itens repercutindo nos custos de operação.

A grande inovação virá com a inauguração do BRT – Bus Rapid Transit, sistema de ônibus articulado em via segregada.

I. 1 - Houve licitação das linhas já existentes, no entanto, depois da entrada do SPPO em operação, sentiu-se a necessidade de ajuste da frota, por conta da experiência decorrida.

I. 1.1 - A principal mudança ocorreu no Consórcio Santa Cruz, tendo em vista a operação deficitária de quatro empresas da região que ofertavam frota insuficiente para atender à demanda, o que levou a SMTR a determinar ao novo operador ajuste da frota da ordem de **8% (oito por cento)**, conforme quadro abaixo com a variação da frota determinada:





Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fls.
23/12/2011	49
Rubrica	

CADASTRO ATUAL				
Código	Tipo	Edital (1)	Ajuste (2)	Dif (2) - (1)
				% Ganho

RTR 2(1) - INTERSUL

7	Microonibus rod c/ar	19	6	-13
20	Micromaster urb c/ar	118		-118
19	Micromaster urb s/ar	147		-147
22	Micromaster rod c/ar	39	50	11
26	Minionibus urb s/ar	73	79	6
27	Minionibus urb c/ar	87	97	10
28	Midionibus urb s/ar		149	149
29	Midionibus urb c/ar		93	93
30	Ônibus Bas urb s/ar	1.210	1.151	-59
31	Ônibus Bas urb c/ar	168	172	4
		1.861	1.797	-64
				-3,44%

RTR 3 - INTERNORTE

5	Rod c/ar	86	96	10
22	Micromaster rod c/ar		9	9
20	Micromaster urb c/ar	43		-43
19	Micromaster urb s/ar	1.003		-1.003
26	Minionibus urb s/ar	253	223	-30
27	Minionibus urb c/ar	14		-14
28	Midionibus urb s/ar		1.116	1.116
29	Midionibus urb c/ar		8	8
30	Ônibus Bas urb s/ar	1.080	1.190	110
31	Ônibus Bas urb c/ar	205	154	-51
		2.684	2.796	112
				4,17%

Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fis.
23/12/2011	80
Rubrica 	

RTR 4 - TRANSCARIOCA

5	Rod c/ar	95	125	30	
20	Micromaster urb c/ar	67		-67	
19	Micromaster urb s/ar	631		-631	
22	Micromaster rod c/ar	38	18	-20	
26	Minionibus urb s/ar	225	225	0	
27	Minionibus urb c/ar	17	8	-9	
28	Midionibus urb s/ar		796	796	
29	Midionibus urb c/ar		112	112	
30	Ônibus Bas urb s/ar	968	829	-139	
31	Ônibus Bas urb c/ar	69	91	22	
		2.110	2.204	94	
		4,45%			
CADASTRO ATUAL					
Código	Tipo	Edital (1)	Aiuste (2)	Dif (2) - (1)	% Ganho

RTR 5 - SANTA CRUZ

5	Rod c/ar	137	213	76
20	Micromaster urb c/ar	7		-7
19	Micromaster urb s/ar	387		-387
8	Microonibus urb s/ar	588		-588
26	Minionibus urb s/ar		598	598
28	Midionibus urb s/ar		663	663
29	Midionibus urb c/ar		45	45
30	Ônibus Bas urb s/ar	869	628	-241
31	Ônibus Bas urb c/ar	136	100	-36
39	Ônibus semirod c/ar	22	77	55
		2.146	2.324	178
				8,29%

I.1.2 - Ademais do acima demonstrado, as linhas ora em apreço sofreram, ainda, algumas modificações necessárias à adequação aos Padrões Funcionais estabelecidos no Anexo VIII do Edital, com mudança de numeração ou de classificação, mais uma vez dificultando a comparação do desempenho operacional ao longo destes primeiros doze meses, pelos métodos tradicionais. Estes ajustes eram esperados quando uma grande mudança passa a ocorrer, ao se evoluir de uma competição no mercado, como era no passado, para uma abordagem em que a participação do Poder Público se acentuou sobremaneira, passando a existir 4 operadores em grandes áreas e sensíveis mudanças operacionais, sobretudo com relação a veículos e vias, obrigando não só o

Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fls.
23/12/2011	81
Rubrica 	

Poder Público, como também os operadores privados, a um grande programa de investimentos e novos procedimentos.

I.2 - A política da Secretaria Municipal de Transportes objetiva a melhoria do Sistema de Transporte Público de Passageiros, racionalizando a operação para obter menor tempo de deslocamento, com elevação do padrão técnico da frota de ônibus do Município, de modo a ofertar maior conforto e acessibilidade aos usuários.

I.2.1 - Podemos citar, dentre outras, a Resolução SMTR Nº 2112 de 14 de junho de 2011, que prevê a renovação anual de 20% (vinte por cento) da frota do BRS nos Corredores Copacabana, Ipanema e Leblon, mediante substituição dos veículos existentes no Sistema por outros de piso baixo. Considerando a frota da Resolução, 361(trezentos e sessenta e um) veículos, teremos uma renovação de 72(setenta e dois) veículos até junho de 2012, representando investimento de 6.5 milhões de reais.

I.3 - Outra inovação é o BRT. O primeiro, previsto para o trajeto Alvorada - Santa Cruz, com percurso de viagem total de 90 km de extensão e frota de 86 ônibus articulados e investimento correspondente acima de 60 milhões de reais, levando – se em conta, apenas, a compra dos veículos necessários.

Embora a entrada em operação deste BRT figure no subitem 11.5, inciso (x), da Cláusula Décima Primeira dos Contratos em tela, como risco empresarial, não ensejando a revisão do Contrato de Concessão, não podemos deixar de considerar tal investimento, por tratar – se de evento inevitável e capaz de gerar desequilíbrio na equação econômico – financeira das avenças e que, por isto mesmo, fatalmente repercute negativamente na Taxa Interna de Retorno, conforme previsto na cláusula 11.4. Ou seja, a implantação das mudanças, contratualmente, é risco empresarial, mas a garantia do equilíbrio econômico-financeiro da concessão é obrigação contratual, respaldada na Constituição da República e na legislação ordinária pertinente.

II – AVALIAÇÃO DO PEDIDO

Solicitada a avaliação desta CGC, passamos a análise revisional prevista contratualmente, com os dados disponíveis no presente processo e nesta SMTR.

II.1 - AVALIAÇÃO DO DOCUMENTO DA FGV

II.1.1 – ÓLEO DIESEL - nos parece justificar – se a revisão contratual com fundamento no incremento do preço do diesel no patamar de 3,5%(três e meio por cento), em decorrência da entrada no mercado do diesel S-50, de baixo teor de enxofre, substituindo o anteriormente utilizado diesel S-500. de se ressaltar que, a partir de 1º de janeiro de 2012, será obrigatório o uso exclusivo do diesel S-50 nos veículos de

Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fls.
23/12/2011	82
Rubrica 	

transporte coletivo da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, conforme Resolução da Agência Nacional de Petróleo Nº 62, de 1º de dezembro de 2011, caracterizando – se como evento imprevisível, situado, portanto, na álea extraordinária;

Acrescente – se que houve mudança na base de cálculo do ICMS, incidente sobre o óleo diesel, calculado sobre a média do preço de mercado, atualizada periodicamente, a qual, na revisão ora considerada implicou em aumento de **2,4%(dois vírgula quatro por cento)**. A ressaltar que no COMUNICADO do IBRE/FGV, datado de 17 de dezembro de 2009, às fls.41/63 encontra – se esclarecido:

“Outro ponto que mereceu especial atenção foi a uniformização dos preços utilizados no cálculo do indicador quem, seguindo recomendações de organismos internacionais especializados, não devem conter impostos do tipo IVA(imposto de valor adicionado)(i) o ICMS(maior imposto do tipo IVA).....é excluído do cálculo.”

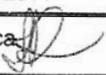
Portanto, o cálculo do Índice de Preços ao Produtor Amplo não detecta variações de natureza tributária, ao contrário da situação real.

II.1.2 – MÃO DE OBRA - o mesmo se diga quanto à mão de obra da categoria dos rodoviários, uma vez que a partir da última convenção coletiva de trabalho, em vigor desde 1º de março de 2011, o índice de reajuste salarial destes trabalhadores foi significativamente superior ao índice de reajuste adotado na fórmula contratual. O INPC do período foi de **6,31%(seis vírgula trinta e um por cento)** contra o aumento concedido de **10%(dez por cento)**, mais uma vez apresentando – se fato extraordinário;

II.1.3 – CARROCERIAS E CHASSIS - nesse diapasão, temos, ainda, a considerar, o aumento do preço das carrocerias e dos chassis. A discrepância entre as fontes, FGV e Rio Ônibus, é notável. Uma das possíveis explicações é a mudança de metodologia. Citamos um trecho do Relatório da FGV, às fls. 24 do p. p.: ***“A alteração da denominação do Índice de Preço por Atacado para Índice de Preços ao Produtor Amplo promovida pela FGV (...) consolidou as seguintes mudanças metodológicas.***

- Revisão do cadastro de Informantes usado no cálculo do Índice de Preços por Atacado de modo a incluir apenas os que fossem classificados como produtores. Distribuidores, atacadistas, representantes comerciais, importadores e demais intermediários foram paulatinamente excluídos do cadastro.”

II.1.3.1 - E conclui: “Nesse contexto, os índices acima mencionados, podem não refletir plenamente mudança de preços efetivamente praticadas pelas

Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fls.
23/12/2011	83
Rubrica 	

(...) concessionárias de veículos fornecedoras das empresas de ônibus configurando um fator de natureza extraordinária, imprevisível e estranha à vontade das partes que impactam o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos."

II.1.4 – INCORPORAÇÃO DE DIFERENCIAL EM FUNÇÃO DA DATA DE VIGÊNCIA DA TARIFA – O item (4) do documento da FGV, às fls. 28 do p.p. tem o título acima. O argumento visa repor as perdas devidas pelo atraso da revisão contratual, cuja tarifa resultante deveria ter entrado em vigor a partir do dia 06 de novembro de 2011.

III – O CÁLCULO DA TIR

Analizou-se o fluxo plurianual de receitas e despesas previstos nas propostas das operadoras "vis a vis" a realidade observada no primeiro ano de operação.

Deve-se frisar que a TIR adotada no estudo de viabilidade econômico-financeira foi de 8,5% ao ano para todos os lotes. No entanto, ao se receber as propostas na fase licitatória cada um dos licitantes apresentou seus valores, os quais passaram a ser a base do contrato de concessão. **A TIR media nesta fase foi de 8,79%.**

Para isto foi solicitado que cada Consórcio apresentasse a realidade observada dentro deste enfoque e o resultado na TIR de cada um.

Usando as informações constantes das planilhas anexas, com base na tarifa vigente de R\$2,50 chegou -se à TIR de cada Consórcio, em função da realidade observada no primeiro ano de operação, calculado com base nos balancetes enviados pelos Consórcios.

O principal motivo de redução na TIR situa – se no campo dos adicionais de investimentos e de mudança de custos operacionais, tanto por maior consumo dos itens relacionados, quanto por novos preços e índices, o que já explicitado acima.

Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fis.
23/12/2011	84
Rubrica 	

CONSÓRCIO/RTR	TIR DA PROPOSTA ANEXO A	TIR ATUALIZADO ANEXO B
2	10,0	8,8
3	9,2	9,0
4	10,2	9,2
5	6,4	5,8
TOTAL	8,8	8,8

Aplicou-se na planilha de fluxo plurianual, obtida pela média das planilhas das 4 RTR's, a tarifa solicitada de R\$2,75, por se tratar de tarifa única, e chegou-se a uma TIR de 8,80 (valor arredondado).

A TIR média já considerando o reajuste proposto para R\$2,75 encontra-se nas planilhas constantes do ANEXO B, em que os valores por consórcio são apresentados na situação sem a revisão tarifária (Tarifa de R\$ 2,50) e a média com os valores pleiteados (Tarifa Única de R\$ 2,75).

Desta forma pode-se concluir que a adoção da tarifa de R\$2,75, solicitada pelas empresas, reajusta os preços a um valor que aplicado no cálculo da Receita Líquida das planilhas leva a uma TIR igual à média da fase de contratação, ou seja reestabelece o equilíbrio econômico-financeiro do sistema, como previsto na fase de revisão tarifária.

CONCLUSÃO

Pelo exposto, entendemos adequados o estudo e cálculos da FGV que se apresentam no presente processo administrativo para respaldar o pedido de revisão tarifária e que sua aplicação no cálculo da TIR reestabeleceu o equilíbrio econômico - financeiro previsto na legislação de concessões e no contrato.

Caso seja acatada a tarifa proposta com base nos cálculos da FGV, instituição de especialidade e idoneidade inquestionáveis, sugerimos seja procedida auditoria que venha a retificar/ratificar os estudos, dados e cálculos apresentados, e

Processo Nº03/003.276/2011	
Data da autuação	Fis.
23/12/2011	85
Rubrica 	

posterior adequação para mais ou para menos, nos moldes previstos no Contrato, nos subitens 26.02 e 26.02.1 do Edital e no subitem 5.2 do seu ANEXO III – Requisitos Mínimos para a Prestação dos Serviços.

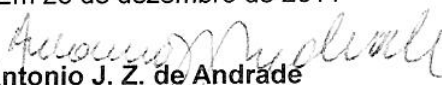
Esta recomendação tem por objetivo dar cada vez maior respaldo ao processo de revisão tarifária no futuro, pois o cálculo da TIR para o reequilíbrio ao longo do contrato irá ocorrer em períodos já estipulados e se trata de um procedimento muito novo para a Administração Pública, que usualmente usava a planilha baseada nos estudos do GEIPOT, hoje já extinto, que seguia a um padrão bem mais simplificado de cálculo, o qual não corresponde a uma rede e a um procedimento contratual moderno como o que rege as atuais concessões na Cidade.

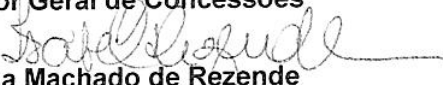
Além disto, estão ocorrendo tantas mudanças na rede de ônibus e dos modais concorrentes que, certamente, ao longo do contrato muitos eventos de estudos de revisão contratual irão ocorrer a pedido das empresas ou por decisão do Poder Público.

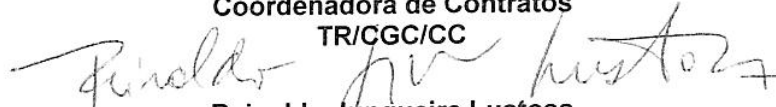
Independentemente da decisão superior quanto às soluções acima propostas, se nos afigura de extrema relevância sejam iniciados estudos com vistas à alteração contratual para substituição dos números índices relativos ao reajuste e revisão das tarifas previstos no Contrato tendo em vista a inadequação comprovada para determinados insumos, sobretudo no que respeita a mão de obra, como também ao óleo diesel e chassis e carrocerias.

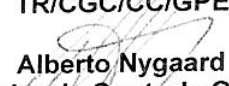
É o entendimento desta CGC, com a minuta de Resolução em anexo.

Em 28 de dezembro de 2011


Antonio J. Z. de Andrade
 Coordenador Geral de Concessões


Isabel Emília Machado de Rezende
 Coordenadora de Contratos
 TR/CGC/CC


Reinaldo Junqueira Lustosa
 Gerente de Planejamento Econômico
 TR/CGC/CC/GPE


Alberto Nygaard
 Coordenador de Controle Operacional
 TR/CGC/CCO