

FURB – UNIVERSIDADE REGIONAL DE BLUMENAU

RELATÓRIO SOBRE O
CONTRATO DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL
Nº 90/2018

Contrato Administrativo nº 56/2021
Contratante: MUNICÍPIO DE ITAPOÁ/SC

Blumenau, SC, 20 de janeiro de 2022.

FURB – UNIVERSIDADE REGIONAL DE BLUMENAU
INSTITUTO FURB
AGÊNCIA DE CIDADES INTELIGENTES
NÚCLEO DE GESTÃO EM SEGURANÇA E TRÂNSITO

Equipe técnica:

Marcia Zanievicz da Silva, Dra. Contadora, Professora da FURB. Coordenadora.

Alexandre Correa dos Santos, Me. Contador, bolsista do programa de doutorado.

Marcelo Boni Frizon, Esp. Advogado. Consultor jurídico.

Thais Liane Henning, Esp. Engenheira Civil. Consultora técnica.

Wagner Dantas de Souza Junior, Me. Administrador, bolsista do programa de doutorado.

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1 INTRODUÇÃO | 5 |
| 2 LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE | 6 |
| 3 METODOLOGIA | 7 |
| 3.1 Substrato documental da análise | 7 |
| 3.2 Procedimentos analíticos | 9 |
| 3.2.1 Linha do tempo e agrupamento dos materiais | 9 |
| 3.2.2 Metodologia para revisão do valor do subsídio e impacto das variações econômicas | 12 |
| 3.2.3 Metodologia para cálculo do reajuste anual da tarifa | 14 |
| 4 ANÁLISE CONTRATUAL | 18 |
| 4.1 Análise sobre a Operação Transitória | 19 |
| 4.2 Análise da remuneração e equilíbrio econômico-financeiro do contrato | 35 |
| 4.3 Cálculo do reajuste da tarifa | 41 |
| 5 PARECER TÉCNICO | 45 |
| 5.1 Determinação do valor do subsídio a ser pago, nos termos do Contrato de Concessão 90/2018 | 45 |
| 5.2 Análise do impacto das variações ocorridas no atual serviço de transporte municipal por meio de Licitação | 48 |
| 5.3 Parecer relativo à revisão do valor da tarifa básica e estudantil | 52 |
| 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO RELATÓRIO | 53 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1 – Pasta de trabalho compartilhada, segregando documentos para análise..... | 10 |
| Figura 2 – Figura da Planilha de cálculo do custo com pessoal/mês | 11 |
| Figura 3 – Modelo de papel de trabalho para análise dos investimentos realizados..... | 13 |
| Figura 4 – Registro no Detran de veículo relacionado como pertencentes a Concessionária, com indícios de não ser..... | 32 |
| Figura 5 – Registro no Detran de veículo relacionado como pertencentes a Concessionária, com indícios de ser..... | 33 |
| Figura 6 – Resumo do Fluxo de Caixa e indicadores de investimento contidos na Proposta Econômica | 39 |
| Figura 7 – Resumo do Fluxo de Caixa e indicadores de investimento segundo planilha de cálculo revisada | 40 |
| Figura 8 – Cálculo do subsídio anual elaborado pela Concessionária, para o primeiro ano | 46 |
| Figura 9 – Resumo de cálculo de subsídio para o mês de agosto de 2019..... | 47 |

ÍNDICE DE QUADROS

| | |
|---|----|
| Quadro 1 – Descritivo para detalhamento do cálculo do reajuste das tarifas... | 15 |
| Quadro 2 – Checklist para análise do atendimento ao Edital e Contrato para migrar para Operação Plena | 23 |
| Quadro 3 – Comparação de informações sobre a frota | 29 |
| Quadro 4 – Idade média da frota..... | 34 |

ÍNDICE DE TABELAS

| | |
|---|----|
| Tabela 1 – Papel de trabalho para recálculo das variações econômicas..... | 11 |
| Tabela 2 – Resumo das rotas entre setembro de 2019 e dezembro de 2020.. | 27 |
| Tabela 3 – Cálculo reajuste tarifário para entre 2018 e 2021, três períodos.... | 41 |
| Tabela 4 – Cálculo reajuste tarifário para entre 2018 e 2021, três períodos, base tarifa plena..... | 43 |

1 INTRODUÇÃO

A Fundação Universidade Regional de Blumenau - FURB, com sede na Rua Antônio da Veiga, nº 140, Campus 1, bairro Itoupava Seca, na cidade de Blumenau/SC, CEP 89030-903, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 82.662.958/0001-02, doravante designada “FURB”, foi contratada pelo Município de Itapoá, (doravante o “Município” ou “Concedente”), com a finalidade de promover a análise e emissão de parecer técnico acerca do contrato de concessão de transporte coletivo do Município.

O objetivo do presente estudo é analisar o valor do subsídio pago pelo Município à OCEÂNICA SUL TRANSPORTES LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita CNPJ/ME sob o nº 05.314.329/0001-40, vencedora do processo licitatório e prestadora do serviço público municipal de transporte coletivo (doravante a “Concessionária”), os reajustes de valores tarifários e os impactos financeiros relacionados ao Contrato de Concessão nº 90/2018 (o “Contrato” ou a “Concessão”).

Para a prestação dos serviços por esta Instituição de Ensino, Pesquisa e Extensão, foram estabelecidos três “produtos”, a saber:

- a) Determinação do valor do subsídio a ser pago, nos termos do Contrato de Concessão 90/2018;
- b) Análise do impacto das variações ocorridas no atual serviço de transporte municipal por meio de Licitação; e
- c) Revisão do valor da tarifa básica e estudantil.

A execução dos serviços, com prazo de 120 dias, foi iniciada em 30 de setembro de 2021, por intermédio da expedição de missivas destinadas ao levantamento e apuração das informações necessárias à elaboração dos produtos.

O resultado da análise realizada consta do relatório a seguir.

2 LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Este parecer técnico, de caráter opinativo, foi elaborado de acordo com as informações disponibilizadas pelo Município e pela Concessionária.

A eventual divergência entre as informações disponibilizadas e/ou a ausência de informações não implica, sob nenhuma hipótese, responsabilidade da FURB pelos resultados aqui apresentados.

Havendo disposições contratuais e editalícias conflitantes e não resolvíveis pelos critérios de antinomia estabelecidos no Contrato (item 2.1), este Relatório apontará o entendimento adotado e as razões para tanto. A adoção de determinada interpretação a dispositivo poderá induzir resultado diverso, não invalidando, entretanto, as premissas aqui estabelecidas.

A FURB se reserva ao direito de, nos termos aqui previstos, retificar e/ou complementar as conclusões expostas.

3 METODOLOGIA

Para a consecução dos objetivos deste estudo foram observados os dados disponibilizados pelos atores envolvidos.

Com base nos dados levantados, procedeu-se ao cotejo entre as obrigações contratuais e as obrigações documentalmente atendidas pela Concessionária. A partir disso, foram elaborados os cálculos e os produtos resultados do contrato celebrado entre a FURB e o Município.

A seguir pontua-se sobre a metodologia adotada neste estudo e emissão de parecer.

3.1 Substrato documental da análise

A execução dos serviços para os quais a FURB foi contratada depende da disponibilização de informações concretas e objetivas, no sentido de permitir executar os produtos contratados pela Concedente, de acordo com o arcabouço normativo que rege a Concessão.

Para tanto, a requerimento da FURB, o Município autorizou que esta Instituição solicitasse diretamente à Concessionária as informações necessárias ao cumprimento do escopo elencado na introdução deste Relatório. A mencionada autorização se deu por meio do Ofício nº 023/2021/SST, de 27 de setembro de 2021.

Com base em dita autorização, a FURB oficiou à Concessionária (Ofício nº 002/2021/FURB-NGEST, de 30 de setembro de 2021 – Apêndice A), solicitando diversas informações e dados acerca da Concessão. Informações similares foram requeridas ao Município (Ofício nº 001/2021/FURB-NGEST, de 30 de setembro de 2021 – (Apêndice B).

As informações foram prestadas **parcialmente** pela Concessionária, em 15 de outubro de 2021, através do Ofício nº 20/2021 (Anexo A), sem apresentar as demonstrações contábeis e financeiras obrigatórias, conforme estabelecido no Contrato de Concessão Nº 90/2018, Capítulo IV, seção 17.2. – Governança Corporativa, a qual estabelece que “A CONCESSIONÁRIA deverá obedecer a

padrões de governança corporativa e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas”.

Relevante destacar que no documento de habilitação protocolado pela Concessionária, página 45, há declaração expressa de que:

A OCEÂNICA SUL TRANSPORTES LTDA inscrita no CNPJ sob 05.314.329/0001-40, atendendo ao disposto no item 0 do Edital, COMPROMETE-SE que manterá, **durante todo o período de vigência do Contrato de Concessão**, no Município de Itapoá, administração específica e escrituração de natureza contábil, fiscal, trabalhista e previdenciária **formuladas em separado, de forma a abranger, tão somente, os serviços objeto da licitação**, e de acordo com as instruções a serem fixadas pela Prefeitura Municipal de Itapoá (OCEÂNICA, 2018, p. 45, grifo nosso, (Anexo B).

Em 25 de outubro de 2021, por intermédio do Ofício nº 004/2021/FURB-NGEST, a FURB comunicou ao Município acerca da prestação parcial de informações pela Concessionária, bem como alertando sobre a indispensabilidade de tais informações para a conclusão dos serviços técnicos objeto deste Relatório.

Imediatamente após, em 26 de outubro de 2021, foram encaminhadas ao Município a íntegra das informações prestadas pela Concessionária, requerendo a validação de tais dados (Ofício nº 005/2021/FURB-NGEST, de 26 de outubro de 2021).

Em 4 de novembro de 2021, a FURB instou novamente a Concessionária acerca da parcial ausência de informações (Ofício nº 006/2021/FURB-NGEST), não havendo resposta formal até a presente data (Apêndice C).

Em resposta à solicitação de informações e solicitação de validação das informações prestadas pela Concessionária, em 15 de dezembro de 2021 o Município, por intermédio do Ofício nº 35/2021/SST, validou as informações prestadas à FURB pela Concessionária.

Tendo em vista o histórico acima, este Relatório Preliminar está lastreado nas seguintes informações:

- a) Legislação básica e regência da Concessão (Leis Federais nº 8.987/1995 - Concessões - e 8.666/93 - Licitações e Contratos Administrativos);

- b) Edital de Concorrência nº 01/2016, sob o Processo administrativo nº 22/2016 e seus anexos;
- c) Contrato de Concessão nº 90/2018 do município de Itapoá-SC, elaborado em decorrência da Concorrência Pública supracitada;
- d) Série histórica de dados disponibilizados pelo Município de Itapoá nos endereços eletrônicos:
<https://www.itapoa.sc.gov.br/licitacoes/index/detalhes/codMapaltem/18669/codLicitacao/80457>
<https://www.itapoa.sc.gov.br/licitacoes/index/detalhes/codMapaltem/18669/codLicitacao/185548>
- e) Informações prestadas pela Concessionária por meio do Ofício nº 20/2021, de 15 de outubro de 2021. Cujos documentos foram disponibilizados no endereço eletrônico:
<https://onedrive.live.com/?authkey=%21ALUeptZDZsbwGUk&id=A8C2B695AFC7F63%212378&cid=0A8C2B695AFC7F63> , conforme E-mail datado de 2 de junho de 2020 (Anexo C).

A eventual inclusão tardia de documentos nos *links* disponibilizados pelo Município e Concessionária, salvo prévia comunicação à FURB, não integram a presente análise.

Dada a omissão na entrega de parte dos documentos solicitados pela equipe à Oceânica (Apêndice A e C) em dois momentos distintos, sem que haja quaisquer justificativa, e frente a necessidade de atender ao que se foi contratado pelo Município à FURB, esta equipe passa a assumir que a ausência de resposta às missivas e a não entrega de documentos, após reiterada solicitação, representa sua não existência.

3.2 Procedimentos analíticos

3.2.1 Linha do tempo e agrupamento dos materiais

Os membros da equipe realizaram a leitura minuciosa dos materiais disponibilizados, explicitados nas alíneas 'd' e 'e' da Subseção 3.1. Neste processo foi estabelecido a linha do tempo do objeto em análise, a qual possibilitou maior compreensão dos fatos.

Dada a existência de diferentes fontes de informações, diversos documentos estavam duplicados, desta forma, os trabalhos se iniciaram com a leitura e separação dos materiais. Optou-se por organizados os materiais em pastas de trabalho, disponível aos membros da equipe em Drive coletivo, conforme ilustra a Figura 1.

Figura 1 – Pasta de trabalho compartilhada, segregando documentos para análise

| Nome ↓ | Proprietário | Última modificação | Tamanho do arquivo |
|--|---------------------|----------------------------------|--------------------|
| Planilhas | Trabalho | 27 de dez. de 2021 eu | – |
| PASTAS WAGNER | eu | 29 de dez. de 2021 eu | – |
| Outros | Wagner Dantas | 25 de set. de 2021 Wagner Da... | – |
| Ofícios | Marcelo Boni Frizon | 26 de out. de 2021 Marcelo Bo... | – |
| Informações Prestadas pela Concessionária | Marcelo Boni Frizon | 26 de out. de 2021 Marcelo Bo... | – |
| DOCUMENTOS | Wagner Dantas | 25 de set. de 2021 Wagner Da... | – |
| Checklist Wagner - 18-10 | Wagner Dantas | 19 de out. de 2021 Wagner Da... | – |
| Ação Judicial | Marcelo Boni Frizon | 25 de set. de 2021 Marcelo Bo... | – |
| FURB - Itapoá - Relatório Preliminar - Transporte Col... | Marcelo Boni Frizon | 18 de jan. de 2022 Marcelo Bo... | 1,2 MB |

Fonte: elaborado pela equipe (2022).

Para a revisão das variações econômicas é necessário atualizar o Fluxo de Caixa com base nos dados realizados, em especial durante o período de pandemia.

No entanto as informações do Fluxo de Caixa, apresentadas na Proposta Econômica, estão em formato de figuras. Dada a indisponibilidade das tabelas ilustradas na Proposta Econômica e sua respectiva memória de cálculo para conferência, em formato Excel ou compatível, foi necessário converter as imagens das tabelas contidas na referida proposta para planilhas editáveis, com intuito de possibilitar a revisão das receitas e dos gastos, em especial no período afetado pelo *lockdown* decorrente da Pandemia do Coronavírus. A Figura 2 ilustra o documento original.

Figura 2 – Figura da Planilha de cálculo do custo com pessoal/mês

LICITANTE: OCEÂNICA SUL TRANSPORTE LTDA

Rua Esmerl,
Praça de L.
(41) 3458-
www.oceanicasul.com

DEMONSTRAÇÃO CUSTO COM PESSOAL/ MÊS

| | |
|---------------------------------|-------------------------|
| Pessoal de Operação | 112.194,80 |
| | Fator de Utilização |
| Motorista | 2,260 |
| Pessoal de Controle Operacional | 0,333 |
| Pessoal de Manutenção | 0,533 |
| | Salário Mensal (R\$) |
| Motorista | R\$ 1.989,00 |
| Pessoal de Controle Operacional | R\$ 1.353,60 |
| Pessoal de Manutenção | R\$ 1.319,19 |
| | Encargos Sociais (%) |
| Motorista | 41,08% |
| Pessoal de Controle Operacional | 41,08% |
| Pessoal de Manutenção | 41,08% |
| | Benefícios (R\$) |
| Motorista | 440,99 |
| Pessoal de Controle Operacional | 440,99 |
| Pessoal de Manutenção | 440,99 |
| | Taxa Sindical (R\$) |
| Motorista | 0,00 |
| Pessoal de Controle Operacional | 0,00 |
| Pessoal de Manutenção | 0,00 |
| | Custo anual por veículo |
| Motorista | 88.059,10 |
| Pessoal de Controle Operacional | 9.402,44 |
| Pessoal de Manutenção | 14.733,26 |
| Pessoal de Operação | 112.194,80 |

Fonte: Oceânica (2018).

A Tabela 1 apresenta o documento convertido em tabela com intuito de recálculo. A tabela exemplifica os papéis de trabalho elaborados para o cálculo da variação econômica (Produto B).

Tabela 1 – Papel de trabalho para recálculo das variações econômicas

| | |
|----------------------------|--|
| Nº DA CONCORRÊNCIA: | EDITAL 01/2016 - REVISÃO 1 |
| Nº DO CONTRATO: | 90/2018 |
| ÓRGÃO PÚBLICO: | PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ - SC |
| LICITANTE: | OCEÂNICA SUL TRANSPORTE LTDA |

| ANEXO 4 | | | | | | | |
|---|------------------|----------------|------------------|---------------|------------|---------------|-------------------|
| PLANILHA 2: CUSTOS COM PESSOAL | | | | | | | |
| EDITAL ITEM 2.1 - MOTORISTAS, CONTROLE OPERACIONAL E MANUTENÇÃO | | | | | | | |
| CUSTOS COM MOTORISTAS, CONTROLE OPERACIONAL E PESSOAL OPERACIONAL | | | | | | | |
| Função | Fator Utilização | Salário Mensal | Encargos Sociais | Dados Entrada | Benefícios | Dados Entrada | Custo Anual Veíc. |
| Motorista | 2,260 | 1.989,00 | 41,08% | 33.672,36 | 440,99 | 5.291,88 | 88.059,19 |
| Controle Operacional | 0,333 | 1.353,60 | 41,08% | 22.915,49 | 440,99 | 5.291,88 | 9.393,05 |
| Manutenção | 0,533 | 1.319,19 | 41,08% | 22.332,95 | 440,99 | 5.291,88 | 14.724,04 |
| Pessoal de Operação | | | | | | | 112.176,28 |

Fonte: adaptado de Oceânica (2018).

No entanto, em 18 de novembro de 2021, a Concessionária disponibilizou o arquivo Excel relativo ao Fluxo de Caixa e Orçamento Detalhado da Proposta Econômica (Anexo D).

3.2.2 Metodologia para revisão do valor do subsídio e impacto das variações econômicas

Para atender ao exposto na alínea 'a' da Seção 1 deste Relatório (determinação do valor do subsídio das Tarifas Pública e Estudantil a serem pagas) e 'b' (análise do impacto das variações ocorridas no atual serviço de transporte municipal por meio de Licitação) foram solicitadas informações contábeis, financeiras e operacionais junto à concessionária, conforme procedimento descrito na Subseção 3.1.

Com base na análise contratual, **o valor da tarifa da Proposta Econômica vencedora do certame (R\$6,95, reduzida para R\$5,50)** só pode ser cobrada após a transição da Fase Operacional para Fase de Operação Plena. Por quanto, é mandatório que a Concessionária tenha atendido ao disposto no (i) Contrato de Concessão, (ii) Edital de Licitação e (iii) Anexos do edital. Em decorrência disso, foram elaborados os papéis de trabalho para analisar o cumprimento das etapas obrigatórias do período de Operação Transitória.

Um dos pontos fundamentais, no entendimento da equipe, está na comprovação dos investimentos exigidos na Fase de Operação Transitória. A Figura 3 demonstra um dos papéis de trabalho adotados para conferência dos investimentos.

Figura 3 – Modelo de papel de trabalho para análise dos investimentos realizados

| | | | | | |
|--|---------------|--|----------------------|---------------------|---------------------------|
| Nº DA CONCORRÊNCIA: | | EDITAL 01/2016 - REVISÃO 1 | | | |
| Nº DO CONTRATO: | | 90/2018 | | | |
| ÓRGÃO PÚBLICO: | | PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ - SC | | | |
| LICITANTE: | | OCEÂNICA SUL TRANSPORTE LTDA | | | |
| APÊNDICE Y | | | | | |
| ANEXO II DO TERMO DE REFERÊNCIA - Item: XX | | | | | |
| TIPO DE INVESTIMENTO | | | | | |
| Exigências do Edital: 01/2016 (Anexo II Termo de Referência - Item: 7) | | | | | |
| DADOS DO PROJETO ARQUITETÔNICO, SE HOUVER | | | | | |
| | | | | | |
| Valor Orçado na Proposta Econômica (R\$) | | | | | |
| Percentual de Investimento Realizado (%) | | | | | |
| Nº das Notas Fiscais | Valor das NFs | Registro Livro Diário | Registro Livro Razão | Revisão Consultoria | Diferença Monetária (R\$) |
| Total | - | - | - | - | 0,00 |
| Notas: | | | | | |
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |

Fonte: elaborado pela equipe.

Neste, os investimentos são descritos conforme especificação do Edital Licitatório e a comprovação dos itens pode ocorrer pela apresentação de Nota Fiscal, Contrato de Prestação de Serviços, outros documentos contabilmente válidos, Registro Livro Diário assinado por responsável técnico e Livro Razão.

Com base nos documentos comprobatório disponíveis foram preenchidas as planilhas de investimentos realizados. Outros procedimentos analíticos foram planejados para revisão desta etapa, a saber:

- a) Análise das informações contábeis, financeiras e operacionais relacionadas a investimentos determinados pelo Contrato.
- b) Análise *in loco* de investimentos em ativos fixos (instalações e bens da Concessionária).
- c) Análise *in loco* da equipe de trabalho.
- d) Confrontamento de investimento orçado e realizado.

Destaca-se que os papéis de trabalho descritos suportam a execução dos produtos 'a' e 'b' e 'c'.

No entendimento da equipe, a pandemia mundial do coronavírus é um evento que gerou queda da receita da concessionária e consequente desequilíbrio econômico-financeiro da concessão. A política nacional de enfrentamento ao coronavírus envolveu o isolamento e distanciamento social, além da paralisação de atividades essenciais em 2020, como o serviço de

transporte municipal e intermunicipal, e fechamento das escolas, com realização das aulas de maneira não presencial, durante um período significativo.

Em decorrência do exposto, a Concessionária foi prejudicada pela pandemia e em diversos Ofícios presumiu o prejuízo decorrente da pandemia.

3.2.3 Metodologia para cálculo do reajuste anual da tarifa

Para atender ao exposto na alínea 'c' da Seção 1 deste Relatório, isto é, revisão do valor da tarifa básica e estudantil, procede-se com o cálculo do reajuste anual da Tarifa do transporte coletivo, em conformidade com a fórmula de reajuste prevista no item 21.6.2 do Contrato.

De acordo com o item 21.6 do Contrato de Concessão (Do Reajuste da TARIFA), o valor da tarifa de remuneração e da tarifa escolar será reajustado, a cada 12 (doze) meses, contados da **data base de apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA vencedora** da licitação, portanto 24 de julho de 2018 (p. 16). Embora ao final do parágrafo, esteja expresso “[...], portanto março de 2018.” A equipe entendeu que houve um erro de transcrição entre o anexo do Edital e o Contrato celebrado, conforme pontuado no item 4.3 deste Relatório.

Segundo o item 21.6.1 do Contrato, “o reajuste tarifário tem como data-base 10 de novembro de cada ano em função da necessidade de aguardar a publicação dos índices públicos considerados na fórmula de reajuste” (p.16). O entendimento é de que a data de 10 de novembro representa o **início da cobrança** da nova tarifa aos usuários e a correção do valor do subsídio por usuário (inclusive para o transporte público escolar).

Para a aplicação do recálculo do reajuste anual tarifário foram utilizadas as informações e suas respectivas fontes de informação, segundo o que estabelece o item 21.6.2 do Contrato e adotados os seguintes parâmetros:

- a) Procede-se o reajuste tarifário por três períodos de 12 meses, contemplando os períodos de 2018/2019; 2019/2020 e 2020/2021;
- b) A tarifa de remuneração durante a operação transitória é de R\$ 4,00;
- c) Adotou-se 4 (quatro) casas decimais para arredondamento dos valores que não são informados em reais (visualização).

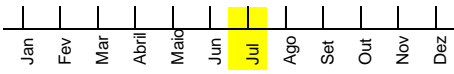
Na sequência é apresentado os parâmetros adotados para elaboração dos cálculos, nos termos do Contrato de Concessão.

O reajuste anual da TARIFA DE REMUNERAÇÃO será realizado mediante a aplicação da seguinte fórmula” (p. 16):

$$TR = TP \times \left\{ \underbrace{1}_{A} + \underbrace{\left[0,22 \times \left(\frac{PRD_i - PRD_0}{PRD_0} \right) \right]}_B + \underbrace{\left[0,22 \times \left(\frac{IVRCA_i - IVRCA_0}{IVRCA_0} \right) \right]}_C + \underbrace{[0,52 \times VPO]}_D + \underbrace{\left[0,04 \times \left(\frac{IGPDI_i - IGPDI_0}{IGPDI_0} \right) \right]}_E \right\}$$

Para um melhor detalhamento do cálculo, cada parte da fórmula será calculada separadamente, conforme a abrangência dos colchetes na linha de baixo da fórmula. As letras em caixa alta indicam qual parte da fórmula está se referindo cada um dos cálculos. Na Sequência o Quadro 1 apresenta o descritivo para cada componente da fórmula, extraído do Contrato de Concessão, o comentário sobre qual critério foi adotado como parâmetro, a base numérica que será utilizada na fórmula e a fonte de coleta dos dados (Anexo E, Anexo F, Anexo G, Anexo H).

Quadro 1 – Descritivo para detalhamento do cálculo do reajuste das tarifas

| Descritivo extraído da seção 21.6.2. | Comentário | Base | Fonte |
|--|---|----------|--|
| TR - é o valor reajustado da TARIFA DE REMUNERAÇÃO | - | - | - |
| TP - é o valor da TARIFA DE REMUNERAÇÃO apresentado pela CONCESSIONÁRIA na PROPOSTA ECONÔMICA vencedora da licitação, considerando a data-base de apresentação da referida proposta. | Data base julho de 2018  | R\$ 4,00 | Proposta Econômica, disponível em: https://www.itapoa.sc.gov.br/uploads/752/arquivos/1343065_PROPOSTA_OCEANICA_SUL.pdf Planilha de Custo Revisada, disponível em: https://www.itapoa.sc.gov.br/uploads/752/arquivos/1385192_Planilha de custos Revisada.pdf |

| | | | |
|--|---|---|--|
| <p>PRDo – é o preço do litro de óleo do diesel S10, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base da PROPOSTA ECONÔMICA, extraído do Levantamento dos Preços Praticados em Joinville, base mensal, do Sistema de Levantamento de Preços – SLP, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, com referência ao preço médio da Distribuidora.</p> | <p>Data base é julho de 2018, logo, 2º mês anterior ao da data base é</p> <p style="text-align: center;">Maio</p> | <p>Maio 2018: R\$ 3,304</p> | <p>https://preco.anp.gov.br/include/Resumo_Mensal_Index.asp Anexo E</p> |
| <p>PRDi – é o preço do litro de óleo do diesel S10, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, extraído do Levantamento dos Preços Praticados em Joinville, base mensal, do Sistema de Levantamento de Preços – SLP, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, com referência ao preço médio da Distribuidora.</p> | <p>PROPOSTA ECONÔMICA: Data do 1º reajuste é 10/11/2019, logo o segundo mês anterior à data é</p> <p style="text-align: center;">setembro</p> | <p>Set 2019: R\$ 2,954 Set 2020* R\$ 2,931 Set 2021: R\$ 4,594</p> | <p>https://preco.anp.gov.br/include/Resumo_Mensal_Index.asp Anexo E O SLP, da ANP, para set/2020 não contempla informações para Joinville. Assim, tomou-se por base o valor médio contido no Resumo da Cidade para a cidade de Jaraguá do sul. Ver nota rodapé¹ https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-revenda-e-de-distribuicao-combustiveis/serie-historica-do-levantamento-de-precos</p> |
| <p>IVRCAo - é o Índice de Veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base da PROPOSTA ECONÔMICA, calculado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, Revista Conjuntura Econômica, (coluna 36) do Índice de Preços ao Produtor Amplo – Origem (IPA-OG) – Brasil.</p> | <p>Data base é julho de 2018, logo, 2º mês anterior ao da data base é</p> <p style="text-align: center;">Maio</p> | <p>Maio 2018: R\$134,550</p> | <p>https://portalibre.fgv.br/revista-conjuntura-economica/estatisticas-indices Anexo F</p> |
| <p>IVRCAi - é o Índice de Veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, Revista Conjuntura Econômica, (coluna 36) do Índice de Preços ao Produtor Amplo – Origem (IPA-OG) – Brasil.</p> | <p>PROPOSTA ECONÔMICA: Data do 1º reajuste é 10/11/2019, logo o segundo mês anterior à data é</p> <p style="text-align: center;">setembro</p> | <p>Set 2019: 143,988 Set 2020* 154,217 Set 2021: 178,036</p> | <p>https://portalibre.fgv.br/revista-conjuntura-economica/estatisticas-indices Anexo F</p> |

¹ Para setembro/2021 não foi localizado o valor do Óleo S10 referente ao preço médio do distribuidor. Para efeitos de entrega deste produto optou-se por adotar como base, tanto a base de 2018 quanto o mês de setembro/2021 os valores médios para o Consumidor, conforme valores destacados no Anexo E.

| | | | |
|--|---|---|--|
| <p>VPO - é a variação da remuneração da Mão de Obra Operacional (MOO), incluindo o salário e os benefícios percebidos pelos motoristas.</p> | <p>Data base categoria 1º de setembro Convenção 2018/2019, início: 01/09/2018 Convenção 2019/2020, início: 01/09/2019 Convenção 2020/2021, início: 01/09/2020 Convenção 2020/2021, início: 01/09/2021</p> | <p>Salário + V. Alimentação R\$ 2.100,00 R\$ 2.207,00 R\$ 2.207,00 R\$ 2.330,00</p> | <p>http://sindipas.com.br/paginas/OCEANICA Anexo G</p> |
| <p>IPC -(i) Na hipótese da variação da remuneração da mão de obra operacional – VPO – ultrapassar a variação do IPC, será aplicada, na fórmula de reajuste, a variação do IPC acrescida de 50% (cinquenta por cento) da diferença entre a variação do preço da mão de obra operacional – VPO – e a variação do IPC no mesmo período, ao invés da aplicação da variação do preço da mão de obra operacional – VPO.</p> | <p>IPC-BR -DI (FGV), Índice1 (Base: ago.94 = 100), valores referentes ao mês de setembro, mês da data base. $VPO = \Delta MOO$ Se $VPO > \Delta IPC$ então: $VPO = \Delta IPC + [0,500(\Delta MOO - \Delta IPC)]$ Se $VPO < \Delta IPC$ então: $VPO = \Delta MOO$</p> | <p>Set. 2018 564,138 Set. 2019 583,944 Set. 2020 605,058 Set. 2021 663,168</p> | <p>https://portalibre.fgv.br/revista-conjuntura-economica/estatisticas-indices?nid=&mes=&ano=&page=1 Anexo G</p> |
| <p>IGPDio - é o Índice Geral de Preços – disponibilidade interna, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base da PROPOSTA ECONÔMICA, calculado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV (coluna 2), Revista Conjuntura Econômica.</p> | <p>Data base é julho de 2018, logo, 2º mês anterior ao da data base é</p> <p style="text-align: center;">Maio.</p> | <p>Mai 2018: 676,695</p> | <p>https://portalibre.fgv.br/revista-conjuntura-economica/estatisticas-indices Anexo H</p> |
| <p>IGPDli - é o Índice Geral de Preços - disponibilidade interna, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 2), Revista Conjuntura Econômica.</p> | <p>PROPOSTA ECONÔMICA: Data do 1º reajuste é 10/11/2019, logo o segundo mês anterior à data é</p> <p style="text-align: center;">setembro</p> | <p>Set 2019: 728,040 Set 2020* 862,259 Set 2021: 1.064,310</p> | <p style="text-align: center;">Anexo H</p> |

Fonte: elaborado pela equipe.

4 ANÁLISE CONTRATUAL

Inicialmente, destaca-se que os termos e expressões utilizados no decorrer deste relatório acompanham as definições estabelecidas no Contrato de Concessão.

Destas definições, destacam-se as mais relevantes ao estudo em apreço, conforme consta no Edital de Concorrência N° 01/2016, páginas 21 a 23.

OPERAÇÃO PLENA: significa a Operação que se inicia imediatamente após o encerramento do prazo de OPERAÇÃO TRANSITÓRIA dos serviços e se estende até o encerramento do CONTRATO, na qual deverão ser atendidos integralmente os parâmetros operacionais e econômico-financeiros previstos no Anexo II [do Edital];

OPERAÇÃO TRANSITÓRIA: significa a Operação que se inicia no prazo máximo de 90 (noventa) dias a contar da assinatura do CONTRATO e termina com o início da OPERAÇÃO PLENA. Os parâmetros operacionais e econômico-financeiros da OPERAÇÃO TRANSITÓRIA estão estabelecidos no Anexo II [do Edital];

PASSAGEIRO TRANSPORTADO: a soma do total de Pagantes, Gratuitos e Estudantes que acessam os SERVIÇOS. Pagantes: soma de todos os usuários que efetivamente pagam pelos SERVIÇOS. Gratuitos: passageiros beneficiados, por ato do PODER PÚBLICO, com isenção do pagamento para acesso aos SERVIÇOS. Estudantes: soma dos passageiros cujo custo da TARIFA ESCOLAR é suportado pelo CONCEDENTE, nos termos da Lei Municipal nº624 e 625/2015;

PLANO DE NEGÓCIOS: significa o conjunto de informações, projeções e análises operacionais e econômico-financeiras a ser elaborado pela LICITANTE como suporte de sua PROPOSTA ECONÔMICA;

PROPOSTA ECONÔMICA: significa a proposta econômica a ser apresentada pelo LICITANTE nos termos do EDITAL;

RECEITAS ACESSÓRIAS: significam quaisquer receitas alternativas, acessórias, complementares ou de projetos associados às receitas decorrentes da exploração dos SERVIÇOS, com exceção das RECEITAS FINANCEIRAS, a serem exploradas pela CONCESSIONÁRIA, nos termos do CONTRATO;

RECEITAS FINANCEIRAS: significam as receitas oriundas de aplicações financeiras pela CONCESSIONÁRIA, incluindo, mas não se limitando a juros, descontos recebidos, receitas de títulos vinculados ao mercado aberto, receitas sobre outros investimentos, prêmio de resgate de títulos e debêntures, bem como as atualizações monetárias pré-fixadas, as variações monetárias dos direitos de crédito e das obrigações em função da taxa de câmbio ou de índices ou coeficientes aplicáveis por disposição legal ou contratual, dentre outras dessa natureza;

RECEITA TARIFÁRIA: Significa a receita a ser auferida pela CONCESSIONÁRIA, advinda de TARIFA PÚBLICA e de SUBSÍDIOS, no TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO, e de TARIFA ESCOLAR no TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR, e que consiste na multiplicação da TARIFA DE REMUNERAÇÃO pelo número de PASSAGEIROS TRANSPORTADOS no TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO somado à multiplicação da TARIFA ESCOLAR pelo número de PASSAGEIROS TRANSPORTADOS no TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR;

SAUSI ou SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO: Central de serviços a ser implantada, gerenciada e operada pela CONCESSIONÁRIA, para onde convergem todas as comunicações de USUÁRIOS, incluindo reclamações, sugestões, elogios, pedidos de informações, pedidos de providências etc.;

SUBSÍDIO: É o valor pecuniário a ser pago pela CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA para complementar eventual diferença existente entre a TARIFA DE REMUNERAÇÃO e a TARIFA PÚBLICA;

TARIFA ESCOLAR: É o valor pecuniário a ser pago pelo MUNICÍPIO à CONCESSIONÁRIA, pela utilização, pelos ESTUDANTES, dos SERVIÇOS de TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR e que sempre representará 50% (cinquenta por cento) do valor da TARIFA DE REMUNERAÇÃO;

TARIFA PÚBLICA: É o valor pecuniário a ser cobrado pela CONCESSIONÁRIA dos USUÁRIOS, pela utilização dos SERVIÇOS de TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO;

TARIFA DE REMUNERAÇÃO: É o valor pecuniário a ser pago à CONCESSIONÁRIA pela prestação dos SERVIÇOS, composto pela TARIFA PÚBLICA e SUBSÍDIO [...].

A Concessão foi concebida com prazo de vigência de 15 anos (Item 8.1 do Contrato), contados da data de início da operação transitória, podendo ser prorrogado sob determinadas condições previstas no Item 8 do Contrato de Concessão (p. 6).

Abaixo pontuam-se os aspectos, considerados pela equipe de trabalho, de maior relevância do Contrato para a análise realizada neste Relatório.

4.1 Análise sobre a Operação Transitória

Com relação à assunção dos serviços pela Concessionária, o Item 9 do Contrato de Concessão estabelece duas etapas distintas a saber:

9.1. A assunção dos SERVIÇOS pela CONCESSIONÁRIA de dará em duas etapas distintas, primeiro através de **OPERAÇÃO TRANSITÓRIA** que terá início no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados da

data da assinatura do CONTRATO e se encerrará, quando então se iniciará a **OPERAÇÃO PLENA**.

9.2. Do Plano de OPERAÇÃO TRANSITÓRIA. A **CONCESSIONÁRIA** deverá, dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da assinatura do CONTRATO, apresentar para validação do **CONCEDENTE** o Plano de OPERAÇÃO TRANSITÓRIA dos Serviços, indicando o cronograma de operação das linhas que compõem o sistema municipal de transporte público, o qual inclui o TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E O TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR (p.7, grifo do autor).

Inicialmente, cabe registrar que, nos termos do Edital, o início da Operação Transitória está condicionado à apresentação do “**Plano de Operação Transitória dos Serviços**” e validação pelo Concedente (Prefeitura de Itapoá), dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da assinatura do CONTRATO. O item 9.2.1 estabelece que o Plano de Operação Transitória deve conter (p. 7):

- (i) A linha a ser operada e a data de assunção de sua operação, destacando-se que a assunção da linha deverá ser integral;
- (ii) A data de assunção dos serviços de bilhetagem eletrônica em seus aspectos físicos e de arrecadação, destacando-se que a operação do sistema de bilhetagem eletrônica somente poderá se dar após a assunção integral de todas as linhas que compõem o sistema e essa assunção é condição para o início da OPERAÇÃO PLENA; e
- (iii) A data de implantação do sistema de monitoramento da frota (GPS), destacando-se que a operação desse sistema é condição para o início da OPERAÇÃO PLENA (p. 7, grifo do autor).

Consta da documentação apresentada (Ofício nº 20/2021/Oceânica, de 15 de outubro de 2021) que a operação da Concessão iniciou em agosto de 2018, imediatamente após adjudicado o objeto licitado, tendo em vista o abandono dos serviços pela prestadora de serviços antecedente.

Também consta do Ofício acima que, em razão da assunção imediata da operação, a Concessionária deixou de elaborar e apresentar o Plano de Operação Transitória, em desatendimento ao Item 9.2 do Contrato.

Não há, dentre os documentos disponibilizados tanto pelo Município quanto pela Concessionária, Ato Municipal isentando a Concessionária de entrega do Plano de Operação Transitória, em decorrência da referida assunção imediata da operação. Embora decorridos mais de dois anos entre a assunção da operação, não foi noticiado à

esta equipe técnica a apresentação retroativa de tal plano, sanando aquele descumprimento.

Não havendo a apresentação do “**Plano de Operação Transitória dos Serviços**”, não há como avaliar a assunção da operação, pela total ausência de critérios técnicos, nos quais deveriam constar elementos essenciais como: (i) dados da operação; (ii) jornada de trabalho de seus operadores; (iii) definição da data de implantação dos sistemas de bilhetagem eletrônica em seus aspectos técnicos – tecnologia a ser adotada com relação aos equipamentos (validadores) e *softwares*; (iv) informações sobre o a data de implantação e a tecnologia a ser adotada nos dispositivos GPS ou APPs e *software* de rastreamento, parte integrante do sistema de monitoramento de frota. Ressaltando que os itens iii e iv são condições para início da OPERAÇÃO PLENA.

O Item 9.2.2 do Contrato de Concessão estabeleceu as seguintes condições operacionais na vigência da operação transitória:

Não obrigatoriedade do atendimento das disposições editalícias concernentes às estruturas de garagem;

Não obrigatoriedade de implantação dos serviços de bilhetagem eletrônica.

Em vistoria realizada no dia 29 de dezembro de 2021, em Itapoá, na garagem da empresa Concessionária, foi verificado o não cumprimento, na sua totalidade, das disposições edilícias concernentes às estruturas de, salvo melhor juízo em desacordo com o que estabelece o Item 9 do Anexo II – Termo de Referência.

Na ocasião foi verificado o funcionamento do acompanhamento, via Sistema, da Bilhetagem Eletrônica e de Monitoramento de Frota. Infere-se também cumprida a implantação da bilhetagem eletrônica, porquanto compartilhados Relatórios extraídos do dito sistema sem que se tenha, naquele momento, solicitado informações em tempo real de toda a frota. Todavia, não há prova formal do investimento realizado (documentação contábil-fiscal comprobatória da aquisição/locação/licenciamento do sistema de bilhetagem eletrônica).

Destaca-se também que não foi possível fazer a verificação da tecnologia embarcada do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, por não haver a disponibilidade desses veículos na garagem durante a o tempo de realização da vistoria.

Consta ainda que a Operação Transitória se inicia no previsto em contrato e teria seu término após cumpridas as seguintes etapas:

- a) Assunção da operação de todas as linhas do sistema de transporte coletivo e do sistema de transporte público escolar.
- b) Implantação do sistema de bilhetagem eletrônica em toda a frota e do posto de venda de créditos.
- c) Implantação do sistema de monitoramento da frota (GPS) em toda a frota.
- d) Implantação da garagem com **todas as** características previstas neste anexo.
- e) Implantação do SAUSI.
- f) Implantação de 21 abrigos e manutenção dos existentes.

Segundo o que se estabelece no Anexo II – Termo de Referência, do Edital de Concessão, página 54, “A operação do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Itapoá será dividida em duas fases distintas, sendo o marco divisor das fases a implantação do Terminal rodoviário e Urbano a ser realizado pela municipalidade”, e ainda “A Fase I contempla a operação atual composta de duas linhas do sistema urbano, uma linha rural e 19 linhas nos atendimentos escolares (página 55).

O Quadro 2 contém um *checklist* de obrigações e especificações presentes no Anexo II do Edital e um breve descritivo das evidências, comprovadas, do cumprimento das obrigações.

Quadro 2 – Checklist para análise do atendimento ao Edital e Contrato para migrar para Operação Plena

| Item | Fonte | Evidência |
|---|---|---|
| <p>Linhas Sistema Coletivo LC1 (Urbana) – Barra do Saí / Figueira LC2 (Urbana) – Barra do Saí / Brasmar LC3 (Rural) – Itapoá / Saí Mirim</p> | <p>Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 55</p> | <p>De acordo com a resposta da Concessionária e validada pelo Município, a assunção da operação se deu de forma imediata à licitação, presumindo-se atendida tal exigência. Pela ausência a apresentação do “Plano de Operação Transitória dos Serviços”, não há como avaliar a assunção da operação, em sua totalidade, por falta de parâmetros e informações técnicas/operacionais.</p> |
| <p>Linhas Sistema Público Escolar Linhas LE1 até LE19</p> | <p>Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 56</p> | <p>De acordo com a resposta da Concessionária e validada pelo Município, a assunção da operação se deu de forma imediata à licitação, presumindo-se atendida tal exigência, apesar dos impasses relacionados com a adequação dos veículos, conforme documentação disponível. Pela ausência a apresentação do “Plano de Operação Transitória dos Serviços”, não há como avaliar a assunção da operação, em sua totalidade, por falta de parâmetros e informações técnicas/operacionais.</p> |
| <p>Implantação do sistema de bilhetagem eletrônica em toda a frota e do posto de venda de créditos.</p> | <p>Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 63</p> | <p>Apresentação de arquivos em formato pdf. Indicativos de originários do de formulários do Sistema Inlog, entretanto, não há documento contábil que comprove a realização do investimento, em todos os veículos, em nome da empresa concessionária, para o uso do sistema de transporte de Itapoá. Não há comprovação de que a frota está operando com o sistema.</p> |
| <p>Implantação do sistema de monitoramento da frota (GPS) em toda a frota.</p> | <p>Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 63</p> | <p>Verificado em vistoria na garagem, o funcionamento do sistema de monitoramento, entretanto não há documento contábil que comprove a realização do investimento, em todos os veículos, em nome da empresa concessionária, para o uso do sistema de transporte de Itapoá. Relevante destacar que no Ofício 013/2019 emitido pela Concessionária para o Município, consta Declaração, assinada, de prestação de serviço da Empresa Inlog, datada de 6 de dezembro de 2019 (ANEXO I).</p> |

| | | |
|---|---|---|
| Implantação da garagem com todas as características previstas neste anexo. | Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 63 | Verificado em vistoria na garagem o não cumprimento, na sua totalidade, das disposições edilícias concernentes às estruturas de garagem. Não há comprovação de investimento (contrato de aquisição, matrícula do imóvel ou de locação do terreno em nome da empresa Concessionária). Não foram atendidas todas as especificações para a Garagem. |
| Implantação do SAUSI. Deverá operar mediante um sistema informatizado para registro de todos os dados originários dos contatos estabelecidos pelos usuários e gravação em formato digital das conversações estabelecidas entre o operador e o cidadão | Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 63 e 97 | Não foram fornecidas evidências dos investimentos realizados para a implantação do SAUSI para o Atendimento do sistema de transporte de Itapoá ou de registros da execução dos serviços previstos do Edital. Relevante destacar que no Ofício nº 013/2019 emitido pela Concessionária para o Município, consta Relatório de atendimento pelo serviço prestado pela NVERSE Consultoria para o período de 01/08/2019 a 31/10/2019. Embora os relatórios não possuam assinatura do emissor (ANEXO K). Na vistoria o que se observou é a existência de um sistema de comunicação com os usuários, via WhatsApp. No entanto, este sistema não atende os parâmetros e registros de comunicação previstos em Edital. |
| Implantação de 21 abrigos. | Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 63 | Com relação aos abrigos, ressalvada a divergência entre a ausência de indicação de locais para implantação pelo Município. Não há documentação comprobatória, seja do investimento na implantação dos 21 abrigos, seja em relação à manutenção daqueles outrora existentes. |
| Enquanto o TRU não for implantado a Concessionária obriga-se a implantar e operar um único local de venda de créditos, devendo efetuar convênios com estabelecimentos comerciais para facilidade de aquisição por parte dos usuários. | Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 95 | Não foram fornecidas evidências dos investimentos realizados quanto a aquisição ou locação de local para o funcionamento de um posto de vendas. |
| Os dados da monitoração, consolidados diariamente, deverão ser disponibilizados | Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 96. | Não foram fornecidas evidências do cumprimento dos levantamentos e acompanhamentos dos indicadores previstos no |

| | | |
|---|--|--|
| semanalmente para a municipalidade, incluindo os seguintes indicadores: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grau de cumprimento das viagens por itinerário e período do dia; ▪ Grau de desvio dos intervalos realizados por itinerário e período nos pontos terminais e intermediários de percurso; ▪ Quantidade de veículos alocados na operação; ▪ Velocidade média de operação; ▪ Quilometragem rodada; ▪ Indicadores de produtividade (PMM e IPK). | | Edital por parte da empresa concessionária, nem de disponibilização das informações à municipalidade. |
| O concessionário deverá efetuar a manutenção, durante toda a concessão, dos atuais 63 abrigos existentes (excluídos os 7 que serão substituídos), bem como dos 21 novos. | Edital: Anexo II – Termo de Referência, P. 97 | Não há documentação comprobatória, em relação à manutenção dos 63 abrigos existentes, por parte da empresa concessionária. |

Fonte: elaborado pela equipe (2022).

Embora redundante, destaca-se que no Anexo II, página 63 (grifo nosso) do Edital de Concessão, consta que: “A remuneração da Concessão foi dividida em duas etapas distintas, as quais não tem relação com as etapas operacionais, **estando relacionadas com a assunção dos serviços e com a realização de investimentos por parte da Concessionária**”.

Igualmente explicita que a Operação Transitória deveria iniciar no prazo máximo previsto em contrato e tem o seu fim após a realização das etapas sintetizadas no quadro acima. E Anexo II igualmente explicita que: “Apenas após a **realização comprovada de todos os investimentos previstos anteriormente** a Concessionária passará a ser remunerada pela Operação Plena, conforme previsão contratual” (p. 63, grifo nosso).

Diante do que está sintetizado no quadro e do que estabelece as regras da Concessão, a equipe entende os que requisitos contidos no Item 3 do Anexo II do Edital não foram, comprovadamente, atendidos.

Além da ausência de comprovação dos quesitos supracitados, outro aspecto relevante mereceu atenção da equipe de trabalho, o qual diz respeito aos aspectos da Frota. As informações disponibilizadas pela Concessionária, no que diz respeito à frota são oriundas de dois documentos (Anexo J e Anexo L). Os documentos, além de não possuírem efeito legal, possuem contradições entre si.

Uma das análises realizadas foi a revisão das linhas segundo os relatórios do Sistema de Bilhetagem disponibilizado. A Tabela 2 evidencia a síntese entre setembro de 2019 e dezembro de 2020, dos veículos os quais, o relatório indica terem operado.

Tabela 2 – Resumo das rotas entre setembro de 2019 e dezembro de 2020

| Veículo | set/19 | out/19 | nov/19 | dez/19 | jan/20 | fev/20 | mar/20 | abr/20 | mai/20 | jun/20 | jul/20 | ago/20 | set/20 | out/20 | nov/20 | dez/20 |
|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|
| 42 | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 45 | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 46 | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 50 | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 |
| 51 | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| 52 | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 |
| 53 | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| 2397 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | |
| 3001 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | |
| 3002 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | |
| 3003 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3006 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | |
| 3011 | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | |
| 3016 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 3017 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 3018 | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 3019 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Reserva | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | |
| Soma | 7 | 5 | 7 | 8 | 8 | 11 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 8 | 7 | 11 | 11 | 9 |

Fonte: adaptado dos dados do estudo.

Dos veículos relacionados na tabela acima, somente os com tarja laranja (primeira coluna) estão relacionados na lista (sem comprovação) do imobilizado (ônibus) da frota vinculado ao sistema de transporte de Itapoá.

Além da análise das informações da Frota, contida no Relatório de Bilhetagem, foram comparados os dois documentos disponibilizados pela Concessionária que apresentam informações sobre a frota. Além de confrontar as informações contidas nos dois documentos, as informações dos veículos foram consultadas no Site do Detran de Santa Catarina, para aqueles com informações passíveis de consulta. Os resultados estão sumarizados no Quadro 3.

Quadro 3 – Comparação de informações sobre a frota

Nº DA CONCORRÊNCIA: EDITAL 01/2016 - REVISÃO 1
Nº DO CONTRATO: 90/2018
ÓRGÃO PÚBLICO: PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ - SC
LICITANTE: OCEÂNICA SUL TRANSPORTE LTDA

| ANEXO 18 PROPOSTA ECONÔMICA VEÍCULOS | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|-----------|--|---------------------|------|------|--------------------|---------|----------------|------|----------------------|
| Exigências do Edital: 01/2016 (Anexo II Termo de Referência) - Na fase operacional I a empresa deve manter 3 linhas urbanas e linha 1 rural para o sistema coletivo. Além disso, deve manter em pleno funcionamento 19 linhas para o transporte escolar. Essa quantidade de linhas a disposição de 15 veículos de transporte (ônibus). - Idade média: 5 anos. Idade máxima: 10 anos. - Não pode substituir o veículo por outro em idade maior. Valor Orçado para a Frota na Proposta Econômica (p. 17): R\$ 2.991.898,00 | | | | | | | | | | | |
| Nº Nota Fiscal | Valor da NF | RENAVAM | Características | BEM | ANO | MOD. | PLACA | PREFIXO | Lanç. Contábil | Bem | Registro Livro Razão |
| Não informado | Não informado | 337990204 | ÔNIBUS USADO, CHASSI: 9BM384067BB796316 MARCA/MOD: M. BENZ/MPOLO - TORINO U ANO FAB / ANO MOD: 2011/2011, PLACA: EFO-1549 | (1) ônibus Usado | 2011 | 2011 | EFO1549 | 3007 | 6366 | 52-0 | 85.000,00 |
| Não informado | Não informado | 323212271 | Veículo Ônibus usado, ano e modelo 2011, chassi 9BM384067BB779401, Mercedes - Benz, carroceria Marcopolo Torino. Placa CUE-2396 CHASSI 9BM384067BB779401 | (2) ônibus Usado | 2011 | 2011 | CUE2396 | 3008 | 6390 | 62-0 | 85.000,00 |
| Não informado | Não informado | 323211305 | Veículo Ônibus usado, ano e modelo 2011, chassi 9BM384067BB779416, Mercedes - Benz, carroceria Marcopolo Torino. Placa CUE-2397 | (3) ônibus Usado | 2011 | 2011 | CUE2397 | 3015 | 6391 | 63-0 | 85.000,00 |
| Não informado | Não informado | 343203162 | Veículo Ônibus usado, ano e modelo 2011, chassi 9BM384067BB795619, Mercedes - Benz, carroceria Marcopolo Torino. Placa CUE-2545 | (4) ônibus Usado | 2011 | 2011 | CUE2545 CUE2F45 | 3002 | 6394 | 66-0 | 85.000,00 |
| Não informado | Não informado | 214774724 | ÔNIBUS USADO M. BENZ OF 1722 CARROCERIA MARCOPOLO TORINO, ANO E - MODELO 210 CHASSI 9BM384078AB717171, PLACA CUE-2095 | (5) ônibus Usado | 2010 | 2010 | CUE2095 | 3016 | 6441 | 86-0 | 75.000,00 |
| Não informado | Não informado | 214776271 | ÔNIBUS USADO M. BENZ OF 1722 CARROCERIA MARCOPOLO TORINO ANO E - MODELO 2010 CHASSI N. 9BM384078AB717139, PLACA CUE-2103 | (6) ônibus Usado | 2010 | 2010 | CUE2103 | 3017 | 6442 | 87-0 | 75.000,00 |

| | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|---------------|--|---------------------|------|------|---------|------|------|-------|--------------|
| Não informado | Não informado | 214776840 | ÔNIBUS USADO M. BENZ OF 1722 CARROCERIA MARCOPOLO TORINO ANO E - MODELO 2010 CHASSI N. 9BM384078AB717141, PLACA CUE-2104 | (7) ônibus Usado | 2010 | 2010 | CUE2104 | 3018 | 6443 | 88-0 | 75.000,00 |
| Não informado | Não informado | Não informado | CHASSI PARA ÔNIBUS N. 9BM979277KB099818 MODELO LO-916/48 0698B, ANO - 2018 MODELO 2019, MARCA MERCEDES BENZ, MOTOR N. 924999U1238846, - combustível diesel | (8) CHASSI | 2018 | 2019 | | | 7013 | 99-0 | 120.000,00 |
| Não informado | Não informado | Não informado | CHASSI MBB OF-1721/59 N. 9BM384078LB145328, ANO 2019, modelo 2020, - motor n. 924998u1279143, combustível diesel | (9) CHASSI | 2019 | 2020 | | | 7078 | 101-0 | 214.900,00 |
| Não informado | Não informado | 1209996605 | CARROCERIA URBANO TORINO, ANO 2019. MODELO 2020, CHASSI - 9BM384078LB145328, NÚMERO BUSUCFBTNLA077479SANM | CARROCERIA | 2019 | 2020 | RAI6366 | 53 | 7185 | 101-1 | 150.000,00 |
| Não informado | Não informado | 1209293592 | CARROCERIA URBANO TORINO, ANO 2019. MODELO 2020, CHASSI - 9BM384078LB145122, NÚMERO BUSUCFBTNLA077477SANM | CARROCERIA | 2019 | 2020 | RAI6346 | 51 | 7182 | 102-1 | 150.000,00 |
| Não informado | Não informado | 1209285468 | CHASSI MBB OF-1721/59 N. 9BM384078LB145118, ano 2019, modelo 2020, - motor n. 924998u1278854, combustível diesel. | (10) CHASSI | 2019 | 2020 | RAI6376 | 50 | 7080 | 103-1 | 214.900,00 |
| Não informado | Não informado | Não informado | CARROCERIA URBANO TORINO, ANO 2019. MODELO 2020, CHASSI - 9BM384078LB145118, NÚMERO BUSUCFBTNLA077476SANM | CARROCERIA | 2019 | 2020 | | | 7183 | 103-1 | 150.000,00 |
| Não informado | Não informado | 1209297822 | CARROCERIA URBANO TORINO, ANO 2019. MODELO 2020, CHASSI - 9BM384078LB145324, NÚMERO BUSUCFBTNLA077478SANM | CARROCERIA | 2019 | 2020 | RAI6386 | 52 | 7184 | 104-1 | 150.000,00 |
| Não informado | Não informado | 324271409 | CHASSI 9BM384078BB782199 | (11) | 2011 | 2011 | KNZ3535 | 3019 | | | |
| Total do Investimento | | | | | | | | | | | 1.714.800,00 |
| Legenda: | | | | | | | | | | | |
| Notas: | | | | | | | | | | | |
| 1 Em vermelho dados extraídos do documento sem título item 4.2 FROTA ITAPOÁ MUNICÍPIO E ESTADO – Anexo L | | | | | | | | | | | |

Fonte: dados do estudo.

Quanto ao que está exposto no quadro destaca-se:

- a) Na última linha há um veículo que está descrito (Anexo J), mas não consta no relatório patrimonial disponibilizado. Além disso, o relatório de imobilizado não está assinado pelo Contador da empresa.
- b) Os Prefixo dos ônibus não são exatamente iguais ao que está na Tabela 2, cujos dados foram extraídos do sistema de bilhetagem.
- c) Relacionados 4 carrocerias e 3 Chassis.
- d) Segundo os relatórios disponibilizados há 11 veículos (contados somente o Chassi, quando o registro da carroceria e chassi está separado) e não 15 veículos, conforme Anexo II do Edital (pg. 121) o que, em teoria, descumpre com o que está estabelecido como frota inicial.
- e) O investimento inicial contido na Proposta Econômica é de R\$ 2.991.898,00 e o realizado, pelos relatórios do imobilizado (Anexo J), de R\$ 1.714.800,00 (ver quadro abaixo). A diferença de R\$ 1.277.098,00 representa um valor significativo no Fluxo de Caixa e nas despesas fixas com depreciação, fato que a, a juízo desta equipe, afeta o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato além de descumprir com o que está estabelecido como investimento inicial.
- f) Das 12 Placas contidas na tabela acima (há uma carroceria emplacada), para duas os dados não conferem no site do Detran, o que impediu de obter o cadastro atual. Logo, dos dez ônibus cujos dados foram confrontados no Detran, um apresenta indícios de não estar em nome da Concessionária (ver figura abaixo).

A Figura 4 evidencia o registro junto ao Detran do veículo relacionado, na documentação disponibilizada, como pertencentes à Concessionária sem que, pelas evidências efetivamente esteja. A Figura 5 ilustra o registro no Detran de um veículo cujo nome do proprietário, mesmo com partes suprimidas, indica ser pertencentes a Oceânica.

Figura 4 – Registro no Detran de veículo relacionado como pertencentes a Concessionária, com indícios de não ser

13/01/2022 21:58

DETRAN/SC – Consulta Consolidada de Veículo

| ▼ Dados do Veículo de placa CUE2103 | | | | | | | Em 13/01/2022 21:58:45 |
|--|---|--|------------------|---|---|--------------------------|------------------------|
| Placa CUE2103 | Renavam 214776271 | Placa Anterior CUE2103/SP | Tipo 8-ONIBUS | Categoria 2-Aluguel | Espécie 1-Passageiro | Lugares 39 | |
| Marca/Modelo 416621 - M.BENZ/MPOLO TORINO U (Nacional) | Fabricação/Modelo 2010/2010 | Combustível 3-Diesel | Cor 4-BRANCA | Carroceria 999-NAO APLICAVEL | Categoria DPVAT 3 | | |
| Nome do Proprietário Atual B**** C***** D* T***** U**** D* B***** S** L | Nome do Principal Condutor | | | Recadastrado DETRAN DetranNet | | | |
| Nome do Proprietário Anterior V**** P***** L*** | Licenciado 2018 em 14/05/2018 através do Licenciamento Anual on-line (CRLV) | | | Data de aquisição 31/08/2017 | Situação BAIXADO PARA OUTRA UF (PR) em 14/11/2018 | | |
| Município de Emplacamento BLUMENAU | Observação ACESSIBILIDADE DE PASSAGEIRO | | | Restrição à Venda Sem gravame | | | |
| Informações PENDENTES originadas das financeiras via SNG - Sistema Nacional de Gravame Nenhuma informação pendente até esta data | | | | | | | |
| Restrições Nenhuma restrição registrada até esta data | | | | | | | |
| ▼ Autorização de Estampagem Nenhuma autorização de estampagem em aberto cadastrada para este veículo. | | | | | | | |
| ▼ Listagem de Débitos Nenhum débito em aberto cadastrado para este veículo. | | | | | | | |
| ▼ Listagem IPVA Notificados / Dívida Ativa Nenhuma Notificação de IPVA para este veículo. | | | | | | | |
| ▼ Histórico de Infrações Notificadas Nenhuma Notificação de Autuação para este veículo até o momento. | | | | | | | |
| ▼ Infrações em Autuação Nenhuma Notificação de Autuação em aberto para este veículo até o momento. | | | | | | | |
| ▶ Listagem de Multas Nenhuma multa em aberto cadastrada para este veículo até o momento. | | | | | | | |
| ▼ Último Processo | | | | | | | |
| Processo 00969706/2017 | Interessado 440*****68 | Início em 11/10/2017 às 17h13min | | | | | |
| Situação Encerrado | Final em 18/10/2017 às 11h17min | | | | | | |
| Serviço | | Execução em | | | | | |
| Trânsferência outra UF | | Em 11/10/2017 às 17h13min | | | | | |
| Transferência de Propriedade | | Em 11/10/2017 às 17h13min | | | | | |
| Geração de guia de pagamento | | Em 11/10/2017 às 17h13min | | | | | |
| Auditoria | | Em 18/10/2017 às 11h17min | | | | | |
| Emissão CRV(1ª via) | | Em 18/10/2017 às 12h08min | | | | | |
| ▼ Recurso de Infração | | | | | | | |
| Processo | Numero do Auto | Detalhamento da Infração | | | | Resultado do Processo | |
| CETRA 252/2018 Em 21/12/2018 requerido pelo Proprietário | DETRAN/SC-008786-54404630W-6920-1 | DEIXAR DE EFETUAR REG DO VEIC EM 30 DIAS QDO FOR TRANSF PROP Em BLUMENAU no dia 18/10/2017 às 11h17min RUA HUMBERTO DE CAMPOS, 242 | | | | Indeferido em 04/06/2020 | |
| JARI 111/2018 Em 02/02/2018 requerido pelo Proprietário | DETRAN/SC-008786-54404630W-6920-1 | DEIXAR DE EFETUAR REG DO VEIC EM 30 DIAS QDO FOR TRANSF PROP Em BLUMENAU no dia 18/10/2017 às 11h17min RUA HUMBERTO DE CAMPOS, 242 | | | | Indeferido em 14/11/2018 | |

Não Possui valor como NADA CONSTA !

Fonte: Detran-SC (2022).

Figura 5 – Registro no Detran de veículo relacionado como pertencentes a Concessionária, com indícios de ser

13/01/2022 21:17

DETRAN/SC - Consulta Consolidada de Veículo

| Dados do Veículo de placa CUE2A95 | | | | | | | Em 13/01/2022 21:17:04 |
|--|-----------------------------------|--|----------------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|
| Placa | Renavam | Placa Anterior | Tipo | Categoria | Espécie | Lugares | |
| CUE2A95 | 214774724 | CUE2095/PR | 8-ONIBUS | 2-Aluguel | 1-Passageiro | 39 | |
| Marca/Modelo | Fabricação/Modelo | Combustível | Cor | Carroceria | Categoria DPVAT | | |
| 416621 - M.BENZ/MPOLO TORINO U (Nacional) | 2010/2010 | 3-Diesel | 4-BRANCA | 999-NAO APLICAVEL | 3 | | |
| Nome do Proprietário Atual | | | Nome do Principal Condutor | | Recadastrado DETRAN | | |
| O*****S**T*****L*** | | | | | DetranNet | | |
| Nome do Proprietário Anterior | | | | | Origem dos Dados do Veículo | | |
| O*****S**T*****L*** | | | | | CADASTRO | | |
| Município de Emplacamento | | | Licenciado | Data de aquisição | Situação | | |
| ITAPOA | | | 2021 CRLV Digital | 07/01/2020 | EM CIRCULAÇÃO | | |
| Observação | | | | | | | |
| VEICULO COM ACESSIBILIDADE C | | | | | | | |
| Restrição à Venda | | | | | | | |
| Sem gravame | | | | | | | |
| Informações PENDENTES originadas das financeiras via SNG - Sistema Nacional de Gravame | | | | | | | |
| Nenhuma informação pendente até esta data | | | | | | | |
| Restrições | | | | | | | |
| Nenhuma restrição registrada até esta data | | | | | | | |
| Autorização de Estampagem | | | | | | | |
| Nenhuma autorização de estampagem em aberto cadastrada para este veículo. | | | | | | | |
| Listagem de Débitos | | | | | | | |
| Classe (Clique abaixo para a emissão da GUIA) | Número DetranNET | Vencimento | Valor Nominal(R\$) | Multa(R\$) | Juros(R\$) | Valor Atual(R\$) | |
| Licenciamento Anual 2022 | 525.495.252 | 01/08/2022 | 142,69 | 0,00 | 0,00 | 142,69 | |
| IPVA (Cota Unica) 2022 | 525,495,253 | 31/05/2022 | 1,256,33* | 0,00 | 0,00 | 1,256,33* | |
| IPVA (1a. Cota) 2022 | 525,495,254 | 10/05/2022 | 418,78 | 0,00 | 0,00 | 418,78 | |
| IPVA (2a. Cota) 2022 | 525,495,255 | 10/06/2022 | 418,78 | | | 1ª Cota não vencida | |
| IPVA (3a. Cota) 2022 | 525,495,256 | 11/07/2022 | 418,77 | | | 1ª Cota não vencida | |
| * Não contabilizado no total | | | | | Total dos Débitos | R\$ 1.399,02 | |
| Taxas Detran | Seguro DPVAT | IPVA | Multas | | | | |
| 142,69 | 0,00 | 1,256,33 | 0,00 | | | | |
| Listagem IPVA Notificados / Dívida Ativa | | | | | | | |
| Nenhuma Notificação de IPVA para este veículo. | | | | | | | |
| Histórico de Infrações Notificadas | | | | | | | |
| Nenhuma Notificação de Autuação para este veículo até o momento. | | | | | | | |
| Infrações em Autuação | | | | | | | |
| Nenhuma Notificação de Autuação em aberto para este veículo até o momento. | | | | | | | |
| Listagem de Multas | | | | | | | |
| Nenhuma multa em aberto cadastrada para este veículo até o momento. | | | | | | | |
| Último Processo | | | | | | | |
| Processo | Interessado | Início em | | | | | |
| 00085459/2020 | 811*****00 | 29/01/2020 às 08h03min | | | | | |
| Situação | Final em | | | | | | |
| Encerrado | 10/02/2020 às 16h50min | | | | | | |
| Serviço | | Execução em | | | | | |
| Transferência outra UF | | Em 29/01/2020 às 08h03min | | | | | |
| Transferência de Propriedade | | Em 29/01/2020 às 08h03min | | | | | |
| Geração de guia de pagamento | | Em 29/01/2020 às 08h03min | | | | | |
| Conversão Nova PIV | | Em 01/02/2020 às 12h00min | | | | | |
| Auditoria | | Em 10/02/2020 às 16h50min | | | | | |
| Autorização Nova PIV | | Em 10/02/2020 às 16h50min | | | | | |
| Emissão CRV(1ª via) | | Em 11/02/2020 às 08h44min | | | | | |
| Recurso de Infração | | | | | | | |
| Processo | Numero do Auto | Detalhamento da Infração | | | | Resultado do Processo | |
| CETRA 253/2018 Em 21/12/2018 requerido pelo Proprietário | DETRAN/SC-008786-54404629W-6920-1 | DEIXAR DE EFETUAR REG DO VEIC EM 30 DIAS QDO FOR TRANSF PROP EM BLUMENAU no dia 18/10/2017 às 11h17min RUA HUMBERTO DE CAMPOS, 242 | | | | Indeferido em 29/05/2020 | |
| JARI 108/2018 Em 02/02/2018 requerido pelo Proprietário | DETRAN/SC-008786-54404629W-6920-1 | DEIXAR DE EFETUAR REG DO VEIC EM 30 DIAS QDO FOR TRANSF PROP EM BLUMENAU no dia 18/10/2017 às 11h17min RUA HUMBERTO DE CAMPOS, 242 | | | | Indeferido em 14/11/2018 | |

Não Possui valor como NADA CONSTA !

Fonte: Detran-SC (2022).

Com base no quadro de detalhamento dos veículos, usando como data o Ano do Modelo, que pode ser 1 ano a mais que o de Fabricação, a idade média da frota é evidenciada no Quadro 4 tendo 2021 como base.

Quadro 4 – Idade média da frota

| Características | BEM | ANO | MOD. | PLACA | PREFIXO | Idade em 2021 |
|--|---------------------|------|------|--------------------|---------|---------------|
| ÔNIBUS USADO, CHASSI: 9BM384067BB796316 MARCA/MOD: M. BENZ/MPOLO - TORINO U ANO FAB / ANO MOD: 2011/2011, PLACA: EFO-1549 | (1) ônibus Usado | 2011 | 2011 | EFO1549 | 3007 | 10 anos |
| Veículo Ônibus usado, ano e modelo 2011, chassi 9BM384067BB779401, Mercedes - Benz, carroceria Marcopolo Torino. Placa CUE-2396 CHASSI 9BM384067BB779401 | (2) ônibus Usado | 2011 | 2011 | CUE2396 | 3008 | 10 anos |
| Veículo Ônibus usado, ano e modelo 2011, chassi 9BM384067BB779416, Mercedes - Benz, carroceria Marcopolo Torino. Placa CUE-2397 | (3) ônibus Usado | 2011 | 2011 | CUE2397 | 3015 | 10 anos |
| Veículo Ônibus usado, ano e modelo 2011, chassi 9BM384067BB795619, Mercedes - Benz, carroceria Marcopolo Torino. Placa CUE-2545 | (4) ônibus Usado | 2011 | 2011 | CUE2545 CUE2F45 | 3002 | 10 anos |
| ÔNIBUS USADO M. BENZ OF 1722 CARROCERIA MARCOPOLO TORINO, ANO E - MODELO 210 CHASSI 9BM384078AB717171, PLACA CUE-2095 | (5) ônibus Usado | 2010 | 2010 | CUE2095 | 3016 | 11 anos |
| ÔNIBUS USADO M. BENZ OF 1722 CARROCERIA MARCOPOLO TORINO ANO E - MODELO 2010 CHASSI N. 9BM384078AB717139, PLACA CUE-2103 | (6) ônibus Usado | 2010 | 2010 | CUE2103 | 3017 | 11 anos |
| ÔNIBUS USADO M. BENZ OF 1722 CARROCERIA MARCOPOLO TORINO ANO E - MODELO 2010 CHASSI N. 9BM384078AB717141, PLACA CUE-2104 | (7) ônibus Usado | 2010 | 2010 | CUE2104 | 3018 | 11 anos |
| CHASSI PARA ÔNIBUS N. 9BM979277KB099818 MODELO LO-916/48 0698B, ANO - 2018 MODELO 2019, MARCA MERCEDES BENZ, MOTOR N. 924999U1238846, - combustível diesel | (8) CHASSI | 2018 | 2019 | | | 2 anos |
| CHASSI MBB OF-1721/59 N. 9BM384078LB145328, ANO 2019, modelo 2020, - motor n. 924998u1279143, combustível diesel | (9) CHASSI | 2019 | 2020 | | | 1 ano |
| CHASSI MBB OF-1721/59 N. 9BM384078LB145118, ano 2019, modelo 2020, - motor n. 924998u1278854, combustível diesel. | (10) CHASSI | 2019 | 2020 | RAI6376 | 50 | 1 ano |
| CHASSI 9BM384078BB782199 | (11) | 2011 | 2011 | KNZ3535 | 3019 | 10 anos |

Fonte: dados do estudo.

Para os 11 veículos listados, a idade máxima é de 11 anos (veículos 5, 6 e 7), a idade mínima de 1 ano (chassi 9 e 10) e a idade **média de 7,9 anos**. Como os termos do Edital e Contrato não estabelecem se a idade é calculada pelo ano de fabricação ou do modelo, optou-se por adotar o mais favorável à Concessionária, no caso o do modelo.

Do exposto e com base nos documentos disponíveis, a equipe entende que a idade da frota está em desacordo com o estabelecido no item 10 do Edital, p. 100. A saber:

Durante todo o período de concessão, a Contratada deverá manter sua frota, inclusive reserva técnica (a qual deverá ser de no mínimo 5% do total de veículos operacionais) dentro dos seguintes limites:

- ✓ Idade média da frota: 5 (cinco) anos;
- ✓ Idade máxima de quaisquer ônibus: 10 (dez) anos.

Embora conste do Ofício nº 20/2021 da Concessionária que esta teria cumprido todos os requisitos necessários à obtenção da Operação Plena, não foram apresentados documentos contábeis e fiscais comprobatórios para demonstrar tal aptidão.

Visa destacar que mesmo tendo sido requisitadas pela FURB, não foram prestadas informações contábeis mínimas à revisão do valor tarifário pleno (balanços, documentos fiscais, etc.), de sorte que, salvo melhor juízo, pela negativa de informações incorreria a Concessionária em violação ao disposto no Contrato de Concessão Nº 90/2018, Capítulo IV, seção 17.2.

Considerando esse cenário e de acordo com as normas e princípios contábeis, não é possível concluir que a Concessionária cumpriu com as obrigações tendentes a verter a Operação Transitória em Operação Plena. Ressalvada, portanto, a complementação documental, em havendo, entende-se que a Concessionária não faria jus à percepção do subsídio previsto no Contrato, ao menos até comprovação dos investimentos e demais critérios estabelecidos para transição entre as operações.

4.2 Análise da remuneração e do equilíbrio econômico-financeiro do contrato

O Contrato nº 90/2018 estabelece na Cláusula 16 que a Concessionária será remunerada pela Receita Tarifária, que compreende a Tarifa Pública (paga pelo Usuário), o subsídio, de responsabilidade do Município e a Tarifa Escolar (custeada por fontes públicas não necessariamente vinculadas à Concessão – Fundo da Educação, etc.).

Embora na Proposta Econômica do certame a Concessionária tenha ofertado a Tarifa de Remuneração fixada em R\$ 6,95 (seis reais e noventa e cinco centavos), a

Concessionária sagrou-se vencedora da licitação por valor inferior, tendo sido homologada a licitação, adjudicado o objeto e firmado o Contrato pelo valor de R\$5,50 (cinco reais e cinquenta centavos), de acordo com o Protocolo nº 6.986/2018, de 27 de agosto de 2018.

Tal preço passaria a vigorar na forma estabelecida no item 16.2 do Contrato, *in verbis*:

16.2. A TARIFA DE REMUNERAÇÃO, ofertada pela CONCESSIONÁRIA no processo licitatório é de R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos), tendo como data base agosto de 2018, e vigorará a partir do início da OPERAÇÃO PLENA ou após 1 (um) ano contado do início da OPERAÇÃO TRANSITÓRIA, o que ocorrer depois.

Até o início da Operação Plena, portanto, a remuneração da Concessionária consistiria na Tarifa Pública, qual seja, R \$ 4,00 (quatro reais).

Na vigência da Operação Plena, a Concessionária receberia do Município Subsídio a fim de complementar a Tarifa de Remuneração e assegurar a modicidade da mesma, na forma do art. 6º da Lei Municipal nº 625, de 11 de novembro de 2015.

Dito subsídio deveria ser pago todo dia 15 (quinze) do mês, mediante conferência do Relatório Gerencial de Transporte de Passageiros emitido até o dia 05 (cinco) pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica e consequente emissão de Nota Fiscal.

Com relação ao equilíbrio econômico-financeiro, o item 21.1 estabelece que as condições estabelecidas no Contrato, na Proposta Econômica, nos anexos e no Edital constituem o equilíbrio econômico-financeiro inicial da concessão.

A fim de assegurar o equilíbrio da operação, o Contrato estabeleceu duas hipóteses para a flutuação do valor da Tarifa de Remuneração, quais sejam, o reajuste e a revisão tarifária.

Em linhas simples, o reajuste se destina a manter as condições ordinárias da operação, preservando o poder aquisitivo da tarifa frente à variação dos insumos empregados na Concessão realizado anualmente, sempre em novembro.

Pondere-se, neste particular, o conflito normativo da Concessão no que tange aos cálculos de tal variação da Tarifa, ensejado potencialmente pela retomada do trâmite do processo licitatório após sua suspensão. Extraí-se do item 21.6 o seguinte:

21.6. Do Reajuste da TARIFA. O valor da TARIFA DE REMUNERAÇÃO e da TARIFA ESCOLAR será reajustado, a cada 12 (doze) meses, contados da data base de apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA vencedora da licitação, portanto março de 2018.

Lado outro, o item 16.2 preconiza normativa diversa, a saber:

16.2. A TARIFA DE REMUNERAÇÃO, ofertada pela CONCESSIONÁRIA no processo licitatório é de R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos), tendo como data base agosto de 2018, e vigorará a partir do início da OPERAÇÃO PLENA ou após 1 (um) ano contado do início da OPERAÇÃO TRANSITÓRIA, o que ocorrer depois. [grifou-se]

Quanto à revisão tarifária com base no reequilíbrio econômico-financeiro, consta no Contrato Administrativo que é possível “sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão” [item 21.1].

O próprio Contrato tratou de estabelecer as hipóteses em que a Revisão da Tarifa é possível, (item 21.3.1), a saber:

(i) sempre que ocorrerem variações acima dos percentuais de 15% (quinze por cento) para mais ou para menos, na quilometragem rodada do sistema em relação aos montantes previstos como premissas do Edital de Licitação, considerando-se todas as repercussões sobre os investimentos, custos e a receita;

(ii) O primeiro eventual pleito de revisão com base no inciso (i) supra somente poderá ser efetuado após 12 (doze) meses de OPERAÇÃO PLENA, sendo que a quilometragem a ser considerada para tal hipótese será a aferida unicamente no período de OPERAÇÃO PLENA;

(ii) Sempre que ocorrer variação acima dos percentuais de 5% (cinco por cento) para mais ou para menos na demanda de PASSAGEIROS EQUIVALENTES, considerados individualmente os PAGANTES e os ESTUDANTES, em relação à utilizada como base na TARIFA DE REMUNERAÇÃO e na TARIFA ESCOLAR em vigor, considerando sempre a média apurada no período retroativo de 12 (doze) meses;

O primeiro eventual pleito de revisão com base no inciso (ii) supra somente poderá ser efetuado após 12 (doze) meses de OPERAÇÃO PLENA, sendo que a demanda a ser considerada para tal hipótese será a aferida unicamente no período de OPERAÇÃO PLENA;

(iii) Sempre que ocorrer variação da composição de investimentos em frota, decorrente de determinação do CONCEDENTE, em razão de

acréscimo ou diminuição de veículos, mudança de tipo de veículo, ou modificação de vida útil ou idade média máxima;

(iv) Ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos que incidem sobre o serviço ou a receita da CONCESSIONÁRIA ou sobrevierem disposições legais, após a data de apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA, de comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;

(v) Sempre que houver acréscimo ou supressão dos encargos previstos neste CONTRATO, no Edital de Licitação e/ou em seus ANEXOS, para mais ou para menos, conforme o caso; e

(vi) Sempre que houver alteração unilateral deste CONTRATO, que comprovadamente altere os encargos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso.

Nos processos de revisão tarifária, a aferição da Tarifa de Remuneração e, por consequência, da Tarifa Escolar, para reequilíbrio do Contrato, será realizada por meio do fluxo de caixa apresentado na Proposta Econômica, assegurando-se a proteção, no decurso do tempo, dos elementos de mérito da TIR (Taxa Interna de Retorno) apresentada pela Concessionária na Proposta.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pode ser implementada mediante a adoção das seguintes alternativas, isolada ou cumulativamente (Edital, p. 35-36):

Prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO, observados os prazos mínimos e máximos previstos na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

(ii) Revisão do cronograma de investimentos;

(iii) Revisão da TARIFA DE REMUNERAÇÃO e da TARIFA ESCOLAR para mais ou para menos;

(iv) Compensação com eventuais créditos tributários vencidos ou vincendos da CONCESSIONÁRIA mediante lei autorizativa;

(v) Pagamento à CONCESSIONÁRIA, pelo CONCEDENTE, dos investimentos, custos ou despesas adicionais que tenham sido efetivamente incorridos ou do valor equivalente da receita efetivamente perdida; e,

(vi) Outras modalidades previstas em lei.

Caberá às PARTES, em comum acordo, a escolha da forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro,

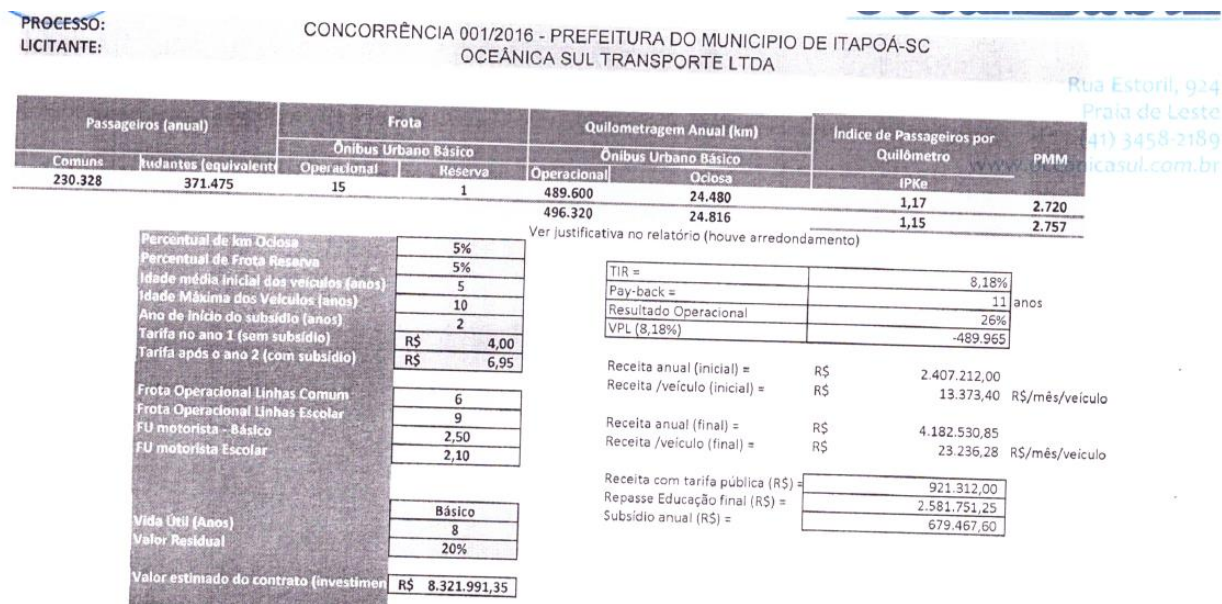
buscando sempre assegurar a continuidade da prestação do SERVIÇO e a preservação da capacidade de pagamento dos FINANCIAMENTOS.

Infere-se, pois, que qualquer procedimento de revisão tarifária demanda a incursão na documentação contábil da Concessionária, de sorte que, pela ausência de tais informações, resta inviável promover-se a revisão do valor da Tarifa de Remuneração.

Chama atenção da equipe o fato de, após o certame no qual a Concessionária foi vencedora, esta apresentou compromisso de redução do valor da tarifa **sem, no entanto**, ter ocorrido a **necessária** revisão do Fluxo de Caixa. Parece-nos, pelas evidências documentais disponíveis, que este ato resultou em um desequilíbrio econômico-financeiro desde o **início das atividades**, consentido pelos atores envolvidos.

A Figura 6 ilustra o resumo do Fluxo de Caixa e dos indicadores de investimento apresentado na Proposta Econômica, cujo valor da passagem era de R\$ 6,95, após a fase transitória.

Figura 6 – Resumo do Fluxo de Caixa e indicadores de investimento contidos na Proposta Econômica



Fonte: Oceânica (2018, p. 5).

Na sequência a Figura 7 ilustra o resumo do Fluxo de Caixa e dos indicadores de investimento apresentado na Proposta Econômica, cujo valor da passagem era de R\$ 5,50, após a Fase transitória.

Figura 7 – Resumo do Fluxo de Caixa e indicadores de investimento segundo planilha de cálculo revisada

PROCESSO: CONCORRÊNCIA 001/2016 - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ-SC
LICITANTE: OCEÂNICA SUL TRANSPORTE LTDA

| Passageiros (anual) | | Frota | | Quilometragem Anual (km) | | Índice de Passageiros por Quilômetro | | PMM |
|---------------------|------------------------|-------------|---------|--------------------------|--------|--------------------------------------|--|-------|
| Comuns | tudantes (equivalente) | Operacional | Reserva | Operacional | Ociosa | IPKe | | |
| 230.328 | 371.475 | 15 | 1 | 489.600 | 24.480 | 1,17 | | 2.720 |
| | | | | 496.320 | 24.816 | 1,15 | | 2.757 |

Ver justificativa no relatório (houve arredondamento)

| | |
|---|------------------|
| Percentual de km Ociosa | 5% |
| Percentual de Frota Reserva | 5% |
| Idade média inicial dos veículos (anos) | 5 |
| Idade Máxima dos Veículos (anos) | 10 |
| Ano de início do subsídio (anos) | 2 |
| Tarifa no ano 1 (sem subsídio) | R\$ 4,00 |
| Tarifa após o ano 2 (com subsídio) | R\$ 5,50 |
| Frota Operacional Linhas Comum | 6 |
| Frota Operacional Linhas Escolar | 9 |
| FU motorista - Básico | 2,50 |
| FU motorista Escolar | 2,10 |
| Vida Útil (Anos) | Básico |
| Valor Residual | 20% |
| Valor estimado do contrato (investiment | R\$ 8.321.991,35 |

| | |
|-----------------------|------------|
| TIR = | -9,96% |
| Pay-back = | 0 anos |
| Resultado Operacional | 7% |
| VPL (8,18%) | -5.002.186 |

| | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| Receita anual (inicial) = | R\$ 2.407.212,00 |
| Receita /veículo (inicial) = | R\$ 13.373,40 R\$/mês/veículo |
| Receita anual (final) = | R\$ 3.309.916,50 |
| Receita /veículo (final) = | R\$ 18.388,43 R\$/mês/veículo |
| Receita com tarifa pública (R\$) = | 921.312,00 |
| Repasse Educação final (R\$) = | 2.043.112,50 |
| Subsídio anual (R\$) = | 345.492,00 |

Fonte: Oceânica (2018, p. 1).

A redução da receita tarifaria de R\$ 6,95 para R\$ 5,50, sem que houvesse readequação dos investimentos resultou em um desequilíbrio econômico-financeiro, explicitado na Figura 7 (no quadro em vermelho). Pelo exposto, presumimos que a Concessão assumiu que irá operar sem que ocorra condições econômicas e financeiras para isso.

A equipe entende como preocupante a existência de desequilíbrio econômico e financeiro, desde o início do Contrato, pois há uma propensão real de deterioramento da qualidade dos serviços a serem prestados durante o período de vigência estimado no fluxo de caixa (15 anos), caso não ocorra a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

4.3 Cálculo do reajuste da tarifa

Outro aspecto destinado a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato diz respeito ao reajuste da Tarifa.

Sobre esse prisma, a cada 12 (doze) meses, contados da data base de apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA, a Tarifa de Remuneração é reajustada.

O reajuste tarifário ocorre no dia 10 de novembro de cada ano, em função da necessidade de aguardar a publicação dos índices públicos considerados na fórmula paramétrica de reajuste, **descrita no item 2.1.6.2** do Contrato a seguir replicada:

A responsabilidade pela execução do cálculo é da Concessionária, que o submete ao Município para “validação”, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis. Estando adequado, compete ao Município decretar o novo valor da Tarifa, homologando o reajuste.

A Tabela 3 contempla o reajuste da tarifa, para os períodos de 2018/2019, 2019/2020 e 2020/2021, calculadas segundo o entendimento da equipe na qual **a concessão ainda está na fase pré-operacional**. Assim, a correção tem como base o valor de R\$ 4,00.

Tabela 3 – Cálculo reajuste tarifário para entre 2018 e 2021, três períodos

$$TR = TP \times \left\{ \underbrace{1}_{A} + \underbrace{\left[0,22 \times \left(\frac{PRD_i - PRD_o}{PRD_o} \right) \right]}_B + \underbrace{\left[0,22 \times \left(\frac{IVRCA_i - IVRCA_o}{IVRCA_o} \right) \right]}_C + \underbrace{[0,52 \times VPO]}_D + \underbrace{\left[0,04 \times \left(\frac{IGPDI_i - IGPDI_o}{IGPDI_o} \right) \right]}_E \right\}$$

| Parte da Equação | Descrição | Col 1 | Col 2 | Col 3 | Col 4 | Col 5 |
|------------------|-----------|------------|------------|---------|--------|-------------|
| | | Base 2018 | Base 2019 | Varição | Peso | Col3 x Col4 |
| A | TP | 4,0000 | | | | |
| B | PRD | 3,3040 | 2,9540 | -0,1059 | 0,2200 | -0,0233 |
| C | IVRCA | 134,5500 | 143,9880 | 0,0701 | 0,2200 | 0,0154 |
| D | VPO | 2.100,0000 | 2.207,0000 | 0,0510 | 0,5200 | 0,0224 |
| | IPC | 564,1380 | 583,9440 | 0,0351 | | |
| | VPO>IPC | | 0,5000 | 0,0430 | | |
| E | IGPDI | 676,6950 | 0,0759 | 0,0759 | 0,0400 | 0,0030 |
| Soma | | | | | | 0,0175 |
| Fator (1+Soma) | | | | | | 1,0175 |

| Tarifa (Tarifa Inicial X Fator) | | | | | | 4,0702 |
|---|-----------|--------------------|--------------------|-------------------|------------------|----------------------|
| Valor da Tarifa a partir de 10/11/2019 | | | | | | R\$ 4,07 |
| Valor da Tarifa Pública Escolar | | | | | | R\$ 2,04 |
| Parte da Equação | Descrição | Col 1 Base 2018 | Col 2 Base 2020 | Col 3 Variação | Col 4 Fator 1 | Col 5 Col3 x Col4 |
| A | TP | 4,0000 | | | | |
| B | PRD | 3,3040 | 2,9310 | -0,0436 | 0,2200 | -0,0248 |
| C | IVRCA | 134,5500 | 154,2170 | 0,1462 | 0,2200 | 0,0322 |
| C | VPO | 2.100,0000 | 2.207,0000 | 0,0510 | 0,5200 | 0,0265 |
| | IPC | 564,1380 | 605,0580 | 0,0725 | | |
| VPO<IPC | | | | | | |
| E | IGPDI | 676,6950 | 862,2590 | 0,2742 | 0,0400 | 0,0110 |
| Soma | | | | | | 0,0448 |
| Fator (1+Soma) | | | | | | 1,0448 |
| Tarifa (Tarifa Inicial X Fator) | | | | | | 4,1791 |
| Valor da Tarifa a partir de 10/11/2020 | | | | | | R\$ 4,18 |
| Valor da Tarifa Pública Escolar | | | | | | R\$ 2,09 |

| Parte da Equação | Descrição | Col 1 Base 2018 | Col 2 Base 2021 | Col 3 Variação | Col 4 Fator 1 | Col 5 Col3 x Col4 |
|---|-----------|--------------------|--------------------|-------------------|------------------|----------------------|
| A | TP | 4,0000 | | | | |
| B | PRD | 3,5000 | 4,5940 | 0,3126 | 0,2200 | 0,0688 |
| C | IVRCA | 134,5500 | 178,0360 | 0,3232 | 0,2200 | 0,0711 |
| C | VPO | 2.100,0000 | 2.330,0000 | 0,1095 | 0,5200 | 0,0570 |
| | IPC | 564,1380 | 663,1680 | 0,1755 | | |
| VPO<IPC | | | | | | |
| E | IGPDI | 676,6950 | 1.064,3100 | 0,5728 | 0,0400 | 0,0229 |
| Soma | | | | | | 0,2197 |
| Fator (1+Soma) | | | | | | 1,2197 |
| Tarifa (Tarifa Inicial X Fator) | | | | | | 4,8789 |
| Valor da Tarifa a partir de 10/11/2021 | | | | | | R\$ 4,88 |
| Valor da Tarifa Pública Escolar | | | | | | R\$ 2,44 |

Obs. Os valores em vermelho foram alterados em relação ao Edital em decorrência da ausência da informação, conforme explicitado na Metodologia.

Fonte: elaborado pela equipe.

Com base no apresentado acima, a tarifa de remuneração pública é de R\$ 4,88 e a escolar R\$ 2,44. A base é R\$ 4,00 (tarifa da fase transitória) em decorrência da não existência de documentos comprobatórios que comprovem o atendimento de todas as exigências previstas em contrato e no Edital para transição de fase.

No procedimento sob análise, identificou-se a ocorrência de diversos pedidos de reajuste da Tarifa de Remuneração e um de Revisão Tarifária realizados pela Concessionária, havendo notícia da autorização de majoração da Tarifa, por meio do

Decreto Municipal nº 4.931, de 12 de fevereiro de 2021, passando a Tarifa Pública de R\$ 4,00 para R\$ 5,00 (cinco reais), com efeitos a partir de 12 de março de 2021.

No que se refere ao Documento Cálculo do Primeiro Reajuste Tarifário, os parâmetros aplicados na fórmula divergem dos aqui adotados em um único índice - Índice de Preços ao Consumidor (IPC). A Concessionária adotou o valor do IPC específico da Coluna 6 – Transporte Público, em detrimento ao índice Geral, adotado neste estudo.

No contrato, o IPC é um parâmetro para correção do valor do IVR, o qual por sua vez está baseado na variação da Mão de Obra Operacional, ou uma ponderação sobre o IPC, caso a variação da Mão de Obra Operacional seja maior a variação que o IPC do período. Entendemos que o índice deve refletir o Preço ao Consumidor Geral e não específico para o Transporte, por tratar-se da remuneração do trabalhador. A divergência de cálculo representa uma diferença de R\$ 0,02 majorados a menor neste estudo, comparativamente ao cálculo estabelecido pela Concessionária.

No caso da assunção de Operação Plena, no qual a tarifa inicial de correção seria R\$ 5,50 e não R\$ 4,00, como apresentado na tabela acima, a Tabela 4, apresenta o cálculo da tarifa, para o período entre 2018 e 2021, o qual contempla três reajustes, para o caso da Operação Plena, ou seja, com o preço base da tarifa de R\$ 5,50.

Tabela 4 – Cálculo reajuste tarifário para entre 2018 e 2021, três períodos, base tarifa plena

$$TR = TP \times \left\{ 1 + \underbrace{\left[0,22 \times \left(\frac{PRD_i - PRD_0}{PRD_0} \right) \right]}_B + \underbrace{\left[0,22 \times \left(\frac{IVRCA_i - IVRCA_0}{IVRCA_0} \right) \right]}_C + \underbrace{[0,52 \times VPO]}_D + \underbrace{\left[0,04 \times \left(\frac{IGPDI_i - IGPDI_0}{IGPDI_0} \right) \right]}_E \right\}$$

| Parte da Equação | Descrição | Col 1 | Col 2 | Col 3 | Col 4 | Col 5 |
|---------------------------------|-------------------|------------|------------|---------------|--------|-------------|
| | | Base 2018 | Base 2019 | Varição | Peso | Col3 x Col4 |
| A | TP | 5,5000 | | | | |
| B | PRD | 3,3040 | 2,9540 | -0,1059 | 0,2200 | -0,0233 |
| C | IVRCA | 134,5500 | 143,9880 | 0,0701 | 0,2200 | 0,0154 |
| D | VPO | 2.100,0000 | 2.207,0000 | 0,0510 | 0,5200 | 0,0224 |
| | IPC | 564,1380 | 583,9440 | 0,0351 | | |
| | VPO>IPC | | 0,5000 | 0,0430 | | |
| E | IGPDI | 676,6950 | 728,0400 | 0,0759 | 0,0400 | 0,0030 |
| Soma | | | | | | 0,0175 |
| Fator (1+Soma) | | | | | | 1,0175 |
| Tarifa (Tarifa Inicial X Fator) | | | | | | 5,5965 |

| | |
|---|-----------------|
| Valor da Tarifa a partir de 10/11/2019 | R\$ 5,60 |
| Valor da Tarifa Pública Escolar | R\$ 2,80 |

| Parte da Equação | Descrição | Col 1 | Col 2 | Col 3 | Col 4 | Col 5 |
|---|-----------|------------|------------|----------|---------|-----------------|
| | | Base 2018 | Base 2020 | Variação | Fator 1 | Col3 x Col4 |
| A | TP | 5,5000 | | | | |
| B | PRD | 3,3040 | 2,9310 | -0,1129 | 0,2200 | -0,0248 |
| C | IVRCA | 134,5500 | 154,2170 | 0,1462 | 0,2200 | 0,0322 |
| C | VPO | 2.100,0000 | 2.207,0000 | 0,0510 | 0,5200 | 0,0265 |
| | IPC | 564,1380 | 605,0580 | 0,0725 | | |
| VPO<IPC | | | | | | |
| E | IGPDI | 676,6950 | 862,2590 | 0,2742 | 0,0400 | 0,0110 |
| Soma | | | | | | 0,0449 |
| Fator (1+Soma) | | | | | | 1,0449 |
| Tarifa (Tarifa Inicial X Fator) | | | | | | 5,7470 |
| Valor da Tarifa a partir de 10/11/2019 | | | | | | R\$ 5,75 |
| Valor da Tarifa Pública Escolar | | | | | | R\$ 2,87 |

| Parte da Equação | Descrição | Col 1 | Col 2 | Col 3 | Col 4 | Col 5 |
|---|-----------|------------|------------|----------|---------|-----------------|
| | | Base 2018 | Base 2021 | Variação | Fator 1 | Col3 x Col4 |
| A | TP | 5,5000 | | | | |
| B | PRD | 3,5000 | 4,5940 | 0,3126 | 0,2200 | 0,0688 |
| C | IVRCA | 134,5500 | 178,0360 | 0,3232 | 0,2200 | 0,0711 |
| C | VPO | 2.100,0000 | 2.330,0000 | 0,1095 | 0,5200 | 0,0570 |
| | IPC | 564,1380 | 663,1680 | 0,1755 | | |
| VPO<IPC | | | | | | |
| E | IGPDI | 676,6950 | 1.064,3100 | 0,5728 | 0,0400 | 0,0229 |
| Soma | | | | | | 0,2197 |
| Fator (1+Soma) | | | | | | 1,2197 |
| Tarifa (Tarifa Inicial X Fator) | | | | | | 6,7085 |
| Valor da Tarifa a partir de 10/11/2019 | | | | | | R\$ 6,71 |
| Valor da Tarifa Pública Escolar | | | | | | R\$ 3,35 |

Fonte: elaborado pela equipe.

Assim, havendo entendimento por parte do Município de que a Concessionária deve ser remunerada pela alíquota de Operação Plena, o valor atual da tarifa seria de R\$ 6,71 e para a tarifa escolar pública de R\$ 3,35.

5 PARECER TÉCNICO

O Contrato Administrativo Nº 56/2021, celebrado entre o Município de Itapoá e a FURB, estabeleceu a entrega de três produtos: (a) determinação do valor do subsídio a ser pago, nos termos do Contrato de Concessão 90/2018; (b) análise do impacto das variações ocorridas no atual serviço de transporte municipal por meio de Licitação; (c) revisão do valor da tarifa básica e estudantil.

O parecer está pautado nos procedimentos metodológicos elencados na Seção 3 e na análise da assunção dos serviços apresentada na Seção 4, deste Relatório.

5.1 Determinação do valor do subsídio a ser pago, nos termos do Contrato de Concessão 90/2018

De acordo com a Cláusula 16 do Contrato, só há previsão de pagamento de subsídio à Concessionária na vigência da Operação Plena.

É relevante destacar que não foram localizadas evidências que explicitem como o subsídio deve ser calculado, o que pode tornar subjetivo seu estabelecimento.

No Edital, a única menção ao cálculo do subsídio está contida na página 3 (definições), em que consta:

XXXII. SUBSÍDIO: É o valor pecuniário a ser pago pela CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA para complementar **eventual diferença existente** entre a TARIFA DE REMUNERAÇÃO e a TARIFA PÚBLICA.

Por tarifa pública consta:

XXXIV. TARIFA PÚBLICA: É o **valor pecuniário** a ser **cobrado** pela CONCESSIONÁRIA **dos USUÁRIOS**, pela utilização dos SERVIÇOS de TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO;

Por tarifa de remuneração consta:

XXXV. TARIFA DE REMUNERAÇÃO: É o valor pecuniário a ser pago à CONCESSIONÁRIA pela prestação dos SERVIÇOS, composto pela TARIFA PÚBLICA e SUBSÍDIO.

Relevante destacar que a Concessionária apresenta dois cálculos para determinação do subsídio, ver Figura 8 e 9.

Figura 8 – Cálculo do subsídio anual elaborado pela Concessionária, para o primeiro ano

PROCESSO: CONCORRÊNCIA 001/2016 - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ-SC
LICITANTE: OCEÂNICA SUL TRANSPORTE LTDA

| Passageiros (anual) | | Frota | | Quilometragem Anual (km) | | Índice de Passageiros por Quilômetro | |
|---------------------|--------------------------|-------------|---------|--------------------------|--------|--------------------------------------|-------|
| Comuns | Estudantes (equivalente) | Operacional | Reserva | Operacional | Ociosa | IPKe | PMM |
| 230.328 | 371.475 | 15 | 1 | 489.600 | 24.480 | 1,17 | 2.720 |
| | | | | 496.320 | 24.816 | 1,15 | 2.757 |

Ver justificativa no relatório (houve arredondamento)

| | |
|---|----------|
| Percentual de km Ociosa | 5% |
| Percentual de Frota Reserva | 5% |
| Idade média inicial dos veículos (anos) | 5 |
| Idade Máxima dos Veículos (anos) | 10 |
| Ano de início do subsídio (anos) | 2 |
| Tarifa no ano 1 (sem subsídio) | R\$ 4,00 |
| Tarifa após o ano 2 (com subsídio) | R\$ 5,50 |
| Frota Operacional Linhas Comum | 6 |
| Frota Operacional Linhas Escolar | 9 |
| FU motorista - Básico | 2,50 |
| FU motorista Escolar | 2,10 |
| Vida Útil (Anos) | Básico 8 |
| Valor Residual | 20% |

| | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| TIR = | -9,96% |
| Pay-back = | 0 anos |
| Resultado Operacional | 7% |
| VPL (8,18%) | -5.002.186 |
| Receita anual (inicial) = | R\$ 2.407.212,00 |
| Receita /veículo (inicial) = | R\$ 13.373,40 R\$/mês/veículo |
| Receita anual (final) = | R\$ 3.309.916,50 |
| Receita /veículo (final) = | R\$ 18.388,43 R\$/mês/veículo |
| Receita com tarifa pública (R\$) = | 921.312,00 |
| Repasso Educação final (R\$) = | 2.043.112,50 |
| Subsídio anual (R\$) = | 345.492,00 |

Fonte: Oceanica (2018).

Segundo o que consta na Planilha de Custo Revisada, o Subsídio anual é calculado da seguinte maneira:

$$Sub = (RA) - (RAS + RTE)$$

Em que:

Sub – Subsídio

RA – Receita Anual que representa a Tarifa de Remuneração multiplicado pelo total de passageiros (municípios e estudantes, previstos).

RAS – Receita Anual com Subsídio, que representa a Tarifa paga pelos usuários (subsidiada), multiplicado pelo número de usuários projetados (230.328 usuários).

RTE – Receita da Tarifa Escolar, que representa a Tarifa de Remuneração multiplicado pelo total de estudantes projetados (371.475).

Logo:

$$SUB = [5,50 \times (230.328 + 371.475)] - [(4,00 \times 230.328) + (5,50 \times 371.475)]$$

$$SUB = [3.309.916,50] - [921.312,00 + 2.043.112,50]$$



$$SUB = 345.492,00$$

Notadamente, a fórmula acima, assumida no que consta na Figura 8 está em desacordo com o Item 15.4.8 do Edital e o item 21.6.3.2 do Contrato, o qual estabelece que:

21.6.3.2. O valor da TARIFA ESCOLAR corresponderá sempre ao percentual de 50% (cinquenta por cento) da TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

Porém, no Resumo do Reajuste apresentado pela Concessionária, o cálculo é diferente do contido na Planilha de Custo Revisada, conforme a Figura 9.

Figura 9 – Resumo de cálculo de subsídio para o mês de agosto de 2019

| RESUMO SUBSÍDIO/ REAJUSTE TRANSPORTE PÚBLICO ITAPOA -SC | | |
|---|------------|----------------------|
| CONTRATO DE CONCESSAO Nº 90/2018 | | |
| AGOSTO /2019 | | |
| DESCRIÇÃO | QUANTIDADE | VALOR PERÍODO |
| SUBSÍDIO TARIFA PUBLICA R\$ 1,50 | 2108 | R\$ 3.162,00 |
| SUBSÍDIO TARIFA ESCOLAR R\$ 0,75 | 86944 | R\$ 65.208,00 |
| SUBSÍDIO TARIFA ESCOLAR EXTRA R\$ 0,75 | 2166 | R\$ 1.624,50 |
| REAJUSTE TARIFA PUBLICA R\$ 0,12 | 0 | 0 |
| REAJUSTE TARIFA ESCOLAR R\$ 0,06 | 0 | 0 |
| REAJUSTE TARIFA ESCOLAR EXTRA R\$ 0,06 | 0 | 0 |
| | | R\$ 69.994,50 |

Fonte: Oceânica (2019).

Veja que diferente do que consta na Figura 8, o subsídio foi calculado pela multiplicação dos usuários ao valor de R\$ 1,50 (R\$ 5,50 – R\$4,00) e para a tarifa escolar o subsídio foi calculado pelo valor de R\$ 0,75 (R\$ 2,75 – R\$ 2,00). Sendo este cálculo o que nos foi informalmente relatado nas reuniões com a equipe da Prefeitura.

Feito esta ressalva, para atender ao contido na alínea 'a' da Seção 1 deste Relatório, que diz respeito à determinação do valor do subsídio da Tarifa Pública e estudantil a serem pagos pelo Município, solicitou-se à Concessionária, na forma mencionada na Seção 3.1 (substrato documental da análise), que colocasse à disposição para análise técnica informações de natureza contábil, financeira e operacional da Concessão.

Embora a Concessionária tenha respondido aos ofícios enviados, e tenha se apresentado solícita aos contatos realizados pela equipe, não apresentou suas demonstrações contábeis, conforme estabelece o Edital. A impossibilidade de análise das demonstrações contábeis padronizadas, específicas para a Concessão em apreço, adicionado à não apresentação de documentos fiscais comprobatório da realização dos investimentos e demais obrigações explicitadas no Edital e no Contrato de Concessão são limitações que comprometem a execução do estudo.

No entanto, dado as evidências coletadas *in loco* e aquelas passíveis de serem analisadas, sumarizadas no Quadro 2 (*Checklist* para análise do atendimento ao Edital e Contrato para migrar para Operação Plena), amparados pelo que explicita o Edital e o Contrato de Concessão, no que se refere aos requisitos obrigatórios para que a operação seja definida como na Plena, esta equipe entende que a concessionária NÃO TEM DIREITO, ATÉ O MOMENTO, ao subsídio, uma vez que ainda se encontra EM OPERAÇÃO TRANSITÓRIA.

5.2 Análise do impacto das variações ocorridas no atual serviço de transporte municipal por meio de Licitação

Instada a Concessionária a fornecer seu fluxo de caixa realizado, que é fundamental para se calcular o real valor das variações patrimoniais e de resultado da prestação de serviços, aquela forneceu apenas as planilhas de informações de valores

projetados e constantes da Proposta Econômica inicial, de sorte que resta inviabilizada a análise horizontal de tais dados. Em linhas simples, a análise horizontal é uma técnica contábil capaz de evidenciar as principais variações financeiras ao longo do tempo, com possível impacto no valor das tarifas

Relevante destacar que conforme a Proposta Econômica apresentada pela Concessionária (24/07/2018) no processo administrativo nº 22/2016 (Edital de Concorrência nº 01/2016) o valor da Tarifa de Remuneração proposta para vigorar durante a Operação Plena seria de R\$ 6,95 (seis reais e noventa e cinco centavos), conforme detalhado da Proposta Econômica.

Contudo, a Concessionária apresentou após a formalização da ata do certame (Protocolo 6.986/2018) nova proposta de remuneração (tarifa) unitária de R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos) na vigência da Operação Plena. Desta proposta apresentada pela Concessionária e levada a efeito para fins de formalização do Contrato como Tarifa de Remuneração, não se tem notícia de sua compatibilização ao fluxo de caixa inicialmente previsto na Proposta Econômica da Concessionária e que lastreou o certame.

Destaca-se, expressamente, como preocupante o fato de que na Planilha de Custo Revisada (Anexo M), a Concessionária reduziu o valor da tarifa de remuneração de R\$ 6,95 para R\$ 5,50 sem, no entanto, ter readequado os demais valores, em especial os gastos. Isto posto, a equipe entende que o Serviço já iniciou deficitário.

O valor deficitário está explícito na Planilha de Custo Revisada (Anexo N), em que o Valor Presente Líquido (VPL) é negativo e totaliza R\$ -5.002.186,00 tendo como parâmetro uma Taxa de Atratividade Mínima de 8,18%. O déficit explicitado indica a possibilidade do serviço se tornar, ao longo da vigência do contrato, inoperante ou operante de maneira precária, por falta de recursos financeiros.

Porém, como consta neste Relatório, ao longo do período contratual, a Concessionária não comprovou/realizou os investimentos assumidos. Logo, há uma assimetria entre os valores inicialmente investidos, segundo os documentos que nos foram apresentados, e os estabelecidos na Proposta Econômica, tanto a inicial quanto a

revisada, uma vez que não houve alteração nos valores investidos, somente na receita. Reforçando a necessidade de revisão do impacto econômico atual.

Adicionado ao acima exposto, é necessário reconhecer as perdas significativas de arrecadação, em decorrência dos desdobramentos da Pandemia do Covid-19, bem como, ponderá-las com a respectiva redução dos gastos no período da Pandemia. Na visita *in loco* constatou-se, por exemplo, que o número de funcionários foi reduzido e assim permaneceu até dezembro de 2021.

Em resumo, a Concessionária que pleiteia a revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em nenhum momento comprovou tecnicamente tais prejuízos, fornecendo relatório de bilhetagem com as receitas realizadas, o que por si só não demonstra contabilmente qual seria o real valor do impacto financeiro na Concessão.

Diante da ausência de informações, previstas no próprio Contrato, a análise do impacto financeiro das variações ocorridas, ainda que seja uma variável sujeita a certo grau de subjetividade, resta inviabilizada.

Com efeito, a esse respeito, no Brasil a estrutura conceitual para relatório financeiro (Pronunciamento Técnico CPC 00 (R2)) descreve as características qualitativas da informação contábil, e dentre elas, pode-se citar as seguintes características essenciais:

Relevância: as informações devem ser capazes de fazer a diferença na tomada de decisão pelos usuários, para isso devem ser revestidas de valor preditivo ou valor confirmatório. Quanto ao valor confirmatório, a informação deve ser capaz de fornecer *feedback*, confirmar ou alterar avaliações anteriores.

Representação fidedigna: os relatórios financeiros devem representar os fenômenos econômicos em palavras e números, bem como apontar a essência dos fenômenos que pretendem representar.

Ainda, pode-se citar as informações de qualidade previstas no Pronunciamento Técnico CPC 00 (R2), que ao ver técnico deste parecer não foram satisfeitos pela Concessionária, senão vejamos:

Comparabilidade: informações sobre a entidade que reporta são úteis se são comparáveis com informações similares de outras entidades ou mesmo informações similares da própria entidade, de outros períodos ou outra data.

Capacidade de verificação: essa característica ajuda os usuários a verificar a se as informações representam de forma fidedigna os fenômenos econômicos que pretender representar.

A leitura das quatro características acima demonstra notória evidência de que a Concessionária tratou com descuido técnico suas informações contábeis, e diante dessa restrição, descumprindo o que declarou formalmente ao Município sobre a elaboração de Demonstrações Contábeis individualizadas para a Concessão, durante todo o período da Concessão.

Portanto, é possível afirmar tecnicamente que eventual alteração no valor da tarifa carece de uma análise alternativa que busque assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão não apenas da Concessionária, mas também do Município, que não pode ser penalizado em decorrência do descumprimento contratual levado a efeito pela Concessionária.

Assim, a não apresentação dos documentos contábeis inerentes à Concessionária, sobretudo, diretamente vinculados à Concessão (Livro Diário e Razão; demonstrações financeiras assinados por responsável técnico, livros fiscais e/ou notas fiscais/contratos) e ficha de registro de funcionários, impede a finalização da análise do impacto das variações ocorridas no atual serviço de transporte municipal por meio de Licitação.

Porém, dado a inexistência de documentos que satisfizessem a equipe de trabalho, no sentido de confirmar o atendimento aos requisitos obrigatórios para assumir a fase de Operação Plena e, tendo em vistas o que estabelece o Item 21 do Contrato de Concessão, p. 14 e 15:

21.3. Qualquer alteração nos encargos da **CONCESSIONÁRIA**, sem o proporcional ajuste de remuneração, importará na obrigação do **CONCEDENTE** recompor o equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO.

21.3.1. Para os efeitos previstos nos itens anteriores, a revisão dar-se-á, dentre outros, nos seguintes casos, além daqueles já previstos no presente instrumento, que poderão ocorrer simultaneamente ou não:

[...]

a. O primeiro eventual pleito de revisão com base no inciso (i) supra somente poderá ser efetuado após 12 (doze) meses de OPERAÇÃO

PLENA, sendo que a quilometragem a ser considerada para tal hipótese será a aferida unicamente no período de OPERAÇÃO PLENA;

A equipe de trabalho entende que a Concessionária, salvo comprove o contrário, não possui direito a recomposição para equilíbrio econômico-financeiro, por ainda estar vinculada à Operação Transitória.

No que diz respeito ao período cujas atividades foram afetadas pelo *lockdown*, a falta de informações não nos permite emitir parecer sobre valores.

5.3 Parecer relativo à revisão do valor da tarifa básica e estudantil

Com base no exposto acima e diante das informações prestadas pela Concessionária e pelo Município, pode-se firmar as seguintes conclusões acerca dos Investimentos na Concessão:

- a) Pela falta de comprovação dos **investimentos** contidos no Anexo II - Termo de Referência do Edital, considerando-se assim, que a Concessionária permanece em Operação Transitória;
- b) Estando em Operação Transitória, a Concessionária é remunerada somente pela Tarifa Pública e pela Tarifa Escolar, sendo que a Tarifa Pública será considerada Tarifa de Remuneração;
- c) Na Operação Transitória, a Tarifa Pública é de R\$ 4,00 (quatro reais), assegurado à Concessionária o direito ao reajuste anual;
- d) A Concessionária receberá da Concedente o pagamento de subsídio apenas na Operação Plena;
- e) A Concessionária tem direito ao reajuste da Tarifa de Remuneração e da Tarifa Escolar, a cada 12 (doze) meses, conforme as razões e os fundamentos expostos neste Relatório.

Do exposto, e conforme cálculos detalhados na Subseção 4.3, os valores vigentes para cada um dos períodos, segundo os parâmetros estabelecidos pela equipe, é:

- a) Período entre os anos de 2018 e 2019, com vigência em 10/11/2019, seria de R\$ 4,07 para a tarifa pública e R\$ 2,04 para a tarifa escolar;
- b) Período entre os anos de 2019 e 2020, com vigência em 10/11/2020, seria de R\$ 4,18 para a tarifa pública e R\$ 2,09 para a tarifa escolar;
- c) Período entre os anos de 2020 e 2021, com vigência em 10/11/2021, seria de R\$ 4,88 para a tarifa pública e R\$ 2,44 para a tarifa escolar.

Ou seja, os valores atuais, até 10/11/2022 seriam R\$ 4,88 e R\$ 2,44, tarifa pública e escolar respectivamente.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO RELATÓRIO

A FURB, por meio da Equipe Técnica qualificada neste documento, teve como objeto de trabalho a (i) determinação do valor do subsídio a ser pago, nos termos do Contrato de Concessão 90/2018; (ii) analisar o impacto das variações ocorridas no atual serviço de transporte municipal por meio de Licitação; e (iii) rever o valor da tarifa básica e estudantil.

Para atender aos serviços solicitados no Contrato Administrativo firmado entre o Município de Itapoá e a FURB, a Equipe Técnica, no decorrer do período de execução do Contrato de Prestação se dedicou a seleção, leitura e análise de um corpo consistente de documentos acumulados ao longo do período de 2016 até 2021.

Conforme ponderado no decorrer do presente Relatório, determinadas informações, embora prestadas pela Concessionária, encontram-se desprovidas de efeito legal enquanto documento com valor contábil, de modo que não podem ser consideradas na análise aqui realizada.

Diante da deficiência informacional, decorrente de impossibilidade de apresentação ou omissão por parte da Concessionária, inferimos que:

- a) Com base nos documentos disponibilizados pelo Município e pela Concessionária, conclui-se que a Concessão está na Fase de Operação

Transitória, não lhe cabendo subsídio, a ser pago pelo Município, em complemento à Tarifa de Remuneração.

- b) Dada a não apresentação, pela Concessionária, de documentos comprobatórios ou as Demonstrações Contábeis, referentes ao período em que a Concessão foi afetada pelas medidas restritivas decorrentes da Pandemia do Covid-19, não é possível estabelecer o impacto da Pandemia no equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, neste período.
- c) Decorrente do entendimento de que a Concessionária está na Fase de Operação Transitória, não lhe cabe no momento, solicitar revisão das variações ocorridas no atual serviço de transporte municipal, tendo em vista que o Contrato só permite a análise do pleito de revisão após 12 meses de início da Operação Plena².
- d) O valor da tarifa pública, reajustada e com vigência em 10/11/2021 foi estabelecido em R\$ 4,88 para a tarifa pública e R\$ 2,44 para a tarifa escolar.

No entanto, a FURB se reserva ao direito de revisar as conclusões aqui adotadas, desde que prestadas informações pendentes ou complementares, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, sem que isso implique em gastos adicionais ao Município.

² Consoante item 21.3.1, (i), alínea a do Contrato de Concessão

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO A – Ofício 0020/2021
- ANEXO B – Proposta Econômica
- ANEXO C – E-mail enviado pela Araucar em 02/06/2021
- ANEXO D – E-mail enviado pela Araucar em 18/11/2021
- ANEXO E – ANP – Indicadores
- ANEXO F – IPA-OG
- ANEXO G – IPC-DI
- ANEXO H – IGP-DI
- ANEXO I – Declaração Inlog
- ANEXO J – Relação de Bens
- ANEXO K – Relatório NVERSE
- ANEXO L – Lista com Bens – veículos
- ANEXO M – Espelho Fluxo de Caixa inicial
- ANEXO N – Espelho Fluxo de Caixa ajustado

LISTA DE APÊNDICES

- APÊNDICE A – Ofício 002/2021
- APÊNDICE B – Ofício 002/2021
- APÊNDICE C – Ofício 005/2021