

Carimbos

Identificação da Secretaria



03

SECRETARIA
MUNICIPAL
DE TRANSPORTES



PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

Sicop - Sistema Único de Controle de Protocolo

Matr. Transc.: 0238599-5

Data Processo: 23/12/2011

Nome: RTOONIBUS

Assunto: 61003 - ONIBUS

Numero do Processo: 03/003.276/2011



00030032762011

Nome

Assunto

Anexos

Exmo. Sr. Secretário Municipal de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro

Nº 03/003.276/2011
FLS. 02/10
23 DEZ 2011
SECRETARIA MUNICIPAL DE
TRANSPORTES - SMTH

O Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro – RIO ÔNIBUS, Entidade representativa dos Consórcios responsáveis pela prestação do Serviço Público de Passageiros por Ônibus – SPPO/RJ deste Município, vem expor e requerer, a V.Exa., o que se segue:

Em 17/09/2010 foram firmados, entre o Município do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes e os Consórcios Internorte, Intersul, Santa Cruz e Transcarioca, Contratos de Concessão delegando a prestação de Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus para as Redes de Transporte Regional (RTRs) pelo período de 20 anos.

Os Contratos de Concessão estabelecem que as Concessionárias devem ser remuneradas através da cobrança direta ao usuário do valor do Bilhete Único de R\$ 2,40 instituído pela Lei Municipal nº 5211/2010 e Regulamentado pelo Decreto nº 32.842/2010. Segundo o item 5.6 da Cláusula Quinta, a referida tarifa tem como objetivo o custeio dos serviços e de todas as demais atividades necessárias ao adequado funcionamento do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Rio de Janeiro.

Por outro lado, o item 8.2, da Cláusula Oitava dispõe que ao Poder Concedente compete assegurar às Concessionárias as condições necessárias ao exercício da concessão e garantir os direitos desses Concessionários, os quais, por sua vez, de acordo com a Cláusula Nona, item 9.1, Inciso II, têm direito à manutenção de sua equação econômico-financeira do Contrato ao longo de sua execução.

Esse equilíbrio econômico e financeiro, aliás, está disciplinado pela Cláusula Décima Primeira, onde :

- i) o item 11.1 define o que constitui o equilíbrio econômico e financeiro do Contrato, considerando-se as condições estabelecidas no Edital e nos respectivos anexos;
- ii) o item 11.2 dispõe que o Contrato de Concessão será objeto de revisão caso ocorra desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato;

- iii) o item 11.3 define que são pré-requisitos para fundamentar eventual reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato os eventos extraordinários, imprevisíveis, estranhos a vontade das partes, inevitáveis e capazes de gerar desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato;
- iv) o item 11.4 dispõe que caberá revisão do Contrato nos casos de evento que atendam ao disposto no item 11.3 e que resultem em variação do fluxo de caixa projetado do empreendimento, de modo a reduzir ou majorar a TIR (Taxa Interna de Retorno);
- v) o item 11.5 estabelece que os riscos assumidos pelas Concessionárias não ensejam a revisão do Contrato;
- vi) o item 11.9 dispõe que a iniciativa no procedimento de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato compete a qualquer das partes;
- vii) o item 11.12 autoriza o Concessionário a solicitar a revisão do Contrato por meio de requerimento fundamentado, expondo claramente o evento que deu origem ao pleito, o qual, de acordo com o item 11.3 será instruído com relatório técnico ou laudo pericial que demonstre o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato;
- viii) o item 11.15 dispõe sobre os mecanismos capazes de implementar a execução da revisão do Contrato, incluído, dentre eles, a revisão geral dos valores das tarifas.

Há que se considerar, outrossim, que a Cláusula Décima Segunda do referido Contrato, em seu item 12.01, estabelece que, decorrido o prazo de doze meses, a contar do prazo fixado para o início da operação dos serviços, o Poder Concedente realizará processo de revisão tarifária. No caso dos atuais Contratos, o início dos serviços ocorreu em 06 de novembro de 2010

O presente requerimento, com o devido Relatório Técnico e outros documentos anexados, comprovam as nossas alegações e validam nosso pleito, conforme apresentado a seguir, composto de duas partes que se completam:

1 - Estudo da Revisão Tarifária conforme estipulado na Cláusula Décima Segunda dos Contratos entre os Consórcios e o Poder Concedente em que o processo de revisão tarifária considera, exclusivamente, os fatores previstos no próximo reajuste anual das tarifas a serem praticados.

Os contratos estabelecem, também, em sua cláusula quinta, os critérios para o reajuste anual das tarifas a serem praticadas, baseado em uma planilha de custos e na aplicação de índices específicos de reajuste para os itens considerados na referida planilha. Esse mecanismo, expresso na seguinte função de reajuste tarifário tem por objetivo repassar para a tarifa a variação dos custos da atividade.

$$P_i = P_0 \cdot \left[1 + \left[0,21 \cdot \left(\frac{OD_i - OD_0}{OD_0} \right) + 0,03 \cdot \left(\frac{RO_i - RO_0}{RO_0} \right) + 0,25 \cdot \left(\frac{VE_i - VE_0}{VE_0} \right) + 0,45 \cdot \left(\frac{MO_i - MO_0}{MO_0} \right) + 0,06 \cdot \left(\frac{DE_i - DE_0}{DE_0} \right) \right] \right]$$

Onde:

P_c = Preço da tarifa calculada;

P₀ = Preço da tarifa vigente;

OD_i = Número de Índice de óleo Diesel; FVG/ Preços por atacado, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

OD₀ = Número de Índice de óleo Diesel; FVG/ Preços por atacado, relativo ao mês anterior à data de ao último reajuste;

RO_i = Número de Índice de Rodagem; FVG/ IPA/DI, Componentes para veículos, subitem pneus, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

RO₀ = Número de Índice de Rodagem; FVG/ IPA/DI, Componentes para veículos, subitem pneus, relativo ao mês anterior à data ao último reajuste;

VE_i = Número Índice de Veículos; FVG/ IPA/DI, Ônibus, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

VE₀ = Número Índice de Veículos; FVG/ IPA/DI, Ônibus, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

MO_i = Número Índice de Veículos INPC; utilizados para reajuste de mão de obra, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

MO₀ = Número Índice de Veículos INPC; utilizados para reajuste de mão de obra, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

DE_i = Número Índice de Veículos INPC; utilizados para reajuste de outras despesas, relativo ao mês anterior à data de reajuste; e

DE₀ = Número Índice de Veículos INPC; utilizados para reajuste de outras despesas, relativo ao mês anterior ao último reajuste.

Dessa forma o Contrato estipula que a estrutura de custo das concessionárias se baseia, principalmente, em combustíveis, material de rodagem, veículos e mão de obra. De acordo com a função de reajuste tarifário, as variações nos custos referentes a combustíveis, material de rodagem e veículos devem ser repassadas à tarifa de acordo com a evolução de determinados Índices de Preço ao Atacado (IPA), calculados pela FGV.

Quanto à parcela de custos referente à mão de obra, sua variação deve ser repassada à tarifa de acordo com a evolução do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), calculado pelo IBGE.

Em contratos dessa natureza, a determinação de índices que sejam capazes de capturar adequadamente a evolução dos custos incorridos pelas concessionárias é de suma importância.

Somente dessa forma fica garantido que ao longo do tempo o equilíbrio econômico financeiro não seja alterado em desfavor das concessionárias, onerando-as excessivamente, e que a remuneração inicialmente estipulada para o investimento seja preservada.

Esta remuneração deve ser entendida como a taxa de retorno que garanta a atratividade do negócio para os investidores, tendo em vista os riscos envolvidos e as alternativas existentes (custo de oportunidade do capital). Esta percepção de atratividade é necessária para a implantação, sustentação e expansão de serviços com qualidade.

A obtenção de taxa de retorno inferior àquela pactuada, tendo em vista os riscos envolvidos, comprometendo o equilíbrio econômico-financeiro, tende a acarretar maior pressão sobre o negócio regulado, levando a uma redução de investimentos para níveis abaixo do ótimo e a uma consequente degradação da qualidade do serviço, fato que leva à queda do bem estar da população.

Por outro lado, a obtenção de uma taxa de retorno superior à pactuada, tendo em vista os riscos envolvidos, implica em uma distorção dos sinais de preços, tanto para consumidores quanto para investidores, resultando em uma subalocação dos recursos e uma redução nos níveis de eficiência produtiva.

A análise da função de reajuste tarifário para o período entre março de 2010 (data base considerada pelo Poder Concedente para os cálculos) e novembro de 2011 (data base para a realização da revisão tarifária em pauta) apresenta o cálculo da tarifa considerando apenas os valores constantes dos critérios estabelecidos na planilha de custos do Contrato e na aplicação dos índices específicos de reajuste conforme definido no Contrato de Concessão.

A planilha com o novo cálculo tarifário do Sistema considerado a partir de Novembro de 2010 apresenta o reajuste devido e está considerada a seguir :

(2)

NOVO CÁLCULO TARIFÁRIO DO SISTEMA
PLANILHA DA LICITAÇÃO BASE DEZ 2009

DATA: 09/12/2011

NOVO CÁLCULO TARIFÁRIO DO SISTEMA
A DE PARTIR DE NOVEMBRO 2010

1. INDICES	PERÍODO DE CÁLCULO	PERÍODO DE INDICES	BASE	ATUAL	VARIAÇÃO
			JANEIRO 2010	DEZEMBRO 2011	
			DEZEMBRO 2009	NOVEMBRO 2011	%
IPA / DI	COL 54	OLEO DIESEL	105,5030	107,6600	0,0204
IPA / DI	COL 25	PNEU	111,9820	138,5690	0,2374
IPA / DI	COL 14	VEICULOS PESADOS	100,0000	108,4500	0,0845
INPC	MÃO DE OBRA		3.097,5000	3.480,5239	0,1237
INPC	OUTROS		3.097,5000	3.480,5239	0,1237

2. ESTRUTURA

	COEFICIENTE		
COL 54	OLEO DIESEL	0,2100	0,0204 0,004293432
COL 25	PNEU	0,0300	0,2374 0,007122663
COL 14	VEICULOS PESADOS	0,2500	0,0845 0,021125
MÃO DE OBRA		0,4500	0,1237 0,055645117
OUTROS		0,0600	0,1237 0,007419349

PROVA 0,05560556

3. REAJUSTE DEVIDO DESDE O MÊS DE JANEIRO 2010

REAJUSTE DEVIDO	9,5606%
TARIFA BASE	2,40
TARIFA DEVIDA	2,6295

03/005.076/2011
Data de Anulação 23/12/2011
09/12/2011

PLANILHA DA LICITAÇÃO
BASE DEZ 2009

MEDIA DO SISTEMA

ITENS DE CUSTOS	R\$/KM	% DO TOTAL
CUSTOS VARIÁVEIS		
C 1 COMBUSTÍVEL	0,5631	18,78%
C 2 LUBRIFICANTES	0,0235	0,78%
C 3 RODAGEM	0,1016	3,39%
C 4 PECAS & ACESSÓRIOS	0,1884	6,28%
CUSTOS FIXOS		
C 5 DEPRECIAÇÃO	0,2965	9,89%
C 6 REMUNERAÇÃO	0,2572	8,58%
C 7 DESP. ADMINISTRATIVAS	0,0692	2,31%
C 8 PESSOAL EMPREGADO	1,3840	46,15%
SUBTOTAL	2,8835	96,15%
C 9 COFINS, PIS/ PASEP, ISS	0,1153	3,85%
CUSTO TOTAL	2,9988	100,00%

CUSTO POR KM
IPK

2,99883
1,1262

2,6628

coef equivalencia

0,012517533

TARIFA DEVIDA

2,6295

2. Revisão do Equilíbrio Econômico Financeiro do Contrato.

Identificação dos valores de desequilíbrio

Além disso, a Cláusula Décima Segunda dos referidos Contratos estabelece que, decorrido o prazo de doze meses a contar do vencimento do prazo fixado para o início da operação dos serviços, o Poder Concedente realizaria processo de revisão tarifária, facultando à Concessionária participar por meio da juntada de alegações, laudos técnicos, financeiros e econômicos.

O presente relatório, contratado à FGV pelo Rio Ônibus, cópia anexa, representando os 4 Concessionários, tem por objetivo identificar e analisar, sob a ótica técnica, fatores que contribuíram para a deterioração do equilíbrio econômico-financeiro desses Contratos de forma a subsidiar as negociações entre as mesmas e o Poder Concedente no âmbito do referido processo de revisão tarifária.

O relatório está estruturado em três seções.

Inicialmente, na seção 2, apresentam-se a identificação dos fatores que contribuíram para a deterioração do equilíbrio econômico-financeiro desses contratos, tendo em vista as cláusulas que estipulam os riscos a serem assumidos pelas Concessionárias.

A seção 3, por sua vez, é dedicada à análise quantitativa do desequilíbrio e ao cálculo dos impactos, sobre a estimativa de tarifa para janeiro de 2012, dos fatores pertinentemente identificados.

Conforme já mencionado, os contratos de concessão, Contrato (Cláusula Décima Segunda) estabelecem que, decorrido o prazo de doze meses, a contar do vencimento do prazo fixado para o início da operação dos serviços, ou seja, em novembro de 2011, o Poder Concedente realizaria processo de revisão tarifária, facultando à Concessionária participar desse por meio da juntada de alegações, laudos técnicos, financeiros e econômicos.

Por outro lado, na Cláusula Décima Primeira, os Contratos de Concessão registram o direito dos Concessionários de solicitar a revisão dos mesmos por meio de requerimento fundamentado no caso da identificação de fatores comprometedores do equilíbrio econômico-financeiro inicial.

Estabelecido esse direito das concessionárias, considera-se justificado que os referidos pleitos sejam discutidos com o Poder Concedente por ocasião dos processos de revisão tarifária em pauta.

2.1. Descolamento do reajuste salarial efetivo em relação ao INPC

O índice estipulado para o reajuste da parcela de custos referente à mão de obra é o INPC. Em anos anteriores a 2010, as Concessionárias praticaram reajustes salariais próximos ao INPC como pode ser visto no Quadro 1.

Porém, em 1º de março de 2011, como resultado da Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2012, cópia anexa, referente ao período de março de 2010 a março de 2011,

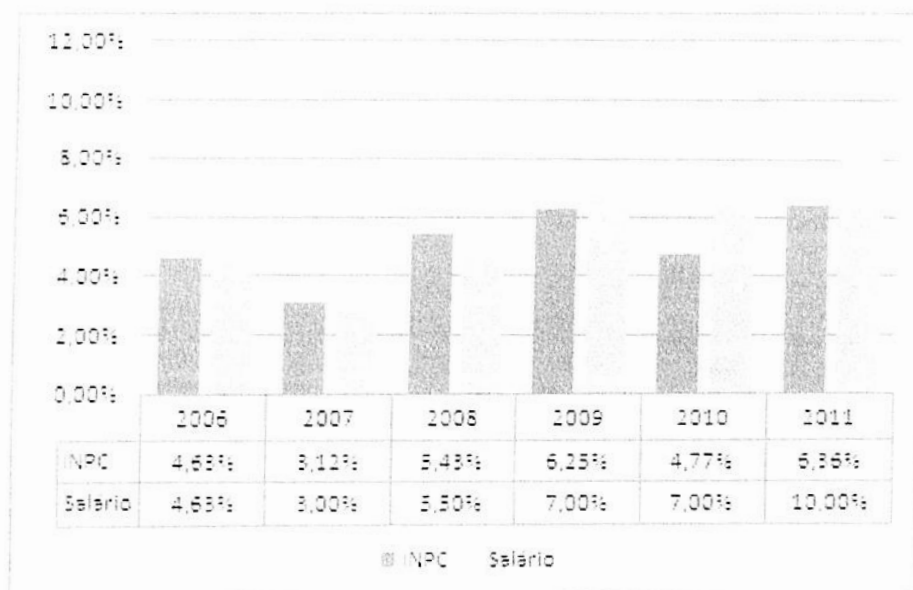
apresentada no Anexo 1, foi concedido aos trabalhadores aumento de 10%. No período relativo ao dissídio, o INPC registrou variação de 6,36%. Essa diferença onerou os custos reais da Concessionária de forma considerável, diferentemente do que tem ocorrido nos períodos anteriores como evidenciado no Quadro 1.

O reajuste pactuado com os trabalhadores refletiu o cenário atual de aquecimento da economia e consequente aumento na demanda por mão de obra. Em grande medida, foram também levados em consideração na negociação as expectativas de perda real futura da remuneração e de aumento do salário mínimo.

O histórico dos reajustes salariais praticados justifica a aceitação pelas concessionárias do INPC como parâmetro de reajuste dos custos da mão de obra na função de reajuste tarifário. De fato, mesmo o diferencial verificado em 2010, não gerou por parte das concessionárias um questionamento do índice proposto no Edital de Licitação.

No entanto, o significativo descolamento do reajuste salarial efetivo em relação ao INPC, verificado em 2011, surge como fator de natureza imprevisível que impacta o equilíbrio econômico financeiro dos contratos.

Quadro 1
Reajustes Salariais X Variações do INPC



- Modificações metodológicas nos índices de preço ao atacado

As empresas de transporte coletivo de passageiros no Município do Rio de Janeiro têm, entre os seus principais itens de custo operacional e de investimento, o óleo diesel e os veículos. Em ambos, o volume de compras realizado pelas empresas de ônibus permite operações no atacado.

No entanto, até pela forma de organização desses mercados, as mesmas são realizadas junto a distribuidores, não se verificando compras diretas junto a produtores. Toma-se como exemplo a compra de óleo diesel de distribuidoras como Ipiranga e Petrobras e de chassis e carroceria de concessionárias como a Guanabara Diesel.

As referências para o reajuste das parcelas de custos relacionadas aos combustíveis e chassis/carrocerias previstas no Edital de Licitação e acatadas pelas concessionárias são os seguintes índices de preço ao atacado – IPA, calculados pela Fundação Getúlio Vargas. (conforme apresentado no Quadro 2)

Quadro 2

Referências para o reajuste das parcelas de custos relacionadas aos combustíveis e chassis/carrocerias

Índice	Código
IPA-OG-DI Chassis Com Motor para Ônibus	1321638
IPA-OG-DI Carrocerias para Ônibus	1321983
IPA-EP-DI Óleo Diesel	1300476

Porém, a partir de 2010, esses índices sofreram mudanças. A alteração da denominação do Índice de Preços por Atacado para Índice de Preços ao Produtor Amplo promovida pela FGV em abril de 2010, mantendo-se a sigla IPA, segundo Nota Técnica publicada, apresentada no Anexo 2, consolidou, entre outras, as seguintes mudanças metodológicas.

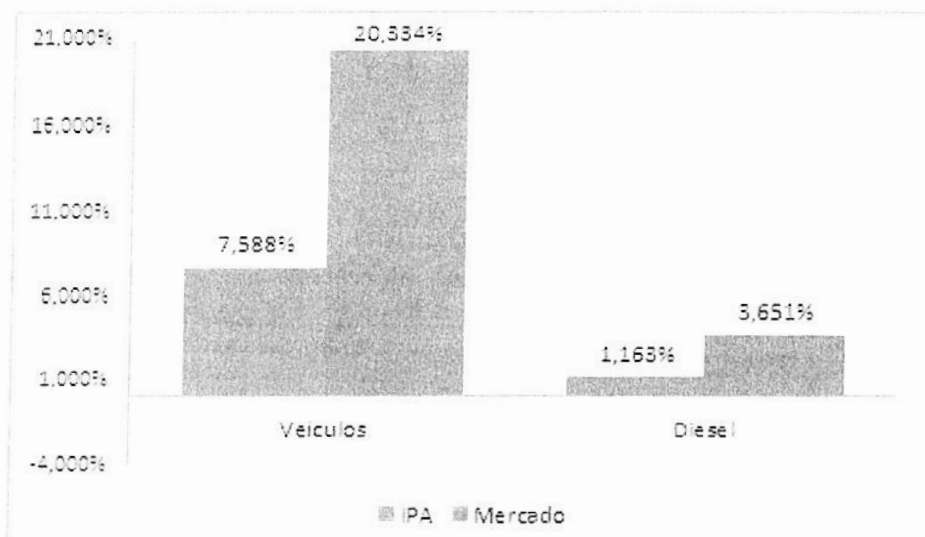
- Revisão do cadastro de informantes usado no cálculo do Índice de Preços por Atacado de modo a incluir apenas os que fossem classificados como produtores. Distribuidores, atacadistas, representantes comerciais, importadores e demais intermediários foram paulatinamente excluídos do cadastro.
- Uniformização dos preços utilizados no cálculo do indicador que, seguindo recomendações de organismos internacionais especializados não devem conter impostos do tipo IVA (imposto de valor adicionado) nem fretes. O ICMS (maior imposto do tipo IVA), quando contido no preço informado, inclusive na forma de substituição tributária, é excluído do cálculo.

Nesse contexto, os índices acima mencionados, podem não refletir plenamente mudanças de preços efetivamente praticadas pelas distribuidoras de combustíveis e 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.

De fato, os dados apresentados no Quadro 3, baseados em cotações de preços de distribuidoras de combustíveis e concessionárias de veículos fornecidas pela Rio Ônibus e documentadas nos anexos 3 e 4, indicam a ocorrência desse fator.

Quadro 3

Variações nos preços do diesel e das carrocerias/chassis X Variações do INPC



No que se refere aos preços do diesel, foi considerada a média das variações dos preços praticados cotados pela Petrobras Distribuidora e Ipiranga em março de 2010 e novembro de 2011.

Quanto aos preços das carrocerias/chassis foram consideradas as cotações fornecidas pela Marcopolo/Ciferal e Mercedes Benz em março de 2010 e novembro de 2011, mesmos critérios de composição utilizados para a formação do índice de reajuste da parcela de custos referente a veículos.

De forma a incluir no cálculo da tarifa o fator de desequilíbrio relativo ao custo salarial, substituiu-se a variação do INPC de 9,68%, referente ao período de março de 2010 a novembro de 2011, pela de 13,64%.

Esse percentual é resultado dos 10% de aumento concedido pelas Concessionárias devido ao dissídio de março de 2011 (que se refere ao período de março de 2010 a março de 2011) acrescido da variação do INPC auferida entre março de 2011 e novembro de 2011, no valor de 3,32%. O ajuste de 10% referente ao aumento concedido pela concessionária devido a dissídio é calculado conforme documento fornecido pela Rio Ônibus constante no Anexo I.

Esse ajuste acarreta na tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012, ceteris paribus, um incremento de R\$ 0,0412.

Para incluir no cálculo da tarifa o fator de desequilíbrio relativo à variação nos custos com combustíveis substituiu-se o valor de 1,163% referente ao IPA-Óleo Diesel pelo de 3,651%. Esse valor, conforme demonstrado no Quadro 4, reflete a média das variações dos preços praticados cotados pela Petrobras Distribuidora e Ipiranga em março de 2010 e novembro de 2011.

Quadro 4
Variações nos preços do Diesel

Ipiranga	4,340%
Petrobras Distribuidora	2,962%
<i>Reajuste Médio</i>	<i>3,651%</i>

Fonte: Concessionárias. Vide Anexo 3.

Esse ajuste acarreta na tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012, ceteris paribus, um incremento de R\$ 0,0125.

Finalmente, para incluir no cálculo da tarifa o fator de desequilíbrio relativo à variação nos custos dos veículos substituiu-se o valor de 7,588% pelo de 20,750%. Esse valor reflete as variações dos preços das carrocerias e chassis entre em março de 2010 e novembro de 2011, conforme cotações fornecidas pela Marcopolo/Ciferal e Mercedes Benz, adotando-se os mesmos critérios de composição utilizados para a formação do índice de reajuste da parcela de custos referente a veículos (vide memória de cálculo no Anexo 5).

Esse ajuste acarreta na tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012, ceteris paribus, um incremento de R\$ 0,0790.

Conclui-se, dessa forma, que a tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012, considerando os três fatores de desequilíbrio apresentados, é de R\$ 2,719, representando um incremento de R\$ 0,132.

Anos

Proposição nº 0003/007.396/2011

Quadro 5
Reajuste da Tarifa

Quota de fixação 23 / 127 2011

Composição	mar/10	nov/11	Varição	Fatores:	Reajuste*
Óleo Diesel		R\$ 115.3350	0.03651	0.00767	RS 0.0125
Rodagem		115.3350	0.20145	0.00604	RS -
Veículo			0.20750	0.05187	RS 0.0790
Mão de Obra			0.13647	0.06141	RS 0.0412
Outros	3.166.97	3.480.52	0.09831	0.00590	RS -
			Fator de Reajuste	0.13290	RS 0.1327

Tarifa a ser Praticada a partir de janeiro de 2012

R\$ 2,719

* Em relação a situação sem qualquer ajuste onde a tarifa a ser praticada a partir de janeiro de 2012 é de R\$ 2,556

Considerando, ainda, que a tarifa com data base em novembro só entrará em vigor em janeiro de 2012, torna-se indicado corrigi-la visando cobrir as perdas verificadas em parte do mês de novembro, a partir do dia 06, e em todo o mês de dezembro de 2011, período em que a mesma permanecerá com o valor de R\$ 2,50. Adotando-se a premissa simplificadora de que o número de passagens vendidas em parte do mês de novembro e em todo o mês de dezembro de 2011 se mantenha constante entre janeiro e novembro de 2012, a tarifa passaria para R\$ 2,7519.

Anote-se que as provas fáticas e os estudos técnicos, que demonstram cabalmente os argumentos aqui apresentados, foram realizados por uma Entidade Acadêmica de alto nível e de reconhecida probidade, no caso, a Fundação Getúlio Vargas que, através de Laudo Técnico, realizou a análise da Planilha Real de Custos para a Revisão Tarifária do Serviço Público de Passageiros por Ônibus do Município do Rio de Janeiro-SPPO/RJ, que ora se anexa a este expediente.

Ressalte-se, outrossim, que o resultado de todas as análises procedidas pela Fundação Getúlio Vargas também concluiu que a tarifa, a ser praticada a partir de janeiro de 2012, é de R\$ 2,7519.

Desta maneira, solicita-se que, através de simples arredondamento matemático, a concessão de revisão tarifária e o necessário reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, reajustando-se a tarifa atualmente em vigor para o valor de R\$ 2,75, valor que de fato restou comprovado.

Certos da análise criteriosa e da justa decisão de V.Exa.,

Pede Deferimento,

Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 2011

[Assinatura]