



**Da Revisão da Tarifa**

1- A Tarifa Técnica revisada, a qualquer momento, para restabelecer a equação originária entre os encargos da concessionária e as receitas da concessão, formada pelas regras do presente contrato e do Edital de Licitação, bem como pelas planilhas apresentadas na proposta financeira vencedora da licitação, sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

2- Qualquer alteração nos encargos da concessionária, sem o proporcional ajuste de remuneração, importará na obrigação do concedente de recompor o equilíbrio econômico-financeiro deste contrato.

3- 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) sempre que ocorrerem variações na quilometragem rodada do sistema em relação aos montantes previstos, considerando todas as repercussões sobre os investimentos, custos e a receita;

b) sempre que ocorrer variação de demanda de passageiros transportados pela concessionária, para mais ou para menos, em relação à utilizada como base na tarifa técnica em vigor, considerando sempre a média apurada no período retroativo de 12 (doze) meses;

c) 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;

d) ressaldos dos impostos de renda, sempre que foram 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 financeira, de comprovada repercussão nos custos da concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;

e) 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;

f) sempre que houver alteração unilateral deste contrato, que comprovadamente altere os encargos da concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso.

4- Nos processos de revisão tarifária, a aferição da tarifa técnica, para reequilíbrio do contrato será realizada por meio das planilhas apresentadas na proposta financeira vencedora da licitação, assegurando-se a proteção, ao longo do contrato, dos elementos de mérito TIR (Taxa Interna de Retorno) e VPL (Valor Presente Líquido) indicados na planilha de fluxo de caixa apresentada pela concessionária na referida proposta, ressalvado o disposto nos itens 7 e 9 da cláusula sexta do presente instrumento.

Ressalta-se que devem ser mantidos os parâmetros Taxa Interna de Retorno – TIR e Valor Presente Líquido – VPL, indicadores fundamentais para a viabilidade de projetos, juntamente com os preços dos insumos apresentados nas Propostas Financeiras das concessionárias do STPC/DF e os valores dos Fatores de Utilização – FU, calculados a partir de metodologias utilizadas nas propostas financeiras das concessionárias. E, por fim, deve-se manter, da mesma forma, as taxas de desconto, utilizadas para os cálculos.

Nos itens a seguir são expostas considerações relativas a cada uma das Revisões das Tarifas Técnicas realizadas pela SEMOB/DF, no período de 2015 a 2018.

**2. REVISÃO 2015**

Por intermédio da Portaria Nº. 11, de 11 de Fevereiro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal – DODF em 13 de Fevereiro de 2015, foi criado o Grupo de Trabalho com o objetivo de avaliar os estudos realizados no âmbito dos Processos Administrativos Nº. 098.001248/2014 e Nº. 090.001307/2014, atinentes ao Contrato de Concessão Nº. 01/2012 – Viação Pioneira Ltda. e ao Contrato de Concessão Nº. 08/2013 – Auto Viação Marechal Ltda., bem como realizar auditoria na metodologia dos cálculos realizados na determinação das tarifas técnicas de ambas as concessionárias do STPC/DF. A partir dos resultados dos estudos realizados pelo grupo de trabalho foi publicado em 26 de Março de 2015 a Portaria Nº. 25, de 24 de Março de 2015 fixando as tarifas técnicas revisadas, de forma provisória, somente para as concessionárias citadas.

**Tabela 02:** Variação das Tarifas Revisadas e Vigentes das Concessionárias (%)

Concessionária	Tarifas técnicas (R\$/pass.)		Variação (%)
	Vigente	Revisada	
Viação Pioneira Ltda.	R\$ 2,8411	R\$ 3,7427	31,73%
Auto Viação Marechal Ltda.	R\$ 3,2651	R\$ 4,7592	45,76%

Vale ressaltar que nesta revisão foram mantidos os elementos de mérito Taxa Interna de Retorno – TIR, Valor Presente Líquido – VPL, preços dos insumos e valores dos Fatores de Utilização – FU, das concessionárias Viação Pioneira Ltda. e Auto Viação Marechal Ltda., conforme estipulado nas Propostas Financeiras das concessionárias do STPC/DF.

Com relação à variação bastante acentuada dos dados do Sistema, esta ocorrência se deve ao fato de que, no período de atualização da demanda e da quilometragem, referentes aos últimos 12 meses, o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF encontrava-se aquém das metas estipuladas pelo Edital de Concorrência. Nesse caso, a demanda e a quilometragem inferiores provocam um aumento da tarifa técnica, no caso da primeira e, por outro lado, uma redução, quando levado em consideração o segundo item. Ressalta-se que o impacto é maior na demanda, pois está diretamente associada à receita da operadora. Nesse caso, uma mesma variação percentual entre a demanda e quilometragem, provoca um incremento maior na tarifa técnica, no caso da demanda.

**3. REVISÃO 2016**

Conforme detalhado no Parecer Técnico Conjunto Nº. 01/2016 – GAB/SUPLAM/SEMOB, de 1º de Julho de 2016, após análise das propostas financeiras apresentadas pelas concessionárias na licitação do STPC/DF, foi identificado que os índices utilizados para formulação das propostas apresentam discrepâncias, quando comparados aos índices correspondentes do Edital de Concorrência Nº. 001/2011 – ST/DF e Reabertura, além de significativa variação relativa entre os índices contidos em cada proposta financeira. Nesse sentido, verificou-se a utilização desses fatores nas propostas o que gerou uma variação relevante entre as Taxas Internas de Retorno – TIR apresentadas pelas empresas. Assim, na Revisão das Tarifas Técnicas do ano de 2016, foram determinadas pela SEMOB/DF as TIR(s) corrigidas provisórias, para o ano zero do contrato. As novas TIR(s) provisórias foram calculadas para a realização da revisão das tarifas técnicas das concessionárias as quais estão demonstradas na Tabela 03 a seguir.

**Tabela 03–** Comparação das novas Taxas Internas de Retorno – TIR(s) com Edital e Proposta Financeira

Concessionária	Taxa Interna de Retorno (TIR)		
	Edital	Proposta Financeira Concessionárias	Proposição
Viação Piracicabana Ltda.	12,00%	18,18%	16,19%
Viação Pioneira Ltda.	12,00%	15,30%	9,14%
Consórcio HP/ITA	12,00%	6,95%	12,15%
Auto Viação Marechal Ltda.	12,00%	14,96%	11,88%
Expresso São José Ltda.	12,00%	15,96%	13,73%

Dessa forma, foi utilizada a planilha base de referência dos Editais de licitação, empregando-se os parâmetros estabelecidos no Edital, para as premissas pneu, combustível, recapagem, demanda, frota e investimentos (garagem, veículos, terrenos). No que diz respeito ao Fator de Utilização – FU, em função das discrepâncias observadas entre o definido no Edital e as propostas apresentadas e, considerando que esse fator corresponde a mais de 50% do custo da planilha de custos das concessionárias e, possui relação direta com a eficiência operacional de cada empresa, foi empregada a média entre o valor de referência de cada Edital e a respectiva proposta de cada uma das empresas. Na Tabela 04 são apresentadas as comparações do FU das propostas financeiras das concessionárias e dos novos FU(s), que foram utilizados para a Revisão das Tarifas Técnicas do ano de 2016.

**Tabela 04 –** Comparação dos FU(s) do Edital, das Propostas Comerciais e Calculado pelo modelo SEMOB/DF

Concessionária	FU Edital		FU proposta Comercial		FU Calculado
	Motorista	Cobrador	Motorista	Cobrador	
Viação Piracicabana Ltda.	3,08700	3,08700	2,45000	2,45000	2,9097
Viação Pioneira Ltda.	2,23100	2,23100	1,69136	1,69136	2,1983
Consórcio HP/ITA (URBI)	2,23100	2,23100	2,09034	2,12955	2,8269
Auto Viação Marechal Ltda.	2,50500	2,50500	2,50500	2,50500	3,1579
Expresso São José Ltda.	2,23100	2,23100	1,96696	2,07297	2,0878

Consequentemente, com as alterações determinadas pela SEMOB/DF e inseridas no modelo, foram constatadas alterações no Valor Presente Líquido – VPL, elemento que, de acordo com o contrato, só poderia ser modificado em situações específicas. Os novos valores de VPL, utilizado da revisão da tarifa técnica são apresentados na Tabela 05, a seguir.

**Tabela 05–** Resultados dos novos Valor Presente Líquido - VPL

Concessionária	Valor Presente Líquido (VPL)		
	Edital	Proposta Financeira Concessionárias	Proposição
Viação Piracicabana Ltda.	R\$ 27,00	R\$ 83,51	R\$ 64,76
Viação Pioneira Ltda.	R\$ 44,10	R\$ 23,00	R\$ 13,14
Consórcio HP/ITA	R\$ 33,60	R\$ 3,93	R\$ 38,65
Auto Viação Marechal Ltda.	R\$ 29,80	R\$ 51,83	R\$ 29,22
Expresso São José Ltda.	R\$ 37,50	R\$ 68,82	R\$ 54,81

Cabe salientar que as taxas de desconto utilizadas para o cálculo dos VPL(s), também tiveram alterações em seus percentuais, para todas as concessionárias do STPC/DF, conforme demonstrado na Tabela 06, a seguir.

**Tabela 06–** Comparação das Taxas de Descontos

Concessionária	Taxa de Desconto (TD)		
	Edital	Proposta Financeira Concessionárias	Proposição
Viação Piracicabana Ltda.	8,00%	6,00%	8,00%
Viação Pioneira Ltda.	8,00%	12,00%	8,00%
Consórcio HP/ITA	8,00%	6,50%	8,00%
Auto Viação Marechal Ltda.	8,00%	7,50%	8,00%
Expresso São José Ltda.	8,00%	8,00%	8,00%

Dentro das premissas estabelecidas no Parecer Técnico Conjunto N.º 01/2016 – GAB/SUPLAM/SEMOB, de 1º de Julho de 2016, a Gerência de Custos e Tarifas – GCT da DFTRANS, a partir do modelo encaminhado pela SEMOB/DF, procedeu ao cálculo das novas tarifas técnicas provisórias de cada concessionária. Ressalta-se que os FU(s) calculados, encontravam-se dentro do modelo.

Assim, foi solicitado à GCT, que efetivasse as seguintes atividades:

1. Km operacional para os 10 anos de operação, de acordo com as Ordens de Serviço – OS(s) vigentes em 30/04/2016;
2. Demanda anual, conforme a demanda observada nos últimos 12 meses (maio/2015 a abril/2016);
3. Frota vigente, segundo aquela cadastrada na entidade gestora DFTrans, em 30/04/2016;
4. TIR(s) corrigidas provisórias, conforme tabelas apresentadas no Processo N.º. 090-002446/2016;
5. Empregar cenário desonerado, em que desconsidera eventuais desequilíbrios econômico-financeiros ocorridos, entre 2013, 2014 e 2015, nos Contratos de Concessão, uma vez que esses serão avaliados na Auditoria Independente;
6. Calcular FU considerando mudança em legislação e outros fatores relevantes;
7. Utilizar CAPEX (investimento em bens de capital ou custo de capital) e premissas estabelecidas nos Editais de licitação.

Destá forma, utilizando o modelo encaminhado pela SEMOB/DF foram determinadas as novas tarifas técnicas contemplando as alterações efetivadas as TIR(s) provisórias; frota (investimento); cenário desonerado, em que considera eventuais desequilíbrios econômico-financeiros ocorridos entre 2013, 2014 e 2015; cálculo dos FU(s), a partir das OS(s) vigentes no dia 30/04/2016 e; a utilização CAPEX e premissas estabelecidas no Edital de Licitação.

Com todas as considerações e demonstrações explicitadas, as novas tarifas técnicas das concessionárias do STPC/DF, revisadas de forma provisória, pela adoção dos dados de entrada demonstrados e determinados ao longo deste Despacho, encontram-se apresentados os resultados dos estudos realizados pela **Tabela 07**, a seguir.

**Tabela 07:** Variação das Tarifas Revisadas e Vigentes das Concessionárias (%)

Concessionária	Tarifas Técnicas (R\$/pass.)		Variação (%)
	Vigente	Revisada	
Viação Piracicabana Ltda.	R\$ 3,4451	R\$ 3,4300	-0,44%
Viação Pioneira Ltda.	R\$ 4,0438	R\$ 3,3296	-17,66%
Consórcio HP/ITA	R\$ 3,6360	R\$ 3,8243	5,18%
Auto Viação Marechal Ltda.	R\$ 5,1420	R\$ 4,2553	-17,24%
Expresso São José Ltda.	R\$ 3,5149	R\$ 3,7931	7,91%

Ressalta-se que, conforme expresso no Parecer Técnico Conjunto N.º. 01/2016 – GAB/SUPLAM/SEMOB, foi informado que seria contratada Auditoria Independente para verificação, revisão e repactuação, se necessário, dos contratos de Concessão do STPC/DF.

#### 4. REVISÃO 2018

Conforme explicitado no final do item 03 deste Relatório, foi contratada a Fundação Getúlio Vargas – FGV para realizar auditoria independente do Edital de Concorrência N.º. 001/2011 – ST/DF - Reabertura, e dos contratos celebrados com as concessionárias. Foram avaliadas todas as propostas financeiras das concessionárias, sendo apresentado um Estudo de Equilíbrio Econômico-Financeiro – EEF, com novos valores de TIR, VPL, Taxa de Desconto e Preços dos Insumos. Na apresentação dos resultados do Produto 2.3 (Estimativa de Taxa Interna de Retorno (TIR) implícita no Contrato de Concessão por Empresa Concessionária) a FGV esclareceu:

"A presente análise tem o objetivo de servir como suporte às decisões futuras da SEMOB e do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) no que diz respeito à obtenção de subsídios técnicos para a realização de ajustes a serem adotados nas relações da SEMOB com as atuais concessionárias e na elaboração de futuros editais de concorrência pública. Assim, essa análise não deve ser interpretada como uma recomendação de mudanças nas regras do edital vigente, inclusive as que estabelecem as condições de equilíbrio econômico dos contratos, em particular as TIRs associadas às concessões."

Com base nos resultados dos estudos desenvolvidos pela FGV foram fixadas novas tarifas técnicas pela SEMOB/DF, por meio das Portarias N.º. 56, N.º. 57, N.º. 58, N.º. 59 e N.º. 60/2018. Ressalta-se que os referenciados resultados foram apresentados no Processo N.º. 00098-00005321/2018-97.

Convém registrar, que a Coordenação de Custos e Tarifas – COCUT da DFTRANS apresentou à época alguns questionamentos sobre os resultados alcançados pela FGV, conforme transcrito a seguir:

1. Informação sobre o motivo da inserção do passivo financeiro que o GDF deve às concessionárias do STPC/DF (existirá duplicidade de valores quando efetivamente pago o referido passivo?);
2. Fornecimento da metodologia, da ferramenta e da fonte de dados por meio das quais se efetivaram os cálculos e proporcionaram a alteração dos Fatores de Utilização – F.U. das concessionárias do STPC/DF;

Mesmo existindo diferentes metodologias de estimativa dos valores do F.U., a FGV optou por calcular tal fator com base em dados extraídos da folha de pagamento de pessoal (Cenário 3). Ademais, nos cenários I e II, de acordo com o relatório do Produto 2.2 foram empregados os F.U. constantes no estudo do DFTRANS, sem, contudo, demonstrar quais seriam.

3. Motivo pelo qual não foram inseridos os valores de remuneração relativos à Operação Branca, do Expresso DF-Sul (BRT), realizada pela Viação Pioneira Ltda.;

Tais valores influenciam positivamente o fluxo de caixa da concessionária e deveriam ser alocados no período em que ocorreram no fluxo de caixa descontado, uma vez que o dinheiro tem valor no tempo.

4. É possível garantir ambos os elementos de mérito das propostas (TIR e VPL)? Em caso afirmativo, informar como seria a metodologia a ser empregada. Em caso negativo, informar qual seria o elemento de mérito mais apropriado a ser protegido.

Embora o contrato preveja a garantia da manutenção de ambos os elementos de mérito (TIR e VPL), não se vislumbra nos estudos da FGV a manutenção de ambos os indicadores.

5. O prazo do fluxo de caixa pode ser superior ao prazo de vigência contratual previsto na legislação vigente (10 anos a partir da assinatura do contrato)?

Foi verificado em planilha Excel referente ao Produto 2.2, relativa à Bacia 5, que o primeiro mês do fluxo de caixa é setembro de 2012 e o último dezembro de 2024, ou seja, 10 anos e 274 dias após a assinatura do contrato.

6. Os investimentos relativos à frota do BRT poderiam ser enquadrados entre os veículos das propostas das concessionárias (ex.: Básico c/ar condicionado ou Articulado c/ar condicionado)?

O Edital n.º. 1/2011-ST/DF, em seu Anexo II.5.1 (Manual dos Padrões Técnicos do STPC/DF) contém diversas informações acerca dos tipos de veículos do STPC/DF, inclusive, sua descrição (Quadro Resumo dos Tipos de Veículos). Também é previsto que o veículo deve ser enquadrado como acessível, em conformidade com a NBR 14022/2009, o que pode ser alcançado mediante o uso de elevadores, embarque em nível (caso dos BRTs) ou a utilização de piso-baixo. Assim, seria um risco assumido pelo concessionário, ao deixar de detalhar sua proposta qual seria a configuração de seus veículos, ter de adquirir os respectivos veículos nas configurações previstas no edital?

7. O período de investimento (ano 0 do fluxo de caixa) pode ser considerado como o prazo contratual para início dos serviços (180 dias contados da assinatura do contrato - Cláusula XIII, contratos de concessão)?

A delimitação do prazo a ser considerado como ano 0 (T0) é crucial para alocação dos investimentos iniciais realizados pelos concessionários, impactando diretamente nos valores dos elementos de mérito, em especial o VPL, e, por conseguinte, nos valores das tarifas técnicas.

8. Os modelos apresentados podem ser empregados para a revisão das tarifas técnicas?

Foi informado pela SEMOB que os produtos estão sendo analisados pelos concessionários para fins de ampla defesa e contraditório, o que se solicita, portanto, é saber, caso não haja concordância por parte do operador, se estes modelos poderiam ser empregados para fins de revisão das tarifas técnicas?

9. Existe alguma metodologia para alocação do risco geral de redução da quantidade de passageiros (Cláusula XI, contratos de concessão)?

A redução da demanda é risco assumido pelo Poder Concedente quando há conduta comissiva por sua parte ou por qualquer evento em razão do qual a Lei ou o contrato assegure recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O contrato, entretanto, não prevê metodologia ou procedimento a ser empregado para a alocação de tal risco.

10. Tendo em vista eventuais alterações de programação ou criações de linhas nas concessões qual seria o procedimento de avaliação sugerido pela FGV diante do modelo econômico-financeiro proposto?

A preocupação com tal procedimento se deve à necessidade de se prever a eficiência de eventuais ajustes a serem realizados na operação, o que demanda estimar alterações em parâmetros operacionais como FU. Na análise da FGV o F.U. é calculado com base na folha de pagamento das operadoras, o que, em princípio, inviabiliza antever os impactos de alteração ou criação de linhas.

11. Com a alteração das TIR(s) das concessionárias será necessário a efetivação da repactuação dos contratos de concessão, firmados entre o Poder Concedente e as concessionárias vencedoras do certame licitatório ocorrido, pela publicação do Edital de Concorrência N.º. 001/2011 - ST/DF e Reabertura?

Em 30 de Julho de 2018 foi emitido o Ofício N.º. 67/2018 – SEMOB/DF, respondendo os itens anteriormente elencados.

**1. Informação sobre o motivo da inserção do passivo financeiro que o GDF deve às concessionárias do STPC/DF (existirá duplicidade de valores quando efetivamente pago o referido passivo?)**

**Resposta SEMOB/DF:** É importante ter atenção à diferença entre os conceitos de modelagem financeira e de execução financeira. Para a modelagem, o passivo financeiro influencia o fluxo de caixa das concessionárias, pois posterga o recebimento de caixa delas, prejudicando a retorno do investimento. Assim, deve ser considerado no modelo. Não há duplicidade de valores, pois foi realizado o ajuste no fluxo de caixa, sendo descontado o valor não recebido no momento correto e acrescentado quando do pagamento da dívida. Nesse formato, a modelagem somente será válida se a dívida por pagar. A confirmação do pagamento da dívida concretizará a execução financeira.

**2. Fornecimento da metodologia, da ferramenta e da fonte de dados por meio das quais se efetivaram os cálculos e proporcionaram a alteração dos Fatores de Utilização – F.U. das concessionárias do STPC/DF.**

Mesmo existindo diferentes metodologias de estimativa dos valores do F.U., a FGV optou por calcular tal fator com base em dados extraídos da folha de pagamento de pessoal (Cenário 3). Ademais, nos cenários I e II, de acordo com o

**relatório do Produto 2.2 foram empregados os F.U. constantes no estudo do DFTRANS, sem, contudo, demonstrar quais seriam.**

**Resposta SEMOB/DE:** Existem diversas metodologias para o cálculo do Fator de Utilização (FU), para motoristas e cobradores. Uma vez que a previsão do Edital para as linhas de ônibus e quantidade de frota não se realizou, tornou-se impossível a utilização do FU calculado anteriormente para a elaboração do Edital e calculado pelas empresas para a elaboração de suas propostas. Assim, o caminho encontrado foi a utilização do FU real dos concessionários, ou seja, o FU calculado a partir das folhas de pagamento.

Para tanto, foram utilizadas as folhas de pagamento de 2016, e calculado o FU físico e econômico:

- **FU Físico:** É a quantidade efetiva de pessoal na Folha de Pagamento, para cálculo dos benefícios – que são calculados como R\$/pessoa; e
- **FU econômica:** É um cálculo teórico, que transforma o total de horas (normais + horas extras) em uma quantidade teórica de pessoal utilizado, para o cálculo dos salários e encargos.
- **FU Físico:** Calculado pela soma do total de motoristas e cobradores, em cada mês do ano de 2016, dividido por 12 (ou seja, a média do total de cobradores e motoristas em 2016), dividido pela frota total do período, uma vez que esta não variou.
- **FU Econômico:** Calculado pela soma do total pago de horas normais e horas extras, para motoristas e cobradores, em cada mês do ano de 2016, dividido pelo salário médio de cada categoria (o salário médio é calculado pelo total pago no período de 2016 como horas normais, dividido pelo total de funcionários em cada categoria). Esta divisão resulta em um número teórico total de funcionários, já incluídas as horas extras.

Este valor é então dividido por 12 (ou seja, a média mensal em 2016), e dividido pela frota total do período, uma vez que esta não variou.

O FU utilizados para os cenários 1 e 2 estão nos gráficos 1.3.1 (Motoristas) e 1.3.2 (Cobradores), nas páginas 29 e 30 respectivamente, do Produto 2.2 - Avaliação de Receitas, Despesas e Investimentos Realizados pelas Empresas Concessionárias. No referido Relatório, esses dados estão representados em forma de gráficos e a seguir são apresentados os mesmos dados em forma de tabela.

Complementarmente aos detalhes apresentados, seguem em meio físico (mídia), planilhas Excel de apoio ao cálculo do FU inserido da modelagem de cada operadora. Essas planilhas também foram compartilhadas com as concessionárias.

**3. Motivo pelo qual não foram inseridos os valores de remuneração relativos à Operação Branca, do Expresso DF-Sul (BRT), realizada pela Viação Pioneira Ltda.**

**Tais valores influenciam positivamente o fluxo de caixa da concessionária e deveriam ser alocados no período em que ocorreram no fluxo de caixa descontado, uma vez que o dinheiro tem valor no tempo.**

**Resposta SEMOB/DE:** Os valores de remuneração relativos à Operação Branca do BRT-Sul não foram considerados, à exceção daqueles valores já pagos no âmbito dessa operação, entre março de 2014 e fevereiro de 2015. Os valores pagos estão inseridos na planilha do modelo econômico-financeiro como receita na aba DRE-FC, com o título "Operação Branca (Lote 2)".

**4. Não consideração dos valores relativos à referida Operação deve-se a parecer da CGDF sobre eventuais irregularidades nessa atividade à época, levando à recomendação de suspensão do pagamento.**

**A é possível garantir ambos os elementos de mérito das propostas (TIR e VPL)? Em caso afirmativo, informar como seria a metodologia a ser empregada. Em caso negativo, informar qual seria o elemento de mérito mais apropriado a ser protegido.**

**Embora o contrato preveja a garantia da manutenção de ambos os elementos de mérito (TIR e VPL), não se vislumbra nos estudos da FGV a manutenção de ambos os indicadores.**

**Resposta SEMOB/DE:** A TIR de um projeto indica o retorno obtido a partir de um investimento necessário, enquanto a VPL dá uma ideia do tamanho do projeto, uma vez que é possível obter o mesmo retorno (TIR) a partir de um investimento de R\$100 ou de R\$1.000.000.000. Dito isto, a TIR e a VPL são calculados a partir da mesma equação, que desconta os fluxos financeiros de cada período do fluxo de caixa a uma taxa de desconto. Assim, ao se fixar a taxa de desconto, encontra-se o VPL, enquanto a TIR, é a taxa de desconto que iguala esta soma a 0. Portanto, é matematicamente impossível garantir ao mesmo tempo a TIR e o VPL para um mesmo fluxo de caixa. É mais importante garantir a TIR que é a medida do retorno para o acionista do que o VPL que é uma medida de tamanho do projeto.

A correção dessa distorção nos contratos de concessão é importante não apenas para o equilíbrio contratual como também para a validade do contrato enquanto instrumento legal entre as partes, uma vez, inclusive, que já houve apontamento formal do Tribunal de Contas do Distrito Federal quanto ao equívoco editalício em admitir a coexistência de TIR e VPL diferente de zero.

**5. O prazo do fluxo de caixa pode ser superior ao prazo de vigência contratual previsto na legislação vigente (10 anos a partir da assinatura do contrato)?**

**Foi verificado em planilha Excel referente ao Produto 2.2, relativa à Bacia 5, que o primeiro mês do fluxo de caixa é setembro de 2012 e o último dezembro de 2024, ou seja, 10 anos e 274 dias após a assinatura do contrato.**

**Resposta SEMOB/DE:** Na verdade, todos os fluxos são de 10 anos (prazo contratual), equivalente ao prazo contratual. Na planilha aparecem os meses de Setembro/2012 a Dezembro/2024 por uma questão de facilidade na modelagem, mas os meses "antes" e "depois" dos prazos das concessões (que variam para cada bacia) não são considerados nos cálculos.

**6. Os investimentos relativos à frota do BRT poderiam ser enquadrados entre os veículos das propostas das concessionárias (ex.: Básico c/ar condicionado ou Articulado c/ar condicionado)?**

**O Edital nº. 1/2011-ST/DF, em seu Anexo II.S.1 (Manual dos Padrões Técnicos da STPC/DF) contém diversas informações acerca dos tipos de veículos do STPC/DF, inclusive, sua descrição (Quadro Resumo dos Tipos de Veículos). Também é previsto que o veículo deve ser enquadrado como acessível, em conformidade com a NBR 14022/2009, o que pode ser alcançado mediante o uso de elevadores, embarque em nível (caso dos BRTs) ou a utilização de piso-baixo. Assim, seria um risco assumido pelo concessionária, ao deixar de detalhar em sua proposta qual seria a configuração de seus veículos, ter de adquirir os respectivos veículos nas configurações previstas no edital?**

**Resposta SEMOB/DE:** Não. A frota do BRT é composta por veículos do tipo Padrão e Articulado, com piso baixo, ambos com portas dos dois lados. Estes veículos não foram considerados na proposta da concessionária, uma vez que no comando do item 4.8.1 do Edital nº 001/2011-ST orientou que para fins de proposta fosse considerada a utilização apenas de veículos com portas à direita, conforme transcrito a seguir:

"4.8.1 - **Para fins de proposta no presente licitação, os LICITANTES deverão considerar a utilização apenas de veículos com portas à direita.** Durante a vigência da concessão, no exercício de suas prerrogativas legais e de acordo com a conveniência e oportunidade ao interesse público, o PODER CONCEDENTE poderá determinar a utilização de veículos com portas à esquerda ou em ambos os lados, consoante prevê o Manual inserido no Anexo II.5 deste EDITAL, promovendo, concomitantemente, a revisão da TARIFA TÉCNICA, caso necessário, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos CONTRATOS. (gn)"

Outro aspecto que impedia a Concessionária vencedora da Bacia 2 de detalhar a configuração de seus veículos, deve-se ao fato do modal BRT não existir à época de realização do certame. Ainda que a obra já estivesse contratada, não havia, à época da licitação da operação das Bacias, especificação exata dos veículos e nem a programação da operação, a qual define quantitativo necessário de frota. A operação do Eixo Sul teve início somente em 2014.

À vista do exposto, considerou-se na modelagem que a aquisição da frota do BRT foi investimento exigido pelo Poder Concedente, cuja principal característica é a existência de portas em ambos os lados do veículo, além de piso baixo e ar-condicionado. Nesse caso, entende-se que a completude das especificações da frota BRT não seria atendida apenas com o prescrito no Edital e apresentado na proposta, de modo que a operadora foi obrigada a adquirir veículos adequados à operação prevista no BRT, como de fato ocorre atualmente. Assim, a frota BRT deve compor a planilha de custos da operadora responsável.

**7. O período de investimento (ano 0 do fluxo de caixa) pode ser considerado como o prazo contratual para início dos serviços (180 dias contados da assinatura do contrato - Cláusula XIII, contratos de concessão)?**

**A delimitação do prazo a ser considerado como ano 0 (T0) é crucial para alocação dos investimentos iniciais realizados pelos concessionários, impactando diretamente nos valores dos elementos de mérito, em especial o VPL, e, por conseguinte, nos valores das tarifas técnicas.**

**Resposta SEMOB/DE:** A consideração dos investimentos no ano 0 segue a metodologia adotada na elaboração do Edital. Quanto à modelagem "real", isto é, a considerada para a revisão das tarifas técnicas, foram considerados os investimentos nos momentos em que foram efetivamente realizados, de forma que a "atraso" no investimento impacta positivamente a TIR, ou seja, os concessionários que a princípio se beneficiaram com o adiantamento dos investimentos, tem suas remunerações proporcionalmente corrigidas no momento da revisão da Tarifa Técnica.

**8. Os modelos apresentados podem ser empregados para a revisão das tarifas técnicas?**

**Foi informado pela SEMOB que os produtos estão sendo analisados pelos concessionários para fins de ampla defesa e contraditório, o que se solicita, portanto, é saber, caso não haja concordância por parte do operador, se estes modelos poderiam ser empregados para fins de revisão das tarifas técnicas?**

O estudo consolidou um modelo de reequilíbrio contratual. As análises realizadas sobre custos, receitas e investimentos, em três diferentes cenários, seguida da definição dos procedimentos de apuração do TIR e da Tarifa Técnica, sob as correções e recomendações apontadas pela FGV e parâmetros definidos por esta Secretaria, permite à Semob o exercício de sua competência de promover o equilíbrio contratual, o que será feito utilizando os modelos apresentados nos estudos da Fundação.

Dessa forma, é possível afirmar que o modelo pode ser usado para fins de revisão tarifária conforme previsão legal do Artigo 58 da Lei nº 8.666/1993 e do Artigo 9º da Lei de Concessões (Lei nº 8987/1995), com o objetivo de manter a vantajosidade dos contratos para o Estado, tal qual estabelecido no Art. 3º da Lei nº 8.666/1993.

**9. Existe alguma metodologia para alocação do risco geral de redução da quantidade de passageiros (Cláusula XI, contratos de concessão)?**

**A redução da demanda é risco assumido pelo Poder Concedente quando há conduta comissiva por sua parte ou por qualquer evento em razão do qual a Lei ou o contrato assegure recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O contrato, entretanto, não prevê metodologia ou procedimento a ser empregado para a alocação de tal risco.**

**Resposta SEMOB/DE:** A Cláusula XI, 1, dos contratos de concessão estipula que "o CONCEDENTE assumirá o risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, que nortearam a elaboração da proposta financeira" pelas concessionárias. Daí porque, na descrição do arcabouço contratual, considerou-se como risco público a redução da demanda.

Recobra-se que, a partir da Emenda Constitucional nº 90/2015, o serviço de transporte público passou a ser considerado direito social. Em alinhamento a essa diretriz, a oferta desse serviço é definida pelo Poder Público, por meio do órgão gestor do sistema, que é o DFTrans no Distrito Federal, já que a operação de algumas linhas não é atrativa economicamente, dada a baixa demanda, mas são socialmente relevantes. Assim, o risco da variação da demanda é do governo. Ademais, a dinâmica da cidade conta com outros fatores que afetam a quantidade de passageiros, como, por exemplo, uma nova linha de metrô. Ainda que o risco de variação da demanda seja público, uma maior quantidade de passageiros na operação de determinada bacia deve impactar a tarifa técnica, provocando sua redução, o que, ao contrário, causaria prejuízos ao Erário.

A modelagem permite a alocação desse risco.

**10. Tendo em vista eventuais alterações de programação ou criações de linhas nas concessões qual seria o procedimento de avaliação sugerida pela FGV diante do modelo econômico-financeiro proposto?**

**A preocupação com tal procedimento se deve à necessidade de se prever a eficiência de eventuais ajustes a serem realizados na operação, o que demanda estimar alterações em parâmetros operacionais como F.U. Na análise da FGV o F.U. é calculado com base na folha de pagamento das operadoras, o que, em princípio, inviabiliza antever os impactos de alteração ou criação de linhas.**

**Resposta SEMOB/DE:** Uma vez que a FGV assumiu um sistema estível para a projeção futura, foi possível utilizar o cálculo a partir das Folhas de Pagamento, mas para o caso de alteração significativa na programação ou criações de linhas, é necessário recalcular o FU, conforme deverá ser feito em quaisquer alterações do sistema, como, por exemplo, aumento de passageiros ou mudança de quilometragem.

Sempre que se busca antever o impacto de alterações no sistema, haverá a necessidade de estimativa de determinados parâmetros, tais como demanda, produtividade e custos de insumos.

Assim, a modelagem desenvolvida pela FGV permite que se estime impactos utilizando de se estimativas, mas cabe enfatizar que se tratam de estimativas, uma vez que, à luz do que estabelece a Lei nº 8.666/93, o reequilíbrio contratual é promovido somente após a concretizado o desequilíbrio.

**11. Com a alteração das TIR(s) das concessionárias será necessário a efetivação da repactuação dos contratos de concessão, firmados entre o Poder Concedente e as concessionárias vencedoras do certame licitatório ocorrido, pela publicação do Edital de Concorrência No. 001/2011 - ST/DF e Reabertura?**

**Resposta SEMOB/DE:** Sim, será promovida a revisão contratual.

Complementando, o Ofício Nº. 67/2018 – SEMOB/DF, foi explicitado pela SEMOB/DF que, na qualidade de Poder Concedente, foi contratada a consultoria independente para que, a partir dos resultados dessa avaliação, pudesse corrigir eventuais falhas nos contratos de concessão. De forma geral, a conclusão dos estudos foi que os contratos de concessão do transporte público coletivo no DF estão saudáveis, mas necessitam de ajustes, os quais a Secretaria buscava agora executar, sob pena de manter a vigência de contratos evadidos de vícios, provocando, quiçá, sua nulidade.

Foi explicitado pela SEMOB/DF que seria importante ressaltar que se privilegiou, sempre que possível, o uso dos dados contidos nas propostas das operadoras. Essa premissa foi a regra do reequilíbrio realizado. No entanto, para uma adequada revisão, que corrija vícios apontados na Avaliação independente contratada, bem como elementos apontados inclusive pelo TCDF e pela CGDF, foi necessária a modificação de alguns parâmetros, utilizando dados reais, ao invés dos dados da proposta que se apresentavam significativamente distorcidos da realidade.

A opção dada pela SEMOB/DF foi que, caso não fosse realizada a Revisão das Tarifas Técnicas, a rescisão do contrato seria a solução, já que a Lei de Licitações exige que a contratação seja realizada de forma necessariamente vantajosa para o Estado, conforme Art. 3º dessa normativa, abaixo transcrito:

"Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e das que lhes são correlatos."

Assim, foi referendado pela SEMOB/DF que, não sendo verificada a referida condição de vantajosidade para o poder público ao longo da vigência do contrato, isso implicaria em revisão ou, mesmo, rescisão contratual, conforme previsão do Art. 58 dessa mesma Lei:

"Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:

I - modificá-los, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse pública, respeitadas os direitos do contratado;

II - rescindi-los, unilateralmente, nos casos especificados no inciso I do art. 79 desta Lei;

III - fiscalizar-lhes a execução;

IV - aplicar sanções motivadas pela inexecução total ou parcial do ajuste;

V - nos casos de serviços essenciais, ocupar provisoriamente bens móveis, imóveis, pessoal e serviços vinculados ao objeto do contrato, na hipótese da necessidade de acatular apuração administrativa de faltas contratuais pelo contratado, bem como na hipótese de rescisão do contrato administrativo.

§ 2º Na hipótese do inciso I deste artigo, as cláusulas econômico-financeiras do contrato deverão ser revistas para que se mantenha o equilíbrio contratual."

Foi reforçado pela SEMOB/DF que dispositivos legais acerca da prerrogativa da Administração Pública em alterar unilateralmente os contratos, conforme exposto, estão em pleno acordo com o que estabelece o Art. 9º da Lei de Concessões, Lei nº 8.987/1995, sobre o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro diante de alterações que o afetem.

Por fim, a SEMOB/DF ressaltou que foi efetivado o exercício dos direitos ao contraditório e à ampla defesa, abrangidos, em especial, nos Artigos 1º, 2º e 3º da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, ao enviar os resultados do estudo para as concessionárias e ao conceder, inicialmente, 10 dias para suas manifestações, caso necessário. Em seguida, por meio da Circular SEI-GDF nº 7/2018 - SEMOB/GAB/ASTEC, de 09 de maio de 2018, esse prazo foi dilatado por mais 15 dias. Finalmente, por meio do Ofício Circular nº 12/2018 - SEMOB/GAB/ASTEC, de 23 de maio de 2018, foi concedido o prazo derradeiro de 28 de maio de 2018 para apresentação das considerações das concessionárias. Ao todo, portanto, o prazo para exercício do direito ao contraditório e ampla defesa, focada parte do estudo referente à modelagem econômico-financeira, foi de 31 dias.

A seguir, apresentam-se as **Tabela 08 e 09**, contendo as alterações mais representativas, efetivadas pela FGV, a partir da publicação das **Portarias Nº. 56, 57, 58, 59 e 60/2018**, que revisou as tarifas técnicas das concessionárias do STPC/DF.

**Tabela 08**– Metodologia empregada pelo estudo da Fundação Getúlio Vargas -FGV para determinação das novas Taxas Interna de Retorno - TIR(s)

Concessionária	Taxa Interna de Retorno (TIR)		
	Edital	Proposta Financeira Concessionárias	Estudo FGV
Viação Piracicabana Ltda.	12,00%	18,18%	14,81%
Viação Pioneira Ltda.	12,00%	15,30%	14,11%
Consórcio HP/ITA	12,00%	6,95%	10,60%
Auto Viação Marechal Ltda.	12,00%	14,96%	11,10%
Expresso São José Ltda.	12,00%	15,96%	14,18%

A metodologia de cálculo da Taxa Interna de Retorno – TIR foi alterada para a metodologia MTIR, onde esta última possibilita diversas entradas de investimento ao longo da vigência dos Contratos de Concessão. A metodologia anterior que compôs o Edital, somente possibilitava a entrada do investimento em um único momento.

**Tabela 09** – Comparação dos FU(s) do Edital, das Propostas Comerciais e modelo FGV

Concessionária	FU Edital		FU Proposta Comercial		FU FGV	
	Motorista	Cobrador	Motorista	Cobrador	Motorista	Cobrador
Viação Piracicabana	3,08700	3,08700	2,45000	2,45000	2,4440	2,3690
Viação Pioneira	2,23100	2,23100	1,69136	1,69136	1,8630	1,2840
Consórcio HP/ITA (URBI)	2,23100	2,23100	2,09034	2,12955	2,4060	2,3610
Auto Viação Marechal.	2,50500	2,50500	2,50500	2,50500	2,6380	2,6400
Expresso São José	2,23100	2,23100	1,96696	2,07297	2,0660	1,9820

Para a definição dos novos Fatores de Utilização – FU(s), foram consultadas as folhas de pagamento de salários dos funcionários de cada uma das concessionárias do STPC/DF, resultando nos valores explicitados pela **Tabela 09**.

Com relação à taxa de desconto e Valor Presente Líquido – VPL, não foram encontrados os respectivos valores nos estudos da FGV. Vale citar que os preços dos insumos foram, também, alterados, evidenciando com maior ênfase, o preço do combustível, que foi adotado o valor de R\$1,6341 por litro e, a partir de indexador específico (ANP), foram reajustados mensalmente no modelo, o que fere os Contratos de Concessão, tendo em vista a Cláusula XVII – Do Reajuste da Tarifa, que determina a utilização da fórmula paramétrica para a efetivação dos Reajustes anuais da tarifa técnica das concessionárias do STPC/DF.

Por fim, a COCUT/DFTRANS, pela **Nota Técnica Nº. 2**, constante no **Processo Nº. 00098-00014048/2018-91**, expôs, de forma detalhada, todos os questionamentos necessários para a elucidação do estudo realizado pela FGV, demonstrando **algumas inconsistências**.

Dessa forma, pelas **Portarias Nº. 56, 57, 58, 59 e 60/2018**, as tarifas técnicas foram revisadas, sendo apresentadas pela **Tabela 10**.

**Tabela 10:** Variação das Tarifas Revisadas e Vigentes das Concessionárias (%)

Concessionária	Tarifas Técnicas (R\$/pass.)		Variação (%)
	Vigente	Revisada	
Viação Piracicabana Ltda.	R\$ 3,9241	R\$ 3,9241	0,00%
Viação Pioneira Ltda.	R\$ 4,0438	R\$ 3,6278	-10,29%
Consórcio HP/ITA	R\$ 4,3752	R\$ 4,5120	3,13%
Auto Viação Marechal Ltda.	R\$ 4,8683	R\$ 4,5060	-7,44%
Expresso São José Ltda.	R\$ 4,3395	R\$ 4,5739	5,40%

## 5. PONDERAÇÕES DAS CONCESSIONÁRIAS SOBRE AS REVISÕES

A partir das ponderações das concessionárias, relativas às Revisões das Tarifas Técnicas dos anos de 2016 e de 2018, na sequência apresenta-se um breve resumo dos documentos encaminhados pelas mesmas.

### REVISÃO 2016

#### 5.1 VIAÇÃO PIRACICABANA LTDA.

Foi evidenciado que não foi possível compreender, pelo fato do curto prazo de tempo de análise, a metodologia utilizada e a motivação para a utilização de uma TIR diversa da apresentada na proposta, sendo alheia às definições contratuais.

Por fim, pelo fato da revisão do ano de 2016, ter sido realizada de forma provisória, foi ratificado pela concessionária Viação Piracicabana Ltda. a proposta encaminhada, até que seja realizado o estudo definitivo a partir da contratação de auditoria independente.

#### 5.2 VIAÇÃO PIONEIRA LTDA.

Em resumo foi exposto que houve a inobservância ao contraditório e à ampla defesa, não sendo apresentadas as planilhas que subsidiaram o recálculo da nova tarifa provisória. Em síntese foi exposto que o princípio do contraditório determina que a parte seja efetivamente ouvida e que seus argumentos sejam efetivamente considerados no julgamento. Merece consideração que foi dado o exíguo prazo de 5 dias para manifestação.

Por outro lado, a concessionária Viação Pioneira Ltda. entendeu que a Revisão das tarifas técnicas realizadas não diz respeito à Proposta Financeira vencedora da Licitação, tendo em vista que todos os índices, valores, ou quantitativos que tiveram exigências no Edital, foram cumpridos pela empresa.

Complementando, foi referenciado sobre a ilegalidade da Revisão provisória das tarifas técnicas, pois os resultados seriam auditados por Auditoria Independente contratada especificamente para este fim. Foi exposto que a tarifa técnica deverá ser preservada e assegurada em caráter permanente durante o contrato. Por fim, foi mencionado que estabelecer a fixação de uma tarifa técnica provisória, equivale a reconhecer que a mesma não foi estabelecida em bases definitivas após a realização dos estudos necessários e, consequentemente a concessionária deveria continuar a arcar com os prejuízos decorrentes do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato até o encerramento do Processo de fixação das tarifas definitivas.

Portanto, foi explícito o descontentamento relativo à Revisão das Tarifas Técnicas realizada no ano de 2016, tendo em vista a não observância da Taxa Interna de Retorno – TIR e o Valor Presente Líquido – VPL, parâmetros que não podem sofrer alterações.

Finalizando, foi argumentada pela concessionária Viação Pioneira que foi estabelecido de forma unilateral a alteração das bases contratualmente estabelecidas para fixação dos elementos de mérito da tarifa técnica praticada na presente licitação. Assim, foi ratificado que cada concessionária possui, de acordo com as suas peculiaridades, estrutura de custos própria, que varia inclusive de acordo com as características da área a ser operada e de acordo com as características próprias tomadas em consideração por ocasião da apresentação das propostas financeiras na licitação. Tais peculiaridades são tomadas em consideração nas propostas econômicas ofertadas e resultam na TIR que deve ser praticada no decorrer de toda a vigência do contrato de concessão.

Finalizando, foi informado que tal cenário denota, não apenas a impossibilidade de alteração da TIR ofertada na proposta como, também, o equívoco na padronização dos parâmetros a ela referenciados tal como se procedeu nos pareceres técnicos.

#### 5.3 CONSÓRCIO HP/ITA (URBI)

A concessionária HP/ITA (URBI) evidenciou a insatisfação com relação ao prazo concedido para o exercício ao contraditório e ampla defesa. Contudo, considerando o caráter provisório para o valor da tarifa técnica, foi deferido o valor da tarifa técnica desta concessionária.

#### 5.4 AUTO VIAÇÃO MARECHAL LTDA.

Inicialmente, a concessionária Auto Viação Marechal Ltda., informou a ilegalidade da revisão da tarifa técnica efetivada. Não se vislumbra a possibilidade de revisão provisória da tarifa técnica e que não foi concedido um prazo satisfatório para a execução do contraditório e ampla defesa, demonstrando flagrante violação.

Também foi discriminado sobre a ilícita alteração da proposta comercial da concessionária, mais especificamente, da TIR e do VPL, devendo todos os parâmetros constantes da proposta serem obedecidos e protegidos.

Por fim, foi evidenciado pela concessionária que não fosse realizada a revisão provisória da tarifa técnica.

#### 5.5 EXPRESSO SÃO JOSÉ LTDA.

Foi exteriorizado que foram cometidos graves erros matemáticos, juntamente com alterações nos índices de consumo, utilizando-se parâmetros operacionais fora da realidade e reduzindo a TIR. Foi solicitado que os erros matemáticos fossem corrigidos, como cálculo da Receita, quantidade de funcionários (FUS), quantidade de quilômetros rodados, quantidade de veículos, preço de veículos, preço do diesel, pneus, peças e acessórios, salários de pessoal e outros.

### REVISÃO 2018

#### 5.6 VIAÇÃO PIRACICABANA LTDA.

Foram evidenciados nos documentos encaminhados pela concessionária Viação Piracicabana Ltda., que seria necessário mais tempo para analisar os resultados alcançados pelo estudo da FGV. Para tanto, solicitou-se mais 5 dias para as análises.

Após, foi sugerido que a SEMOB/DF revisasse os estudos, devendo ser adotadas as seguintes questões:

- Deve ser adotada, como TIR alvo, a TIR contratual, utilizando a mesma metodologia definida pelo GDF no momento da licitação;
- Quaisquer alterações no fluxo de caixa original devem ser retificadas, conforme a legislação vigente;
- O preço do diesel deve ser revisto, tendo em vista as diferenças detectadas;
- Em virtude da não consideração de investimento realizado (garagem), foi solicitado que seja realizado a revisão dos cálculos, incluindo os investimentos realizados;
- Devem ser excluídas dos estudos, as receitas com mídia e;
- Deve ser retificado a metodologia utilizada pelos estudos da FGV, no que diz respeito ao fluxo de caixa inflacionado.

#### 5.7 VIAÇÃO PIONEIRA LTDA.

Analisando o primeiro documento encaminhado, constatou-se a insatisfação da concessionária Viação Pioneira Ltda. sobre o encaminamento integral do estudo da FGV, juntamente com o modelo dinâmico para a efetivação do cálculo das tarifas técnicas. Foi solicitado que não fosse realizada a revisão tarifária, sem as devidas observâncias das diretrizes estabelecidas no contrato de concessão.

Foi informado pela citada concessionária um quadro contendo as premissas consideradas pela FGV, para cálculo das TIR(s) e tarifa técnica. Foi sugerida a inadequação dos cálculos utilizando a TIR alvo de 14,11%; alteração da metodologia de depreciação; consideração da TIR modificada, que não a pactuada; consideração da taxa de 12%, para os financiamentos e reinvestimentos; valores dos insumos, frota, diesel e lubrificantes, vida útil e número de recapagens dos pneus diferentes dos da proposta financeira; os Fatores de Utilização – FU calculados a partir das folhas de pagamentos, contrariando a proposta financeira; cálculo da TIR pela metodologia MTIR e; aluguel das garagens onde não são investimentos e sim despesas.

Por fim, foi solicitado que não se procedesse a qualquer revisão tarifária com relação à concessionária Viação Pioneira Ltda., sem a devida observância das diretrizes estabelecidas no contrato de concessão.

#### 5.8 CONSÓRCIO HP/ITA (URBI)

O Consórcio HP/ITA (URBI), relata que as alterações propostas pela FGV, no que diz respeito à TIR e da tarifa técnica, atendem às diretrizes do negócio jurídico firmado com o Governo do Distrito Federal por meio do Contrato de Concessão Nº. 007/2013 – ST/DF, coadunando, também com a metodologia de reequilíbrio econômico-financeiro contratual pactuada.

#### 5.9 AUTO VIAÇÃO MARECHAL LTDA.

Inicialmente foi informado pela concessionária Auto Viação Marechal Ltda., sobre a violação à ampla defesa e ao contraditório. Contudo, após análise da documentação encaminhada, constatou-se que seria necessário um tempo maior para as análises. Por fim, foi solicitado 60 dias para a realização das análises.

Dando continuidade à análise da documentação da citada concessionária, foi evidente a sua insatisfação, tendo em vista que ratificou a violação ao Edital de Concorrência No. 01/2011 – ST/DF. Sendo assim, foi sugerido que a FGV desrespeitou o contrato de concessão e o Edital de licitação, devendo ser utilizados nas revisões das tarifas técnicas apenas os dados da proposta comercial das licitantes.

Por outro lado, identificou que os custos e os investimentos previstos na proposta comercial vencedora da licitação não poderiam ser alterados. Assim, concluiu pela não utilização do estudo da FGV, para a revisão de sua tarifa técnica.

Detalhando-se mais as análises proferidas pela citada concessionária, foi citado que a TIR e o VPL indicados na planilha de fluxo de caixa apresentada pela concessionária não podem sofrer alterações ao longo do contrato, pois correspondem a elementos de mérito da proposta vencedora da licitação e como tal, definem a equação econômico-financeira inicial da concessão.

Por outro lado, no que diz respeito à TIR, foi apresentado um outro elemento de mérito para calcular a Tarifa Técnica de equilíbrio, denominada TIRM. A concessionária manifestou discordância quanto à alteração, pois, caso fosse a melhor alternativa, seria definido na fase inicial da licitação, que elegeria como parâmetro de aferição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, empregando-a no Edital de Concorrência e no Contrato de Concessão.

Foi exposto pela concessionária Auto Viação Marechal Ltda, que a definição da tarifa técnica foi calculada adotando-se parâmetro inédito, estranho à relação contratual, que até então jamais havia sido calculado ou mencionado por qualquer das partes envolvidas no processo licitatório.

Por fim, considerou ilícita a revisão das tarifas técnicas utilizando o estudo da FGV.

#### 5.10 EXPRESSO SÃO JOSÉ LTDA.

Inicialmente, a concessionária Expresso São José Ltda. informou que não foi encaminhado nenhum memorial dos cálculos realizados pela FGV, mais especificamente quanto ao Fator de Utilização – FU, que representa cerca de 50% dos custos, possuindo um impacto relevante nos cálculos tarifários.

Em resumo, opinou que o estudo tarifário realizado pela FGV não atende o que determina o Edital de Licitação, a Proposta de Edital e Contrato. Foi citado que a FGV alterou os parâmetros de remuneração do contrato, alterando a TIR para MTIR, assim como seu percentual. Também foram alterados os preços do diesel, sendo efetivados a partir da média das Notas Fiscais – NF(s); o valor dos investimentos dos equipamentos embarcados sem quaisquer considerações relevantes; previsão de custo com aluguel, alterando o que determinava o Edital e; contestou-se a metodologia adotada para o cálculo do Fator de Utilização – FU, via folha de pagamento, utilizando um período de tempo aleatório e restrito ao ano de 2016 e sem a memória dos cálculos realizados

Foi considerado de forma equivocada, segundo a concessionária, o valor da dívida para se recalcular o fluxo de caixa da concessionária. Foi informado que deveriam ter sido contempladas as premissas da proposta baseada no Edital.

Por fim, evidenciou-se pela concessionária que o resultado demonstrado pela FGV feriu os princípios da avaliação independente e que o valor alcançado está significativamente abaixo do valor real da tarifa técnica. Foi mencionado que a FGV remunerou a “ineficiência” e frustrou o processo licitatório e a legislação vigente. A concessionária não concordou com as alterações dos preços dos insumos e com a alteração da metodologia da TIR para MTIR e do percentual resultante do estudo da FGV.

#### 6. MODELOS RECONSTRUÍDOS A PARTIR DA PROPOSTA FINANCEIRA DAS CONCESSIONÁRIAS

Tendo em vista o direcionamento apresentado nas Reuniões Ordinárias realizadas, referentes ao GT, instituído pela **Portaria Conjunta Nº. 01/2019**, ficou decidido que seriam realizadas simulações de **03 cenários**:

1. *Resultados obtidos, mantendo-se os parâmetros das propostas financeiras das concessionárias do STPC/DF;*
2. *Resultados obtidos, alterando-se apenas os Fatores de Utilização – FU(s) das propostas financeiras das concessionárias do STPC/DF e;*
3. *Resultados obtidos pelo estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV.*

Deve-se explicitar que, para os 02 primeiros cenários, seria utilizado o modelo que encontra-se em desenvolvimento na Coordenação de Custos e Tarifas – COCUT, setor subordinado à Diretoria Técnica – DITEC, da entidade gestora DFTRANS.

Para tanto, foi necessária a realização de discussão referente à metodologia a ser adotada para a constituição dos Fatores de Utilização – FU(s), tendo em vista a inexistência dos valores apresentados nas propostas financeiras das concessionárias. Conforme a legislação trabalhista da categoria dos motoristas e cobradores, a jornada de trabalho no Distrito Federal é de 6 horas de trabalho. Por esse motivo, entende-se que os FU(s) giram em torno de 2,5 e 3,0, para todas as concessionárias do STPC/DF. Foi visualizado que para algumas concessionárias verificou-se valores de FU estão bastante reduzidos. No entanto, vale ressaltar que, no cenário II seria utilizada a mesma metodologia de cálculo do FU utilizada FGV, ou seja, a partir da folha de pagamentos das concessionárias do STPC/DF. Poder-se-ia utilizar para os cálculos a metodologia consagrada pela academia, Manual do GEIPIOT. Contudo, o nível de complexidade é bem elevado. Portanto, não teria tempo hábil para a sua constituição, tendo em vista, o escasso tempo para a sua determinação.

É importante frisar que é de fundamental importância a sustentação jurídica sobre a possibilidade de se considerar para fins de Estudo de Equilíbrio Econômico-Financeiro – EEF, apenas a Taxa Interna de Retorno - TIR, ao invés da TIR e do Valor Presente Líquido – VPL. Também deve ser realizada a sustentação jurídica sobre a viabilidade da alteração da metodologia de cálculo do FU, visando a incorporação dos respectivos valores, no modelo desenvolvido pela COCUT/DFTRANS. Ressalta-se que todos os outros parâmetros foram mantidos, juntamente com a TIR, relativos às propostas financeiras das concessionárias do STPC/DF”

E a Conclusão Parcial dos trabalhos:

#### “7. CONCLUSÃO PARCIAL

O presente **Relatório Parcial** visa demonstrar de forma sucinta a análise do Grupo de Trabalho com relação aos procedimentos e parâmetros utilizados nas revisões de tarifas técnicas implementadas no período de 2015 a 2018.

Quanto aos parâmetros utilizados nas revisões constatou-se que:

##### **Revisão de 2015** (Portaria nº 25, 24 de março de 2015)

Na revisão das tarifas técnicas das concessionárias Pioneira e Marechal, processada pela **Portaria nº 25/2015**, foram considerados todos os elementos de mérito, preços das propostas financeiras e coeficientes de consumo, além do Fator de Utilização - FU contidos nas propostas financeiras das empresas, conforme detalhado no Item 2 deste Relatório.

##### **Revisão de 2016** (Portaria nº 22, de 18 de julho de 2016)

Na revisão das tarifas técnicas das 5 (cinco) concessionárias que operam no STPC/DF, processada pela **Portaria nº 22/2016**, não foram considerados os valores dos elementos de mérito, dos preços das propostas financeiras e dos coeficientes de consumo, e nem dos valores dos Fatores de Utilização – FU(s). Foram utilizadas as premissas contidas no **Parecer Técnico Conjunto Nº. 01/2016 – GAB/SUPLAM/SEMOB**, de 1º de Julho de 2016, e os preços dos insumos e dos coeficientes de consumo constantes do **Edital**, conforme detalhado no Item 3 deste Relatório.

##### **Revisão 2018** (Portarias nº 56, 57, 58, 59 e 60, todas de 02 de agosto de 2018)

Na revisão das tarifas técnicas das 5 (cinco) concessionárias que operam no STPC/DF, processada pelas **Portarias nº 56, 57, 58, 59 e 60/2018**, foi utilizada a metodologia desenvolvida pela FGV, na qual não foram considerados os valores dos elementos de mérito, dos preços das propostas financeira e dos coeficientes de consumo, e nem a metodologia de cálculo do FU, além de mudar a metodologia de cálculo da TIR para MTIR, conforme detalhado no Item 4 deste Relatório.

Conforme expresso na **ATA da segunda reunião** foi decidido que seriam apresentadas 3 cenários:

1. *Manutenção dos parâmetros das propostas financeiras das concessionárias do STPC/DF;*
2. *Manutenção dos parâmetros das propostas financeiras das concessionárias do STPC/DF, alterando-se apenas os Fatores de Utilização – FU(s) das propostas financeiras das concessionárias do STPC/DF, atualizando-o pela folha de pagamento, conforme metodologia da FGV;*
3. *Resultados obtidos pelo estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV.*

Os levantamentos e análises efetuadas pelo Grupo de Trabalho foram voltadas para os aspectos estritamente técnicos e econômico-financeiro, não contemplando qualquer tipo de análise jurídica relativas as alterações dos elementos de mérito, e demais itens que compõem a proposta comercial das concessionárias.

Convém registrar, que no momento atual, o modelo de cálculo de tarifa técnica que estava sendo desenvolvido pelo GT está em avançado estágio de conclusão, restando apenas alguns ajustes e a realização de auditoria no modelo visando a constatação/ratificação da utilização de todos os parâmetros e elementos de mérito.

Devido a complexidade do desenvolvimento de um modelo de cálculo de remuneração via fluxo de caixa descontado, do volume de informações a serem levantadas e da alimentação deste modelo, e considerando, ainda, as atribuições rotineiras a cargo dos membros do GT em suas respectivas áreas de atuação, não foi possível concluir os trabalhos, a cargo do Grupo de Trabalho nos prazos estabelecidos.

Por fim, vale ressaltar que no modelo que estava sendo desenvolvido prezou-se pela utilização dos elementos de mérito, dos preços das propostas financeiras e dos coeficientes de consumo apresentados pelas concessionárias vencedoras do certame.

Apresentamos no **Anexo Único deste Relatório** (23963271) comparativo dos valores e preços dos itens considerados nas revisões das tarifas técnicas efetuadas no período de 2015 a 2018”

Cabe esclarecer que, diante do fim dos trabalhos do grupo anteriormente criado, sem que houvesse uma conclusão, houve, por meio da Portaria Conjunta Nº 10, de 05 de junho de 2019, a constituição de novo Grupo de Trabalho com objetivo de reavaliar as revisões das tarifas técnicas das concessionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, homologadas no período de 2015 a 2018.

A fim de se evitar conflito de interpretações, este Grupo de Trabalho procedeu novas análises nas revisões do período de 2015 a 2018 e, visando proceder os cálculos das revisões das tarifas técnicas nos moldes do edital/contrato, encaminhou solicitações à todas as Concessionárias solicitando informações e planilhas eletrônicas contendo as tarifas técnicas vencedoras das licitações. As Circulares, por meio das quais foram solicitados tais documentos e informações foram a SEI-GDF – DFTRANS/DIRAF nº 6/2019, no dia 14/06/2019, e SEI-GDF – DFTRANS/DIRAF nº 7/2019, no dia 19/06/2019.

#### 2. FATOS GERADORES DA REVISÃO TARIFÁRIA UNILATERAL

- Parecer Técnico Conjunto n. 01/2016-GAB/SUPLAM/SEMOB
- Relatório Técnico da FGV de 17/4/2018, sobre "Análise de Conformidade dos Contratos de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus no Distrito Federal" (Produto 6)
- Circular SEI-GDF nº 4/2018 - SEMOB/GAB de 01 de agosto
- Portaria n. 25/2015 de 24 de março
- Portaria n. 22/2016 de 18 de julho
- Portarias n. 56, 57, 58, 59 e 60/2018-SEMOB

#### 2.1. Parecer Técnico Conjunto n. 01/2016-GAB/SUPLAM/SEMOB - JUSTIFICATIVAS PARA REVISÃO

O Parecer n. 01/2016, justificou, dentre outros, os seguintes motivos:

*"Considerando a eventual necessidade de ser recomposta a equação econômica financeira dos Contratos de Concessão em função das variações e consolidações da frota, demanda e quilometragem rodada observadas ao longo do ano de 2015.*

...

*Considerando que, em respeito aos princípios da autotutela e da economicidade, as tarifas técnicas provisórias poderão ser revistas a partir dos resultados apresentados pela Auditoria Independente, com previsão de início para o mês de agosto do corrente ano, devendo ser apreciados todos os valores pagos/devidos em decorrência dos contratos de concessão do Sistema de Transporte Público Coletivo vis-à-vis dos parâmetros;*

...

*Considerando que após a análise das propostas financeiras apresentadas pelas concessionárias na licitação STPC/DF, foi identificado que os índices utilizados para formulação das propostas apresentam discrepâncias, quando comparados aos índices correspondentes de edital, além de significativa variação relativa entre os índices contidos em cada proposta;*

*Considerando que a utilização desses fatores nas propostas gerou uma variação relevante entre as Taxas Internas de Retorno (TIR) apresentadas pelas empresas;*

*Considerando ser adequada a composição de planilha financeira única para todas as concessionárias do STPC/DF, para proporcionar uma avaliação mais uniforme do andamento dos contratos; e*

*Dessa forma, foi utilizada a planilha base de referência dos editais de licitação empregando-se os parâmetros estabelecidos no edital para premissas (pneu, combustível, recapagem, etc), demanda (passageiros), oferta (frota) e investimento (garagem, ônibus, etc - Capex). Com relação ao Fator de Utilização (FU), em funções de distorções observadas entre o definido em edital e as propostas apresentadas e considerando que esse fator corresponde a mais de 50% do custo do sistema e possui relação direta com a eficiência operacional de cada empresa, foi empregada a média entre o valor de referência de cada edital e a respectiva proposta de cada empresa.*

*No que tange ao parâmetro tarifa base, foram utilizadas as tarifas das propostas vencedoras de cada certame.*

*Assim, após efetuar os cálculos conforme parâmetros e definições supramencionados, utilizando a planilha base dos editais, foram obtidas novas TIRs corrigidas provisórias, para o ano zero do contrato, conforme planilhas anexas.*

*Assim, encaminhamos os autos a essa Dftrans, tendo em vista ser o Órgão Gestor do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, para proceder o cálculo da nova tarifa provisória, utilizando a planilha base dos editais de licitação."*

#### 2.2 Portaria n. 25/2015 - SEMOB, de 24 de março de 2015

Esta Portaria editada pelo Secretario de Estado de Mobilidade, homologou o valor provisório das tarifas técnicas dos Contratos de Concessão n. 01/2012 com a Viação Pioneira Ltda, e do Contrato n. 08/2013 da Auto Viação Marechal Ltda. Teve como justificativa:

- a necessidade de recomposição da equação econômico-financeira dos Contratos de Concessão
- o acordo celebrado com o Ministério Público do Distrito Federal em reunião do dia 11 de fevereiro de 2015
- o resultado do GT da Portaria n. 11, de 11/2/15, com objetivo de avaliar os estudos realizados no âmbito dos Processos Administrativos n. 098.001.248/2014 e 090.001.307/2014, atinentes ao Contrato de Concessão n. 01/2012 - Viação Pioneira Ltda e ao Contrato de Concessão n. 08/2013 - Auto Viação Marechal Ltda, bem como realizar auditoria na metodologia dos cálculos utilizados nos valores das tarifas técnicas;
- o Processo Administrativo n. 090.001.002/2015

Salientamos que na a revisão tarifária da Portaria n. 25/2015 - SEMOB, foram mantidos os elementos de mérito da TIR, VPL, preços de insumos e dos Fatores de Utilização nos termos das propostas. Fato noticiado pelo Grupo de Trabalho da Portaria Conjunta n. 10/2019/SEMOB:

*"Vale ressaltar que nesta revisão foram mantidos os elementos de mérito Taxa Interna de Retorno – TIR, Valor Presente Líquido – VPL, preços dos insumos e valores dos Fatores de Utilização – FU, das concessionárias Viação Pioneira Ltda. e Auto Viação Marechal Ltda., conforme estipulado nas Propostas Financeiras das concessionárias do STPC/DF"*

Nesse aspecto, este GT recomenda sua manutenção, ante a conformidade com os termos das propostas originárias.

#### 2.3 Portaria n. 22/2016 - SEMOB, de 18 de julho de 2016

A Portaria n. 22/2016 homologou o valor provisório das tarifas dos Contratos de Concessão ns. 11/2013 da Viação Piracicabana Ltda, 01/2012 - ST Viação Pioneira Ltda, 07/2013-ST - Consórcio HP/ITA - Urbi Mobilidade Urbana, n. 08/2013 - Auto Viação Marechal Ltda e 02/2012-ST Expresso São José Ltda.

Apresentou como justificativas:

- a Cláusula XVII dos Contratos;
- que somente no ano de 2015 o STPC/DF foi consolidado;
- a Km operacional observadas nos últimos 12 meses (maio/15 - abril/2016) e a frota vigente cadastrada no DFTRANS em 30/4/16;
- necessidade de consolidar as variações na quilometragem em relação aos montantes previstos no Anexo II do Edital de Licitação da Concorrência n. 1/2011-ST;
- que haveria a contratação de auditoria independente para avaliação, revisão e repactuação, se necessário, dos contratos de concessão do STPC/DF

#### 2.4 Relatório da FGV - Produto 6

O Relatório da FGV (Contrato n. 001/2017) com a SEMOB, teve por objeto análise de conformidade dos contratos de concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus no Distrito Federal. Este Relatório Técnico, serviu de suporte à edição da Portarias de números 56 a 60/2018 - SEMOB, revendo o valor das tarifas técnicas nos termos propostos pela FGV:

BACIA	EMPRESA	TARIFA EM 04/18	TARIFA PROJETADA A PARTIR DE 03/18	VARIAÇÃO	PORTARIA
Bacia 1	Piracicabana	3,9241	3,9241	0,00%	56/2018/Semob de 02/08/18
Bacia 2	Pioneira	4,0438	3,6278	- 10,3%	57/2018/Semob de 02/08/18
Bacia 3	Urbi Mob. Urbana	4,3752	4,5120	3,1%	58/2018/Semob de 02/08/18
Bacia 4	Auto Marechal	4,8683	4,5060	- 7,4%	59/2018/Semob de 02/08/2018
Bacia 5	Expr. São José	4,3395	4,5714	5,3%	60/2018/Semob de 02/08/2018

O tarifa técnica revista só não coincidiu, em termos literais, com a proposta da FGV no caso da Expresso São José, onde a tarifa proposta pela FGV ( 4,5714), não coincidiu com a fixada na Portaria n. 60, no valor de R\$ 4,5739.

A FGV no item 3 do Produto 2.1.2 - Proposta de Modelo de Plano de Contas Contábil, salientou que teve, dentre outros, o objetivo de "apoiar futuros estudos relacionados à remuneração das operadoras e processos de revisão das políticas tarifárias "(letra g).

Na avaliação dos custos e despesas incorridos (Produto 2.2), o Relatório salientou que "O principal objetivo foi identificar se os valores utilizados na elaboração do Edital e nas propostas apresentadas pelas Concessionárias, estavam em linha com os custos apurados durante a vigência dos contratos " (pg. 15/59).

A vista das sua avaliações sobre receitas, custos e investimentos, a FGV levantou o que denominou no Produto 2.3 - Estimativa da Taxa Interna de Retorno (TIR) implícita no Contrato de Concessão por Empresa Concessionária e concluiu:

*7º. Produto 2.3 - Estimativa da Taxa Interna de Retorno (TIR) implícita no Contrato de Concessão por Empresa Concessionária*

*Esse relatório teve a finalidade de apresentar:*

- ⊗ *A estimativa da taxa interna de retorno implícita no contrato de concessão;*
- ⊗ *O fluxo de caixa estimado do empreendimento;*
- ⊗ *O fluxo de caixa estimado do acionista; e*
- ⊗ *A revisão dos estudos quantitativos e qualitativos apresentados.*

Este produto apresentou as Taxas de Retorno encontradas nas cinco bacias, utilizando cenários diferentes de custos. Como já estabelecido, o sistema de transporte adotado após a licitação inicial não foi o mesmo proposto no Edital, de forma que a comparação entre os fluxos de caixa do Edital e das propostas com os fluxos reais é complicada. Os fluxos apresentados neste relatório buscaram equiparar, da melhor forma possível, os diferentes cenários de custos para efeito de comparação.

Por fim, cabe ressaltar que esse estudo teve por finalidade apurar o resultado econômico-financeiro dos contratos de concessão vigentes e foi utilizado pela FGV como base para o desenvolvimento do modelo econômico-financeiro apresentado no Produto 5.d - Definição dos Procedimentos, desde a Coleta dos Dados até o Cálculo do Processo de Apuração da Taxa Interna de Retorno (TIR) e da Tarifa Técnica, que permite à SEMOB estabelecer as premissas de sua escolha e obter tarifas técnicas para o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, mantidas as regras estabelecidas no edital original.

A ESTIMATIVA DA TAXA INTERNA DE RETORNO IMPLÍCITA NO CONTRATO DE CONCESSÃO

Após a revisão em detalhe, pela FGV, dos fluxos de caixa apresentados nas propostas dos Concessionários, constatou-se a existência de alguns erros que alteram o valor das Taxas Internas de Retorno. Os principais erros encontrados e corrigidos resultaram nas seguintes correções realizadas:

- ⊗ **Bacia 1:** Padronizada a desoneração do INSS para igualar a modelagem do Edital; e recalculada a depreciação fiscal;
- ⊗ **Bacia 2:** Ajuste no cálculo da depreciação fiscal e contábil;
- ⊗ **Bacia 3:** Ajuste na depreciação fiscal, que foi feita com valor residual; e ajuste no cálculo do Imposto de Renda;
- ⊗ **Bacia 4:** Ajuste no valor dos encargos que não considerava os 20% de INSS sobre a Folha de Pagamento; ajuste no cálculo da depreciação fiscal; e ajuste no valor de salário de motoristas e cobradores que estava abaixo do piso das categorias; e
- ⊗ **Bacia 5:** Ajuste no cálculo da depreciação fiscal e contábil.

Além destas revisões, foi utilizado o modelo mensal, calculado com a Taxa de Retorno Interna Modificada (TIRM), utilizando 12% a.a. para as taxas de financiamento e reinvestimento. Os resultados encontrados estão apresentados na tabela a seguir:

Tabela 7.1

Taxas Internas de Retorno Implícitas nas Propostas, Após Revisão

	Bacia 1	Bacia 2	Bacia 3	Bacia 4	Bacia 5
TIRM (ano)	14,81%	14,11%	10,60%	11,10%	14,18%

Fonte: Elaborado pela FGV, dados DFTrans.

Sucedo que no próprio trabalho da FGV é citado que o resultado do estudo contratado pela SEMOB, não poderia ser aplicado para as revisões das tarifas técnicas dos contratos vigentes. As ressalvas da FGV constante nos históricos acima constam descritas à seguir:

**"FGV – página 5 do Produto 2.3:** Assim, essa análise não deve ser interpretada como uma recomendação de mudanças nas regras do edital vigente, inclusive as que estabelecem as condições de equilíbrio econômico dos contratos, em particular as TIRs associadas às concessões"

Como se verificou no trabalho/estudo, foram alteradas todas as TIR's das Concessionárias, onerando o gasto do GDF/Sistema.

**"FGV – página 5 do Produto 5.d.1:** "Não foram propostas pela FGV alterações relativas aos contratos de concessão vigentes"

## 2.5 - Circular SEI nº 4/2018 - SEMOB-GAB de 01 de agosto de 2018

A Circular SEI n. 4/2018, encaminhada aos Concessionários, noticia a decisão da SEMOB de rever as tarifas técnicas das Concessionárias, tendo como fundamento o Relatório Final da FGV:

"Assim, ao término do trabalho de avaliação e diante das recomendações propostas pela consultoria, a Semob busca, desde então, ajustar os contratos de concessão nos pontos indicados. Inicia-se, como não poderia deixar de ser, pelo tópico mais significativo às operadoras, qual seja, o modelo econômico-financeiro, razão pela qual foram encaminhados os relatórios afetos a esse tema por meio dos Ofícios de 16 a 20 - SEMOB/GAB, todos datados de 27 de abril de 2018"

A Circular justificou a decisão de revisão unilateral da TIR para TIRM no art. 58 da Lei n. 8.666/93:

"A natureza da concessão de transporte necessariamente envolve a inversão do sinal do fluxo de caixa mais de uma vez, em especial nos eventos de renovação de frota. Dessa forma, conceitualmente não é adequado utilizar uma modelagem que possa ser evadida de vício, tendo em vista a natureza da negócio. É, portanto, necessária a utilização de modelagem robusta, compatível com a concessão ora avaliada.

Assim, a única forma de manter os contratos de concessão válidos do ponto de vista de sua modelagem conceitual seria a utilização da TIRM em substituição à TIR, utilizando-se do instrumento da revisão contratual abrangida pelo Art. 58 da Lei nº 8.666/93:

Alega que "os dispositivos legais acerca da prerrogativa da Administração Pública em alterar unilateralmente os contratos, conforme exposto, estão em pleno acordo com o que estabelece o art. 9º da Lei de Concessões, Lei nº 8987/2015, sobre o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro diante de alterações que o afetem".

Aremata que "tendo em vista o objetivo de corrigir eventuais distorções nos preços apresentados, seria despropositada a utilização dos dados da proposta quando os dados atuais da operação evidenciam outro contexto. Aceitar a utilização de valores diferentes na modelagem poderia causar desequilíbrio tendente a onerar desproporcionalmente o Erário".

Conclui: "Dessa forma, este documento conclui o processo de contraditório e ampla defesa acerca do modelo econômico-financeiro elaborado pela consultoria independente contratada pela Semob, bem como da consequente revisão das tarifas técnicas por este Poder Concedente, com objetivo de ajustar os contratos de concessão e restabelecer seu equilíbrio econômico-financeiro, tendo sido devidamente atendidos os questionamentos das operadoras, após o adequado período recursal".

## 2.6 - Portarias ns. 56 a 60 de 02 de agosto de 2018

As Portarias de números 56 a 60, na sequência da Circular SEI n. 4/2018 - SEMOB, homologaram os novos valores das tarifas técnicas das Concessionárias da Concorrência n. 01/2011 - ST, justificando a decisão no seguinte:

- Cláusula XVII dos Contratos de Concessão;
- na identificação do desequilíbrio econômico-financeiro da relação contratual, por conta de fatores fugidios ao controle e vontade das partes;
- na responsabilidade da Administração de promover o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, com o objetivo de garantir a manutenção da equação inicialmente contratada;
- na contratação de consultoria independente para a avaliação dos contratos de concessão do STPC/DF, resultando como contratada a Fundação Getúlio Vargas - FGV, por meio do Contrato nº 01/2017 que teve como objetivo promover avaliações no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF;
- que compete ao Poder Público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço, nos termos do inciso V, do artigo 29 da Lei nº 8987, de 13 de fevereiro de 2015

As novas tarifas fixadas foram:

BACIA	EMPRESA	TARIFA EM 04/18	TARIFA PROJETADA A PARTIR DE 03/18	VARIAÇÃO	PORTARIA
Bacia 1	Piracicabana	3,9241	3,9241	0,00%	56/2018/Semob de 02/08/18
Bacia 2	Pioneira	4,0438	3,6278	- 10,3%	57/2018/Semob de 02/08/18
Bacia 3	Urbi Mob. Urbana	4,3752	4,5120	3,1%	58/2018/Semob de 02/08/18
Bacia 4	Auto Marechal	4,8683	4,5060	- 7,4%	59/2018/Semob de 02/08/18
Bacia 5	Expr. São José	4,3395	4,5714	5,3%	60/2018/Semob de 02/08/18

## 3. CLÁUSULAS CONTRATUAIS RELACIONADAS À EQUAÇÃO ECONÔMICA-FINANCEIRA DA CONCORRÊNCIA N. 01/2011-ST

O GT ateuve-se às questões relacionadas à equação econômico-financeira dos Contratos de Concessão resultantes da Concorrência n. 01/2011-ST. Os Contratos são resultantes do Edital do mesmo Edital e possuem Cláusulas uniformes. Leia-se nos Contratos as cláusulas que interessam ao deslinde da questão:

### CLÁUSULA I Definições

**g) EDITAL:** instrumento que rege a Licitação da Concorrência 01/2011-ST - Reabertura, publicado pelo Distrito Federal com o objetivo de delegar, por concessão, a Prestação e Exploração do Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;

...

**l) REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA:** remuneração devida à CONCESSIONÁRIA, oriunda de recursos da arrecadação da **TARIFA USUÁRIO** em espécie, nos ônibus e, quando houver, terminais e estações de transbordo do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, complementados com os repasses recebidos do Poder Concedente, junto à **CONTA DE COMPENSAÇÃO**, provenientes da comercialização de créditos eletrônicos de transporte, das fontes de **SUBSÍDIO** para custeio de gratuidades e de outras eventuais receitas acessórias, montante esse que corresponderá ao valor de sua **TARIFA TÉCNICA** vencedora da licitação, atualizada de acordo com as hipóteses de revisão e reajuste previstos no **CONTRATO DE CONCESSÃO**, multiplicada pelo número de **PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS** pela mesma concessionária, registrados no Sistema de Bilihetagem Automática;

...

**q) TARIFA TÉCNICA:** valor, por **PASSAGEIRO PAGANTE TRANSPORTADO**, constante da proposta financeira da **CONCESSIONÁRIA**, e que servirá de parâmetro para a remuneração da concessão e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, observadas as condições de reajuste e revisão, definidas no presente instrumento.

### CLÁUSULA II Edital de Licitação e seus anexos

1. Incorporam o presente **CONTRATO**, como parte dele integrante, para todos os efeitos legais e contratuais, o Edital de Licitação da Concorrência Pública nº 01/2011-ST - REABERTURA e todos os seus anexos, bem como a proposta vencedora da licitação, apresentada pela **CONCESSIONÁRIA**.

**CLÁUSULA III****Da Legislação Aplicável à Concessão**

1. A **CONCESSÃO** rege-se-á pelas Leis Distritais 4.011 de 12 de setembro de 2007, 3.106, de 27 de dezembro de 2002, 4.770, de 22 de fevereiro de 2012, bem como pelas Leis Federais 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 9.074, de 07 de julho de 1995, 12.587, de 03 de janeiro de 2012, assim como pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, pelas cláusulas do Edital da **Concorrência Pública n.º 01/2011-ST - Reabertura** e seus anexos e pelas cláusulas deste **CONTRATO**.

**CLÁUSULA IV****Do Regime Jurídico do Contrato**

1. Este **CONTRATO** regula-se pelas suas disposições e pelos preceitos de direito público, aplicando-se, subsidiariamente, os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado.
2. O regime jurídico deste **CONTRATO** confere ao **CONCEDENTE** a prerrogativa de:
  - a) alterar as cláusulas de serviço para melhor adequação às finalidades de interesse pública;

**CLÁUSULA V****Da Interpretação**

1. As divergências acerca da aplicação de cláusulas contratuais serão resolvidas pelas regras gerais de interpretação, levando-se em conta todas as disposições do presente **CONTRATO** analisadas, sistematicamente, à luz das regras estabelecidas no Edital de Licitação e todos os seus anexos, bem como em catejo com a proposta vencedora da licitação.

**CLÁUSULA VI****Do objeto**

...

8. Caso, durante a concessão, o Distrito Federal venha a implantar novos modos de transporte, com a utilização de tecnologia de material rodante distinta do rodoviário, como trem, metrô ou similares, poderá ser reduzido o objeto das concessões ora licitadas, observados os limites legais, sem que disso resulte qualquer direito à indenização à **CONCESSIONÁRIA**, ressalvados os ressarcimentos do saldo residual de bens que sejam definidos como reversíveis.
9. Ocorrendo a hipótese definida no item anterior, será realizada a revisão da **TARIFA TÉCNICA**, para manutenção da equação econômico-financeira do **CONTRATO**, utilizando-se como parâmetro apenas a preservação da Taxa Interna de Retorno de Investimento prevista na planilha de fluxo de caixa da proposta vencedora da licitação, apresentada pela concessionária, excluído qualquer provisionamento de lucros cessantes

...

**CLÁUSULA X****Da Assunção de Riscos**

1. A **CONCESSIONÁRIA** assumirá, em decorrência deste **CONTRATO**, integral responsabilidade pelos riscos inerentes à **CONCESSÃO**, ressalvados os casos expressamente previstos no presente **CONTRATO** e as situações previstas em Lei.

**CLÁUSULA XI****Do Risco Geral de Redução da Quantidade de Passageiros**

1. O **CONCEDENTE** assumirá o risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no **PROJETO BÁSICO**, que nortearam a elaboração da **PROPOSTA FINANCEIRA**, promovendo o ajuste do equilíbrio econômico-financeiro, quando for o caso, nos termos deste **CONTRATO**.
2. Não se constitui risco a ser assumido pela **concessionária** o desequilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** causado por conduta comissiva do **CONCEDENTE** ou por qualquer evento em razão do qual a Lei ou o presente **CONTRATO** assegure a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da **CONCESSÃO**

**CLÁUSULA XII****Do Equilíbrio Econômico-Financeiro do CONTRATO**

1. O equilíbrio econômico-financeiro deste **CONTRATO** constitui princípio fundamental do regime jurídico da **CONCESSÃO**.
2. É pressuposto básico da equação econômico-financeira que presidirá as relações entre as partes, a manutenção do equilíbrio entre os encargos da **CONCESSIONÁRIA** e as receitas da **CONCESSÃO**, originalmente formado pelas regras do Edital de Licitação e do presente **CONTRATO** e pela proposta vencedora da licitação.
3. A **TARIFA TÉCNICA** será preservada pelas regras de reajuste e de revisão previstas neste **CONTRATO**, com a finalidade de que seja assegurada, em caráter permanente, a manutenção da equação econômico-financeira do **CONTRATO**.
4. Sempre que forem atendidas as condições do **CONTRATO** de concessão, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

...

**CLÁUSULA XV****Do Sistema tarifário**

1.As receitas necessárias para remunerar os encargos da concessão e a **CONCESSIONÁRIA**, no valor da **TARIFA TÉCNICA** por **PASSEIRO PAGANTE TRANSPORTADO** advirão da **CONTA DE COMPENSAÇÃO**.

2.A remuneração da **CONCESSIONÁRIA** corresponderá ao valor de sua **TARIFA TÉCNICA**, devidamente atualizada conforme as hipóteses de reajuste e revisão previstas neste **CONTRATO DE CONCESSÃO**, multiplicada pelo número de **PASSEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS** por ela.

..

3. A **tarifa TÉCNICA** de remuneração da **CONCESSIONÁRIA** para o Lote ... do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, definida na sua proposta financeira vencedora da licitação, é de ..

..

5. Para fins de aplicação de reajustamentos e revisões tarifárias, ao longo da concessão, será o valor de **TARIFA TÉCNICA** o balizador do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

...

**CLÁUSULA XVII****Da Revisão da TARIFA**

1. A **TARIFA TÉCNICA** será revisada, a qualquer momento, para restabelecer a equação originária entre os encargos da **CONCESSIONÁRIA** e as receitas da concessão, formada pela regras do presente **CONTRATO** e do Edital de Licitação, bem como pelas planilhas apresentadas na **PROPOSTA FINANCEIRA** vencedora da licitação, sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

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

3. 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) sempre que ocorrerem variações na quilometragem rodada do sistema em relação aos montantes previstos no **Anexo II do Edital de Licitação**, considerando-se todas as repercussões sobre os investimentos, custos e a receita;

b) sempre que ocorrer variação na demanda de passageiros pagantes transportados pela **CONCESSIONÁRIA**, para mais ou para menos, em relação à utilizada como base na **TARIFA TÉCNICA** em vigor, considerando sempre a média apurada no período retroativo de 12 (doze) meses;

c) 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;

d) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem custados, 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 FINANCEIRA**, de comprovada repercussão nos custos da **CONCESSIONÁRIA**, para mais ou para menos, conforme o caso;

e) 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;

f) sempre que houver alteração unilateral deste **CONTRATO**, que comprovadamente altere os encargos da **CONCESSIONÁRIA**, para mais ou para menos, conforme o caso.

4. Nos processos de revisão tarifária, a aferição da **TARIFA TÉCNICA**, para reequilíbrio do **CONTRATO** será realizado por meio das planilhas apresentadas na **PROPOSTA FINANCEIRA** vencedora da licitação, assegurando-se a proteção, ao longo do **CONTRATO**, dos elementos de mérito TIR (Taxa Interna de Retorno) e Valor Presente Líquido (VPL) indicados na planilha de fluxo de caixa apresentada pela **CONCESSIONÁRIA** na referida proposta, ressalvado o disposto nos itens 7 e 9 da cláusula sexta do presente instrumento.

5. O processo de revisão será realizado sempre que ocorrer qualquer das situações, previstas no presente **CONTRATO**, que imponha a sua ocorrência e terá início, de ofício, pelo **CONCEDENTE**, ou mediante requerimento formulado pela **CONCESSIONÁRIA**.

6. O **CONCEDENTE** terá o prazo de até 60 (sessenta) dias para decidir o processo a que alude o item anterior, contado da data de sua instauração de ofício ou mediante requerimento da **CONCESSIONÁRIA**, assegurando, previamente, no período, as garantias do contraditório, dos esclarecimentos e das justificativas que se façam necessários por parte da **CONCESSIONÁRIA**.

7. Uma vez confirmada a necessidade de revisão da **TARIFA TÉCNICA**, para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, a **SECRETARIA** expedirá ato administrativo alterando o valor da **TARIFA TÉCNICA** e encaminhará o processo ao Chefe do Poder Executivo do Distrito Federal, a quem caberá decretar os valores de **TARIFA USUÁRIO** e/ou ajustar, se for o caso, o **SUBSÍDIO** em montante suficiente para incrementar recursos na **CONTA DE COMPENSAÇÃO** e garantir o pagamento da **REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA**.

..

**CLÁUSULA XIX****Dos Direitos e das Prerrogativas do CONCEDENTE**

1. Sem prejuízo de outras prerrogativas definidas na legislação vigente, especialmente na Lei Distrital 4.011/2007 e no Decreto 30.584/2009 incumbe ao **CONCEDENTE**:

..

1.2 assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da **CONCESSÃO**

..

1.6 fixar tarifas, homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias, nas condições previstas no **CONTRATO**, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro;

1.7 - cumprir as Leis e as cláusulas do presente **CONTRATO**;

...

**CLÁUSULA XXX**

1. Este **CONTRATO** poderá ser alterado nos seguintes casos:

I - unilateralmente pelo **CONCEDENTE**

II - por acordo:

a) quando conveniente a substituição de garantias contratuais;

b) quando necessária a modificação para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente, entre os encargos da **CONCESSIONÁRIA** e as receitas da concessão, objetivando a manutenção do inicial equilíbrio econômico-financeiro

..

3. Em havendo alteração unilateral deste **CONTRATO**, que altere os encargos da **CONCESSIONÁRIA**, o **CONCEDENTE** deverá restabelecer, em caráter imediato, o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro.

4. Os reajustes e revisões do valor da **TARIFA TÉCNICA**, nos casos previstos neste **CONTRATO**, não caracterizam alteração contratual.
5. A modificação, cisão, fusão ou criação de novas linhas não caracteriza modificação do **CONTRATO**, entretanto, caso altere o seu equilíbrio econômico-financeiro, implicará a necessidade de revisão do tarifa.

..

CLÁUSULA XXXV

Da Invalidez Parcial do CONTRATO

1. Se alguma disposição deste CONTRATO vier a ser declarada nula ou inválida, tal não afetará as demais disposições, as quais se manterão plenamente em vigor.

#### 4. DILIGÊNCIAS DO GRUPO DE TRABALHO.

No Ofício SEI-GDF nº 591/2019 - SEMOB/GAB/ASTEC, encaminhado ao DFTRANS, solicitamos que fosse "concluído o modelo de cálculo das tarifas técnicas no prazo de 10 (dez) dias, com vista a possibilitar emissão de relatório e cumprir o prazo estabelecido por intermédio da Portaria Conjunta n.º 10, de 05 de junho de 2019" (24181826).

E no Ofício SEI-GDF n.º 599/2019 - SEMOB/GAB/ASTEC de 26/6/19, foi requerido ao DFTRANS( doc. 24369944):

*Em complemento ao Ofício SEI-GDF Nº 591/2019 - SEMOB/GAB/ASTEC, (24181826), e considerando a necessidade de subsidiar os trabalhos do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria Conjunta nº 10/2019 - SEMOB-DFTRANS, cujo objetivo é reavaliar as revisões das tarifas técnicas das concessionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, homologadas no período de 2015 a 2018, solicitamos gestões de Vossa Senhoria no sentido de providenciar a simulação de 2 (dois) cenários de revisão tarifária, o primeiro contemplando os elementos de mérito previstos no edital de licitação, o segundo utilizando os parâmetros utilizados nos estudos da Fundação Getúlio Vargas - FGV.*

A simulação dos cenários de revisão tarifária, nos termos das propostas vencedoras, com e sem a TIR Modificada, possibilitará uma avaliação final sobre o acerto ou não da edição das Portarias ns. 25/2015, 26/2016 e 56 a 60 do ano de 2018.

O DFTRANS pelos seus Representados, visando proceder os cálculos das revisões das tarifas técnicas nos moldes do edital/contrato, encaminhou solicitações à todas as Concessionárias solicitando informações e planilhas eletrônicas contendo as tarifas técnicas vencedoras das licitações.

A concessionária da Bacia 2 entregou todos os documentos e informações dentro do prazo concedido conforme solicitação nas Circulares SEI/GDF nºs 6/2019 no dia 14/06/2019 e 7/2019 no dia 19/06/2019, o que possibilitou a revisão da sua tarifa técnica nos termos do edital/contrato.

As demais concessionárias encontram-se pendentes em relação às entregas das solicitações desse grupo de trabalho, fato esse que impossibilitou, até momento, as revisões das tarifas técnicas de cada uma delas nos termos do edital/contrato.

#### 5. ANÁLISE DE MÉRITO

A análise é de reavaliar as revisões das tarifas técnicas do STPC entre 2015/2018, considerando o disposto na Nota SEI-GDF nº 2/2019 - SEMOB/GAB. Esta sugeriu a criação de Grupo de Trabalho, justificando sua necessidade diante do pedido de anulação da Portaria n. 57/18 pela Viação Pioneira. Colhe-se da nº Nota n. 002/19:

##### "FUNDAMENTAÇÃO DO REQUERIMENTO

A Viação Pioneira Ltda. traz como embasamento para sua requisição, os seguintes documentos e considerações:

- Parecer 172/2014, datado de 27 de março de 2014, da Procuradoria Administrativa-PROCAD, da Procuradoria-Geral do Distrito Federal;
- Laudo Pericial do Perito do Juiz exarado nos autos do processo nº 2016.01.1.079632-4, em trâmite na 3ª Vara da Fazenda Pública do DF;
- Parecer do Ministério Público acerca do Perícia;
- Manifestação da Fundação Getúlio Vargas - FGV no sentido de que o estudo elaborado não deve ser interpretado como uma recomendação de mudança nas regras estabelecidas nos contratos vigentes, inclusive aquelas que estabeleçam as condições de equilíbrio econômico dos contratos, em particular as TIR's (Taxas Internas de Retorno) associadas às concessões.
- Argumentação da empresa de que as Portarias nº 22/2016 e nº 57/2018 não levaram em conta as premissas do edital e contrato"

É segue:

##### "CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Conforme Parecer do Ministério Público, o caso controverso envolve questão de mérito, de um lado a Viação Pioneira Ltda. resalta o descumprimento do contrato e das regras editalícias e do outro lado a SEMOB, com o intuito de corrigir distorções, define unilateralmente novos parâmetros de cálculo da tarifa técnica visando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

A fundamentação legal, as razões e justificativas para edição das Portarias nºs 22, de 18 de julho de 2016, e nºs 56, 57, 58, 59 e 60, todas de 02 de agosto de 2018, que fixaram novos valores de tarifas técnicas para as concessionárias, estão consolidadas na Circular SEI-GDF nº 4/2018-SEMOB/GAB, de 01 de agosto de 2018, anexa (SEI nº 17148989)"

##### Cita a fundamentação jurídica para a REVISÃO UNILATERAL:

"Vale ressaltar que os argumentos declarados a todas as concessionárias do STPC/DF em relação às referidas alterações contratuais, por meio da referida Circular nº 04/2018 – SEMOB/GAB, estão respaldadas na Lei nº 8.666/93, conforme transcrito a seguir:

"Tal prerrogativa de modificação contratual respalda-se no disposto no Art. 58 da Lei nº 8.666/93, adiante transcrito:

Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:

I - modificá-los, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público, respeitados os direitos do contratado;

II - rescindi-los, unilateralmente, nos casos especificados no inciso I do art. 79 desta Lei;

III - fiscalizar-lhes a execução;

IV - aplicar sanções motivadas pela inexecução total ou parcial do ajuste;

V - nos casos de serviços essenciais, ocupar provisoriamente bens móveis, imóveis, pessoal e serviços vinculados ao objeto do contrato, na hipótese da necessidade de acautelar apuração administrativa de faltas contratuais pelo contratado, bem como na hipótese de rescisão do contrato administrativo.

(...)

Reforça-se, ainda, que os dispositivos legais acerca da prerrogativa da Administração Pública em alterar unilateralmente os contratos, conforme exposto, estão em pleno acordo com o que estabelece o Art. 9º da Lei de Concessões, Lei nº 8987/2015, sobre o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro diante de alterações que o afetem".

Pelo exposto, nota-se que a Semob argumentou, na referida Circular às concessionárias, a favor da legalidade da alteração unilateral dos contratos de concessão, sendo esse o tema central nos questionamentos da Viação Pioneira."

##### Indica os fundamentos técnicos utilizados na Circular n. 04/2018 - SEMOB/GAB:

"Ainda com base na Circular nº 04/2018 – SEMOB/GAB, as alterações unilaterais dos contratos estão respaldadas nos seguintes aspectos técnicos:

- A avaliação realizada pela FGV encontrou falhas nos cálculos das propostas, conforme exposto no trecho a seguir transcrito:

"Importante ressaltar que se privilegiou, sempre que possível, o uso dos dados contidos nas propostas das operadoras. Essa premissa foi a regra do reequilíbrio realizado. No entanto, para uma adequada revisão, que corrija vícios apontados na Avaliação independente contratada, bem como elementos apontados inclusive pelo TCDF e pelo CGDF, foi necessária a modificação de alguns parâmetros, utilizando dados reais, ao invés dos dados da proposta que se apresentavam significativamente distorcidos da realidade.

- A avaliação recomendou o uso da TIR Modificada ao invés da TIR, conforme exposto no documento em questão:

"Os fluxos de caixa dos projetos analisados apresentam inversão de sinal ao longo do período da concessão, devido à necessidade de investimento na renovação das frotas de ônibus. Segundo a teoria de finanças (Barbieri et al, 2007), neste caso, a adoção da TIR Modificada, ao invés da TIR, é a decisão mais adequada, uma vez que a TIR não atende a todas as possíveis situações, mas a TIR Modificado sim.

A natureza da concessão de transporte necessariamente envolve a inversão do sinal do fluxo de caixa mais de uma vez, em especial nos eventos de renovação de frota. Dessa forma, conceitualmente não é adequado utilizar uma modelagem que possa ser evitada de vício, tendo em vista a natureza do negócio."

##### Crítica o Relatório da FGV, que compara a TIR das propostas e a TIR modificada encontrada no estudo, por serem cálculos matemáticos diferentes:

"Nesse sentido, é importante ressaltar que a comparação entre a TIR da proposta da concessionária e a TIR Modificada encontrada na avaliação da FGV não pode ser direta, pois são cálculos matemáticos diferentes. Para a comparação direta, é necessário converter a TIR da proposta em TIR Modificada, sem as correções de falhas realizadas pela consultoria.

Impossibilidade de manutenção de TIR e Valor Presente Líquido (VPL) diferente de zero:

"Dito isto, a TIR e o VPL são calculados a partir da mesma equação, que desconta os fluxos financeiros de cada período do fluxo de caixa a uma taxa de desconto. Assim, ao se fixar a taxa de desconto, encontra-se o VPL, enquanto a TIR, é a taxa de desconto que iguala esta soma a zero. Portanto, é matematicamente impossível garantir ao mesmo tempo a TIR e o VPL para um mesmo fluxo de caixa.

A correção dessa distorção é importante não apenas para o equilíbrio contratual como também para a validade do contrato enquanto instrumento legal entre as partes, uma vez, inclusive, que já houve apontamento formal do Tribunal de Contas do Distrito Federal quanto ao equívoco editalício em admitir a coexistência de TIR e VPL diferente de zero."

Então recomendou:

##### "RECOMENDAÇÕES/SUGESTÕES

Tendo em vista o requerimento da Viação Pioneira Ltda., contido na correspondência Ct. nº 002/2019, e considerando a complexidade da matéria, sugere-se a criação de um grupo de trabalho multidisciplinar, com técnicos desta Secretaria e da outorgado DFTRANS, além ser imprescindível a presença de um especialista na área jurídica, com a incumbência de reavaliar as revisões das tarifas técnicas das concessionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF"

A Nota SEI-GDF n. 2/2019 - SEMOB/GAB chama atenção para os seguintes pontos: a) revisão unilateral com justificativa no art. 58 da Lei n. 8.666/93 e b) comparação entre a TIR das propostas das concessionárias e a TIR Modificada encontrada pela FGV, que não poderia ser direta, por se tratar de cálculos matemáticos diferentes, c) supostas falhas encontradas pela FGV nos cálculos da propostas vencedoras e d) impossibilidade de manutenção de TIR e Valor Presente Líquido (VPL) diferentes de zero.

##### O fatores TIR e VPL constaram das propostas e, somente podem ser desprezados ou alterados, por acordo entre as partes. Isso porque, estão relacionados à equação econômico-financeira da Concorrência n. 01/2011 - ST.

As cláusulas da equação econômico-financeira dos Contratos são resguardadas nos termos da legislação. Não sujeitam-se a alterações unilaterais de parte a parte. E a viabilidade de alteração consensual, encontra limites nos termos do Edital e das propostas, vez que não podem resultar na majoração dos encargos inicialmente estabelecidos entre as partes. O pactuado deve ser respeitado, de forma a preservar a segurança jurídica.

A Lei n. 8987/95 estabelece no tocante à tarifa do serviço e critérios de reajuste e revisão:

"A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato (caput do art. 9º)  
Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro" (art. 9º, § 2º da Lei n. 8.987/95)  
"Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração (art. 9º, § 4º)  
"Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro" (art. 10º)  
"O poder concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação" (art. 15, § 3º)  
"O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente: (art. 18)  
..  
VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;  
IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;  
..  
"São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas: (art. 23)  
..  
"ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas" (IV)  
..  
Incumbe ao poder concedente (art. 29)  
..  
"cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão" (VI)

Como se verifica, é possível a revisão tarifária com finalidade de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e esta, pode justificar-se na alteração unilateral do contrato pelo poder concedente, nos termos previstos na Lei n. 8.666/93:

"Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:  
I - unilateralmente pela Administração:  
a) quando houver modificação do projeto ou das especificações, para melhor adequação técnica aos seus objetivos;  
b) quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos por esta Lei"

**A alteração unilateral no entanto, deve respeitar o disposto no art. 65 da Lei n. 8.666/93 (modificação do projeto ou das especificações ou acréscimo ou supressão do objeto nos limites fixados na Lei).**

A FGV apresentou um Relatório que foi utilizado como justificativa técnica para revisão unilateral das tarifas, com fundamento em equívocos das propostas vencedoras, que estariam em desconformidade com a realidade. Nos termos do art. 9º da Lei n. 8987/95, o poder concedente "recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação". Assim, a realização de estudos com finalidade de avaliar a equação econômica-financeira dos Contratos, deve respeitar os termos das propostas vencedoras e as regras de revisão previstas nas Leis n. 8987/95, Lei 8.666/93, no Edital e no Contrato.

**O art. 9º, caput da Lei 8.977/95 dispõe que "A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato".**

Os critérios de revisão de tarifas estão descritos na Cláusula XVII dos Contratos. A proposta acatada no julgamento, vincula a Administração e seu proponente, devendo ser o norte da equação econômico-financeira na execução. Alterações nos termos do art. 65 da Lei n. 8.666/93, podem justificar mudanças com vistas ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro da avença.

A Circular SEI-GDF nº 4/2018 - SEMOB/GAB, utilizou o art. 58 da Lei 8.666/93 como fundamento para modificação unilateral. Mas estas alterações devem restringir-se, via de regra, às cláusulas regulamentares e não às da equação econômico-financeira, resguardadas constitucionalmente nos termos da proposta (art. 37, XXI):

"XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, a qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações."

**A equação econômico-financeira deve ser objeto de alteração bilateral e pode ocorrer** (art. 65, II, letra "d"):

"a) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando alça econômica extraordinária e extracontratual"

"As cláusulas econômico-financeiras e monetárias dos contratos administrativos não poderão ser alteradas sem prévia concordância do contratado" (art. 58, § 1º).

Como se verifica pelo teor do art. 9º, caput, é questionável do ponto de vista constitucional e legal, a alteração unilateral de cláusulas econômicas, mesmo que estas tenham o objetivo de reequilibrar a equação econômica Administração Pública, vez que isso pode gerar insegurança jurídica.

**O fundamental é que as condições das propostas e o julgamento com fundamento nelas realizado, sejam mantidos nos termos da legislação constitucional e infraconstitucional.**

Em relação à utilização da TIR Modificada em vez da TIR objeto da proposta, a Nota SEI n. 2/19, salientou que "são cálculos matemáticos diferentes" e seria "necessário converter a TIR da proposta em TIR Modificada, sem as correções de falhas realizadas pela consultoria".

**A viabilidade econômica do projeto é que justifica a apresentação de propostas. A TIR representa a taxa de desconto que iguala, em momento impar, os fluxos de entradas com os de saída e produz um Valor Presente Líquido igual a zero.**

**O investimento é considerado viável quando a TIR supera os gastos da estrutura de financiamento. O concorrente avalia os cenários e faz sua proposição. Acaso o poder concedente avalie que o projeto será inviável do ponto de vista econômico, poderá/deverá, rejeitar a proposta por inexequibilidade. Isso porque, há risco de solução de continuidade na prestação do serviço.**

**No caso, considerando os investimentos necessários à consecução dos serviços de transporte coletivo de passageiros, é natural que ocorra inversão dos fluxos de caixa durante a execução. Mas, a avaliação desse cenário para refletir nas propostas vencedoras recomenda cautela.**

No artigo "os limites e a aplicação da Taxa Interna de Retorno", Marcos Nóbrega, pós doutor pela Harvard Law Scholl e Conselheiro Substituto do Tribunal de Contas de Pernambuco, faz uma crítica à utilização da TIR de forma estática:

"(..)  
No caso de jurisdição de um contrato de concessão, alegando desequilíbrio da TIR e necessidade de reequilibrar o contrato, o mais adequado é, ante de tudo, realizar meticulosa pericia para descobrir o real comportamento do fluxo de caixa durante o período analisado.  
Em razão disso, podemos observar que a TIR não pode ter um caráter estático porque é influenciada por fatores exógenos e endógenos. Se for feito o Reequilíbrio Econômico Financeiro considerando a imutabilidade da TIR o concessionário ou terá grandes perdas (no caso de piora do cenário econômico) ou auferirá ganhos monopolistas e lucros acima dos pactuados no mercado.  
As decisões dos órgãos de controle e, principalmente do Poder Judiciário, muitas vezes são tomadas - repito - em bases equivocadas porque a TIR quando tratada de maneira estática não poderia sobremaneira refletir a real rentabilidade do projeto.  
Nesse sentido, métodos alternativos são possíveis como a TIR modificada tendo como corolário o fluxo de caixa marginal. O problema maior, no entanto, persiste: a incompreensão dos limites e alcances da TIR e os métodos alternativos para avaliar a rentabilidade dos investimentos...

**A TIR Modificada mostra-se adequada para correção de distorções que se evidenciam no curso da execução, em virtude de variáveis como quilometragem percorrida, demanda e fator de utilização. Mas deve respeitar os elementos de mérito da TIR originária fazendo-se as devidas atualizações.**

A Nota SEI-GDF n. 2/2019, critica a conclusão da FGV ao fazer correção de falhas para fixar a TIR Modificada:

"Nesse sentido, é importante ressaltar que a comparação entre a TIR da proposta da concessionária e a TIR Modificada encontrada na avaliação da FGV não pode ser direta, pois são cálculos matemáticos diferentes. Para a comparação direta, é necessário converter a TIR da proposta em TIR Modificada, sem as correções de falhas realizadas pela Consultoria"

No que diz à impossibilidade de manutenção da TIR e do Valor Presente Líquido (VPL) diferente de zero, objeto do Relatório da FGV, há que considerar que é possível ou recomendável a utilização do que mais vantajoso à preservação da equação econômico-financeira da concessão. Mas essa decisão, depende de prévio acordo entre as partes. Então, a impossibilidade de manutenção de ambos igual a zero, pode ser resolvida sem melindrar o equilíbrio contratual.

A FGV no item 7, Produto 2.3 - A ESTIMATIVA DA TAXA INTERNA DE RETORNO IMPLÍCITA NO CONTRATO DE CONCESSÃO, pg. 26/59, salientou:

"Após a revisão em detalhe, pela FGV, dos fluxos de caixa apresentados nas propostas dos Concessionários, constatou-se a existência de alguns erros que alteram o valor das Taxas Internas de Retorno"

Assim, verificou-se, que no trabalho/estudo da FGV, além das alterações das TIR's, não foi considerado o VPL e foram alterados vários itens de custos, bem como os próprios valores dos veículos e demais investimentos contratados sem respaldo legal e em contrário ao edital, à cláusula XVII do contrato de concessão, ao Parecer 172 da PROCAD, e em desacordo com o § 1º do Artigo 58 da Lei de Licitações.

O argumento de erros de fluxos de caixa apresentados nas propostas, com vistas a alterar a Taxa Interna de Retorno e alcançar uma denominada taxa interna de retorno implícita, pode gerar insegurança jurídica e questionamentos. Tanto que, das cinco Concessionárias, duas não aceitaram, por sentirem-se prejudicadas (Viação Pioneira e Auto Marechal).

**Não se desconhece que o desequilíbrio contratual pode gerar a alteração da TIR para TIR Modificada.**

A Taxa Interna de Retorno Modificada é instrumento hábil à busca do reequilíbrio econômico-financeiro da concessão. É uma versão aperfeiçoada da TIR, com vistas a correção de problemas estruturais. Mas depende de acordo entre as partes, nos termos do art. 65, II, letra "d" da Lei n. 8.666/93. Ocorrendo de forma unilateral, pode gerar questionamentos judiciais, como ocorreu pelas Concessionárias Viação Pioneira e Auto Marechal.

As revisões das tarifas técnicas devem seguir os parâmetros do Contrato. Na ocorrência de alguma distorção, será possível lançar mão da TIR Modificada. Situação ocorrente nos casos de projeto com fluxo de caixa não convencional. Mas, sempre dependente de acordo entre as partes.

## 6. NOTA TÉCNICA SEI-GDF - DFTRANS/DITEC/COCUT/GETAR COM FUNDAMENTO NO ESTUDO DA FGV

Nota Técnica SEI-GDF n.º 6/2019 - DFTRANS/DITEC/COCUT/GETAR	Brasília-DF, 12 de junho de 2019
---	----------------------------------

Sr. Coordenador de Custos e Tarifas,

- Considerando que a Secretaria de Estado de Mobilidade (SEMOB) disponibilizou os modelos de ofertação do Equilíbrio Econômico-Financeiro (EEF) dos contratos vencedores do certame licitatório nº. 1/2011 - ST/DF, elaborados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e empregados nas revisões das tarifas técnicas.
- Considerando a **continua evolução da demanda de passageiros**, conforme dados extraídos dos relatórios "Demanda por Dia", do Sistema de Bilhetagem Automática (SBA), por meio do TDMax Reports.
- Considerando o **impacto das mudanças promovidas na programação das linhas**, conforme dados extraídos dos relatórios "Gerar Dados de Km e Frota por Tecnologia", do Sistema de Controle de Linhas (SCL), do Sistema de Informações da DFTRANS (SI/DFTRANS).

4. Encaminhamos estudo relativo ao EEF dos concessionários do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo (SB/STPC), elaborado com base na planilha original disponibilizada pela FGV, bem como seus parâmetros pré-definidos de cálculo.

5. A demanda de passageiros atualizada foi extraída dos relatórios "Demanda por Dia", do Sistema de Bilihetagem Automática (SBA), por meio do TDMax Reports. A quilometragem programada, por sua vez, foi extraída dos relatórios "Gerar Dados de Km e Frata por Tecnologia", do Sistema de Controle de Linhas (SCL), do Sistema de Informações das DFTRANS (SIT/DFTRANS). **Importante ressaltar que esses dados são passíveis de atualização, pois podem existir movimentos a serem realizados (demanda) e ordens de serviço a serem lançadas (quilometragem).**

6. Seguem abaixo os valores das tarifas técnicas que, vigentes a partir de 1º de junho de 2019, trariam os respectivos valores do elemento de mérito Taxa Interna de Retorno Modificada (TIRM) aos respectivos valores alvo (TIRM Alvo), calculados pela FGV e levadas a efeito nas revisões tarifárias:

Quadro I – Equilíbrio Econômico-Financeiro – Variação entre valores atuais e valores projetados das tarifas técnicas – 01/06/2019

Empresa	Valor Atual (R\$)	Valor Projetado (R\$) <sup>1</sup>	Var. (%)
Piracicabana	R\$ 4,198	R\$ 3,8783	-7,62%
Pioneira	R\$ 3,881	R\$ 3,5356	-8,91%
Urbi	R\$ 4,827	R\$ 4,3899	-9,06%
Marechal	R\$ 4,821	R\$ 4,9050	1,74%
São José	R\$ 4,894	R\$ 4,0724	-16,78%

<sup>1</sup>Valores extraídos das modelos da FGV empregados na revisão das tarifas técnicas de 2018, após atualização da demanda de passageiros e do quilometragem programado.

7. Alertamos para o fato de que houve uma pequena perda de precisão no cálculo das novas tarifas técnicas (ao se tentar atingir os valores da TIRM Alvo), como demonstrado abaixo:

Quadro II – Equilíbrio Econômico-Financeiro – Variação entre TIRM Alvo e as TIRM Atingidas – 01/06/2019

Empresa	TIRM Alvo (%)	TIRM Mensal (%) <sup>1</sup>	Var. (%)	TIRM Anual (%)	Var. (%)
Piracicabana	14,81%	14,81%	0,00%	14,68%	-0,13%
Pioneira	14,11%	14,11%	0,00%	14,36%	+0,25%
Urbi	10,60%	10,60%	0,00%	10,70%	+0,10%
Marechal	11,10%	11,10%	0,00%	11,24%	+0,14%
São José	14,18%	14,18%	0,00%	15,09%	+0,91%

<sup>1</sup>Valores extraídos das modelos da FGV empregados na revisão das tarifas técnicas de 2018, após atualização da demanda de passageiros e do quilometragem programado.

8. Considerando os dados extraídos do modelo atualizado estima-se uma variação do volume de pagamentos, conforme demonstrado no quadro abaixo:

Quadro III – Equilíbrio Econômico-Financeiro – Variação dos Pagamentos Anuais – 01/06/2019

Empresa	Pax projetado	Tarifas técnicas		Pagamentos anuais		Variação (R\$)
		Atual	Projetada	Tarifa atual (R\$)	Tarifa projetada (R\$)	
Piracicabana	65.003.904	R\$ 4,1984	R\$ 3,8783	R\$ 272.912.390,55	R\$ 252.104.830,95	-R\$ 20.807.559,61
Pioneira	77.489.498	R\$ 3,8814	R\$ 3,5356	R\$ 300.767.737,54	R\$ 273.968.101,91	-R\$ 26.799.635,63
Urbi	59.563.460	R\$ 4,8274	R\$ 4,3899	R\$ 287.536.646,80	R\$ 261.479.884,24	-R\$ 26.056.762,56
Marechal	45.080.354	R\$ 4,8210	R\$ 4,9050	R\$ 217.332.386,63	R\$ 221.118.112,15	R\$ 3.785.725,52
São José	58.525.146	R\$ 4,8937	R\$ 4,0724	R\$ 286.404.506,98	R\$ 238.336.547,36	-R\$ 48.067.959,63
<b>Total</b>	<b>305.662.362</b>	<b>R\$ 4,4658</b>	<b>R\$ 4,0797</b>	<b>R\$ 1.364.953.668,51</b>	<b>R\$ 1.247.007.476,60</b>	<b>-R\$ 117.946.191,91</b>

<sup>1</sup>Valores extraídos das modelos da FGV empregados na revisão das tarifas técnicas de 2018, após atualização da demanda de passageiros e do quilometragem programado.

9. Esclarecemos que o modelo empregado na presente estudo não foi modificado em nenhum de seus parâmetros e opções, sendo apenas inseridos dados atualizados de demanda (de 1º de março de 2018 a 31 de maio de 2019) e de quilometragem (de 1º de janeiro de 2018 a 31 de maio de 2019). Desse modo, **nenhum dos pontos críticos identificados e apontados no documento SEI115912835 foi ajustado ou modificado neste trabalho;** e

10. Para promoção da transparência, será encaminhado em anexo uma mídia física (CD), contendo os arquivos em Excel, dos quais se extrairam os valores de demanda e quilometragem programada, bem como o próprio modelo FGV já preenchido com os referidos dados.

## 7. REVISÃO TARIFÁRIA CONSIDERANDO OS ELEMENTOS DE MÉRITO DAS PROPOSTAS VENCEDORAS - NOTA TÉCNICA SEI-GDF N. 01/2019 - SEMOB/ST/SUACOG/DITAR

Tomando como parâmetros os elementos de mérito das propostas vencedoras, a Subsecretaria de Arrecadação, Gestão e Controle de Gratuitudes da Diretoria de Custos, Tarifas e Receitas aprovou os cálculos apresentados, no anexo n. 26003797.

Nota Técnica SEI-GDF n.º 1/2019 - SEMOB/ST/SUACOG/DITAR	Brasília-DF, 01 de agosto de 2019
---	-----------------------------------

### ANÁLISE NO ESTUDO DO GRUPO DE TRABALHO DA PORTARIA 10

Foi encaminhado a essa Diretoria o estudo realizado pelo Grupo de Trabalho da Portaria Conjunta Nº 10, de 05 de junho de 2019, com o objetivo de proceder à análise na metodologia de cálculo das novas tarifas técnicas, utilizando a planilha base do edital da licitação.

Conforme explicitado pela Cláusula XVII – Da Revisão da Tarifa Técnica, contida nos Contratos de Concessão firmado entre o Poder Concedente, ou seja, a antiga Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal – ST/DF e, atual Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB/DF, e os concessionários vencedores do certame licitatório ocorrido em 2012 e 2013, a tarifa técnica será revisada, a qualquer momento, para estabelecer a equação originária entre os encargos da concessionária e as receitas da concessão. Quaisquer alterações nos encargos das concessionárias, sem o proporcional ajuste de remuneração, impactarão na obrigação do Poder Concedente, em recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Assim, dar-se á a revisão das tarifas técnicas das concessionárias nos seguintes casos:

1. sempre que ocorrerem variações na quilometragem rodada do sistema em relação aos montantes previstos no Anexo II do Edital de Licitação, considerando-se todas as repercussões sobre os investimentos, custos e a receita;
2. sempre que ocorrer variação na demanda de passageiros pagantes transportados pela CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, em relação à utilizada como base no TARIFA TÉCNICA em vigor, considerando sempre a média apurada no período retroativo de 12 (doze) meses;
3. 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;
4. 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 FINANCEIRA, de comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;
5. 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;
6. sempre que houver alteração unilateral deste CONTRATO, que comprovadamente altere os encargos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso.

Transcorrendo as análises, foi verificado que foram enviados, por duas vezes, circulares para todas as Concessionárias solicitando informações e planilhas eletrônicas para verificações e realizações de cálculos das tarifas técnicas.

Verifica-se que apenas Concessionária da Bacia 2 enviou todas as informações solicitadas. As Concessionárias das Bacias 4 e 5 enviaram apenas parte das informações solicitadas e as Concessionárias das Bacias 1 e 3 não atenderam a solicitação do envio das mesmas.

Foram sugeridas também no estudo do grupo de trabalho recomendações para que fossem canceladas as Portarias por meio das quais foram feitas as revisões de tarifas técnicas em discordância com o edital/contrato, e Parecer 172 da PROCAD (citação do item 6.5 do trabalho)<sup>1</sup>, inclusive, conforme exposto pelo Grupo de Trabalho, consta no estudo citação da própria FGV que gerou a publicação das portarias 56 a 60 que tal estudo não deveria ser utilizado para revisões das tarifas técnicas dos contratos vigentes. Foi sugerido também pelo Grupo de Trabalho que para as concessionárias que não atenderam as solicitações, que fossem remunerados os períodos trabalhados com os valores das tarifas técnicas vencedoras das suas bacias – computando-se os reajustes anuais previstos na cláusula XVI das Contratos de Concessões. Foi informado também pelo Grupo de Trabalho que as revisões dos tarifas técnicas das concessionárias que se encontram pendentes do envio das informações e arquivos solicitados somente ocorrerão nos moldes do edital e contrato quando do atendimento do requerimento de informações.

Os cálculos da revisão das tarifas técnicas foram refeitos e passados para essa Diretoria, junto com as planilhas e fluxos de caixas eletrônicos.

Os cálculos e metodologias foram checados por essa Diretoria e foi constatado que eles foram feitos em total consonância com o contrato e edital que regeu a licitação.

O Fluxo de Caixa é o instrumento que calcula o valor devido das tarifas técnicas ao longo dos períodos trabalhados. Para preenchimento de tal fluxo de caixa foram preenchidas e anexadas planilhas auxiliares chamadas de memórias de cálculos.

Foram analisados os fluxos de caixas por essa Diretoria e a seguir encontram-se listadas as metodologias aplicadas nos cálculos das revisões das tarifas técnicas dos períodos trabalhados, bem como os valores a serem compensados de cada concessionária até o mês de maio de 2019.

#### 1) Passageiros Pagantes Transportados

Nesta rubrica foram lançadas as quantidades de passageiros pagantes transportados desde o início do contrato até o último mês calculado, a saber, até mai/19. Como os fluxos de caixas foram feitos um para cada mês para se obter a tarifa técnica devida de cada mês, verifica-se que, corretamente, foi aplicado o constante na letra "b" do item 3 da cláusula XVII do contrato de concessão, onde encontra-se disposto que deverá ser considerada a média de passageiros pagantes transportados nos últimos 12 meses.

#### 2) Quilometragens Rodadas Por Tipo de Ônibus

Foram aplicadas corretamente as quilometragens rodadas por tipo de ônibus de acordo com as ordens de serviços emitidas pelo órgão gestor. Para a quantificação das quilometragens a serem rodadas/apuradas nos períodos futuros, foi considerada a quantidade operada conforme últimas ordens de serviços emitidas. Entende-se estar correta essa metodologia tendo em vista que, caso as ordens de serviços não sejam alteradas, serão elas as que irão estar em vigência até o final do contrato.

#### 3) Impostos e Desoneração da Folha de Pagamento

As rubricas de impostos de Pis/Pasep e Cafins foram zeradas de forma correta. Também, em relação ao faturamento/receita bruta em função da desoneração da folha, conforme estabelecido em Lei, foi aplicado corretamente o percentual de 2% (dois por cento).

#### 4) Custos Variáveis

4.1) **Combustível:** foram consideradas corretamente as metodologias constantes nas memórias de cálculos apresentadas na licitação, a saber, km/litro por tipo de ônibus e o valor do litro do óleo diesel apresentada na licitação;

4.2) **Lubrificante:** foi mantida de forma correta a metodologia da planilha vencedora da licitação. No caso da bacia 2, seguiu-se o percentual de 3% (três por cento) do valor do custo do óleo diesel conforme planilha original;

4.3) **Rodagem:** foram mantidos corretamente as metodologias da planilha original (vencedora da licitação), a saber: valores unitários e vida útil dos pneus; valores e quantidades de recapagens dos pneus;

4.4) **Peças e Acessórios:** foi mantida corretamente a metodologia da planilha original, a saber: percentual do valor do veículo sem pneus;

5) **Custo com Pessoal de Operação e Administrativo:** Foram utilizadas corretamente as estruturas e salários bases da planilha original, e os valores de encargos sociais foram considerados corretamente após a desoneração da folha. Verifica-se que em função de ter sido aumentada a quantidade de quilometragem rodada em relação à prevista no edital, os FUs – Fatores de Utilização de Pessoal por ônibus foram corrigidos corretamente considerando a quantidade de funcionários da folha realizada (paga sem encargos) por categorias (Motorista, Cobrador, Pessoal de Operação, Manutenção e Administrativos). A metodologia aplicada foi o valor total da folha paga por mês por categoria e sem encargos, dividido pelo valor do salário básico por categoria (presente na licitação, estes corrigidos sem encargos e levando-se em consideração os percentuais de aumentos nos dissídios coletivos, sendo o resultado a quantidade equivalente de funcionários. Tal quantidade de funcionários obtidas foi dividida pela quantidade de frota operante em cada mês, chegando-se ao FU equivalente devida. Para os benefícios verifica-se que foi calculado sobre a quantidade de funcionários (físico) e multiplicado pelo valor dos benefícios apresentados na planilha original da licitação. Conclui-se: tudo foi feito de acordo com o Edital e Contrato;

6) **Demais Custos Administrativos Diversos, de manutenção de sistemas e seguros diversos:** Foi aplicada corretamente a metodologia da planilha original vencedora da licitação;

7) **Depreciações Diversas:** foi aplicada corretamente a metodologia da planilha original da licitação;

8) **Impostos CSLL, IR e Diferencial do IR:** Foi aplicada corretamente a metodologia da planilha original vencedora da licitação;

9) **Investimentos e Revendas:** Foi aplicada corretamente a metodologia da planilha original vencedora da licitação. Verificou-se algumas alterações de valores finais em função, no caso da bacia 2, de alterações na especificação da frota que foi determinada pelo Poder Concedente, como exemplo: verificou-se que foram substituídos alguns ônibus básicos por Padron BRT, feitas mudanças nas especificações dos ônibus articulados e ocorreu diminuição da quantidade de mini-ônibus.

10) **Elementos de Méritos TIR e VPL:** Constatou-se que os elementos de méritos que constam na planilha fluxo de caixa vencedora da licitação foram corretamente mantidos. Tais elementos de méritos, conforme disposto no item 4 da Cláusula XVII do contrato de concessão, devem ser imutáveis durante toda a vigência do contrato.

11) **Planilhas com VALORES por concessionária:** conforme explanado no início desse expediente, somente para a bacia 2 é que foi feita a revisão da tarifa técnica em função da entrega das informações solicitadas, sendo que para as demais, até que sejam enviadas as informações solicitadas para os cálculos de revisão das tarifas técnicas, elas foram remuneradas pelos valores das tarifas técnicas vencedoras da licitação com a computação dos reajustes homologados, o que, no entender desta Diretoria, está correto

#### CONCLUSÃO DESSA DIRETORIA

Diante dos apontamentos e análises acima expostas esta Diretoria se manifesta favoravelmente à conclusão do estudo/cálculo, ora anexado, estando eles em consonância com as disposições editalícias, respostas da comissão especial de licitação e contratos firmados, bem como com o Parecer 172 da PROCAD citado no item 6.5 do estudo do Grupo de Trabalho, vez que foram seguidas as metodologias por meio das quais foram contratadas as tarifas técnicas.

É o que entende esta Diretoria.

Atenciosamente

Thais Helena Junta Gonçalves Cossich

Diretoria de Custos, Tarifas e Receitas

#### 8. PARECER N. 172 DA PROCURADORIA GERAL DO DF/PROCAD

No Parecer nº 172 da PROCAD, nas páginas 18 e 19 são citados itens da Cláusula XVII do contrato de concessão que devem ser considerados após das revisões da tarifa técnica. Veja o conteúdo citado:

"Como se vê, o contrato diz textualmente que o valor da TARIFA TÉCNICA será o balizador da equação econômico-financeira da delegação. CLÁUSULA XVII – Da Revisão da TARIFA. 1. A TARIFA TÉCNICA será revisada, a qualquer momento, para restabelecer a equação originária entre os encargos da CONCESSIONÁRIA e os receitas da concessão, formado pelas regras do presente CONTRATO e do Edital de Licitação, BEM COMO PELAS PLANILHAS APRESENTADAS NA PROPOSTA FINANCEIRA VENCEDORA DA LICITAÇÃO, sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico financeiro da concessão.

(...) 4. Nos processos de revisão tarifária, a aferição da TARIFA TÉCNICA, para reequilíbrio do CONTRATO será realizada POR MEIO DAS PLANILHAS APRESENTADAS NA PROPOSTA FINANCEIRA VENCEDORA DA LICITAÇÃO, assegurando-se a proteção, ao longo do CONTRATO, dos elementos de méritos TIR (Taxa Interna de Retorno) e Valor Presente Líquido (VPL) indicados na planilha de fluxo de caixa apresentada pela CONCESSIONÁRIA na referida proposta, ressalvado o disposto nos itens 7 e 9 da cláusula sexta do presente instrumento. (g.n.)

#### 9. CONSEQUÊNCIAS DA PROPOSTA DE REAVALIAÇÃO DAS REVISÕES TARIFAS DAS PORTARIAS NS. 22/2016 E 56 A 60 DE 2018

O quadro que se apresenta é que a SEMOB expediu as Portarias ns. 22/2016 e 56 a 60/2018, resultando, pelos dados apresentados, em vulneração das propostas vencedoras e do edital. As consequências são de ordens várias em termos pecuniários, como se depreende da Nota Técnica da COCUT.

As empresas que se sentiram prejudicadas à época (Viação Pioneira e Auto Viação Marechal), ajuizaram ações judiciais, tendo a Viação Pioneira (Ação n. 0707697-78-2018.8.07.0018 da 3ª Vara da Fazenda Pública-DF), logrado êxito em sua pretensão em 1ª instância. As que não se sentiram prejudicadas, não questionaram a revisão tarifária e continuaram executando o contrato.

Sucedem que os valores imputados como de valores tarifários acima do contratado, são passíveis de repetição. Da mesma forma, as tarifas que sofreram redução indevida, geram direito de crédito aos Concessionários prejudicados.

A forma de reparação de eventuais prejuízos às partes envolvidas pode e deve, levar em consideração, as condutas e a garantia da equação econômico-financeira inicialmente estabelecida, de forma a preservar a continuidade na prestação dos serviços, a justa remuneração e a recomposição ao Erário.

A peculiaridade da situação, onde a atuação do Poder Público foi geradora dos fatos e conclusões que se noticia, levam à necessidade de análise sobre a repercussão da conduta entre as partes envolvidas na relação jurídica. A Assessoria Jurídico-Legislativa da SEMOB, estará impedida de manifestar sobre as consequências jurídicas da situação reatada, vez que seu Titular é o Coordenador deste Grupo de Trabalho. Hipótese a reclamar o encaminhamento à Procuradoria-Geral do Distrito Federal, órgão Central do Sistema. Além da repercussão para além desta SEMOB, diante dos impactos financeiros decorrentes.

A ciência aos órgãos de controle (Controladoria-Geral do DF, TCDF e MPDFT) é medida que se impõe, para avaliação dos fatos e medidas pertinentes.

#### 10. CONCLUSÕES

- As revisões das tarifas técnicas devem se amoldar ao disposto no art. 9º da Lei n. 8987/95, no art. 58, § 1º da Lei n. 8.666/93 e aos termos do Edital e das propostas;
- A homologação do valor provisório das tarifas técnicas do Contrato de Concessão n. 01/2012 (Viação Pioneira Ltda), e n. 08/2013 (Auto Viação Marechal Ltda), via Portaria n. 25/2015, operou-se dentro dos elementos de mérito das propostas vencedoras;
- As revisões de tarifas que se operaram ao abrigo das Portarias SEMOB ns. 22/2016 e ns. 56, 57, 58, 59 e 60 de 2018, questionadas na Nota Técnica SEI-GDF n. 2/2019, foram objeto de estudo e análise da Diretoria de Custos, Tarifas e Receitas, pela Nota Técnica SEI n. 01/2019 - SEMOB/ST/SUACOG/DITAR (doc. 26007748);
- Após análise do grupo de trabalho de toda a documentação, e com fundamento na Nota Técnica SEI n. 01/2019, da Diretoria de Custos, Tarifas e Receitas (doc. 26007748), chegou-se à conclusão de que as revisões das tarifas técnicas ocorridas por meio das Portarias 22/2016 e 56 a 60, estão em desacordo com o edital/contrato, legislação que rege a matéria e, desnaturaram os termos das propostas vencedoras, onerando indevidamente e significativamente os cofres do GDF;
- A simulação dos cenários de revisão tarifária, realizada pela Diretoria de Custos, Tarifas e Receitas (Nota Técnica SEI 01/2019 e cálculos (doc. 26003797), nos termos das propostas vencedoras, sem a TIR Modificada, em comparação com os estudos da FGV, que propôs a utilização da TIR Modificada, implicou na edição das Portarias ns. 25/2015, 26/2016 e 56 a 60 do ano de 2018, que devem ser anuladas pelos vícios apontados;
- Considerando as conclusões das letras "d" e "e", as Concessionárias deverão ser notificadas para, querendo, exercerem o contraditório no prazo de 10 (dez) dias, a contar da data de recebimento da respectiva notificação. Esclareça-se que, para as Concessionárias que não apresentaram a documentação solicitada, as revisões das tarifas técnicas foram feitas com base na documentação apresentada na proposta vencedora da licitação.
- As revisões das tarifas técnicas de cada uma das concessionárias resultantes do presente trabalho, devem operar após análise das justificativas das Concessionárias e posterior decisão e homologação do valor final pelo Titular desta SEMOB;
- Recomenda-se o encaminhamento deste Relatório à Procuradoria-Geral do Distrito Federal, após homologação do valor final das tarifas, para avaliação das consequências jurídicas que estejam a situação;
- Recomenda-se o encaminhamento do Relatório e Decisão final à Casa Civil do GDF, ao Tribunal de Contas do DF, Controladoria-Geral e Ministério Público do DF, para as providências que entendam pertinentes;
- Às Concessionárias assiste o direito, acaso sintam-se prejudicadas, de postularem apuração e/ou compensação dos créditos/débitos que sintam-se credoras ou devedoras, para fins de avaliação por quem de direito;
- A crítica quanto à coexistência da TIR e VPL diferente de zero no edital, pode ser corrigida pela celebração de termo aditivo, que retrate a opção por aquele que melhor preserve a equação econômico-financeira do Contrato;
- A TIR Modificada é passível de utilização para correção de eventuais distorções que se evidenciam no curso da execução, em virtude de variáveis como quilometragem rodada, demanda e Fator de Utilização, mas deve respeitar os elementos de mérito da TIR originária das propostas e o Edital;

JÚLIO CESAR BARBOSA MELO

Matrícula 270.591-5

JOSÉ DOS SANTOS BAHIA NETO

Matrícula 273.487-7

FLORISVALDO FERREIRA CÉSAR

Matrícula 273.489-3

1 Em que pese no item 7, onde há a transcrição da Nota Técnica SEI-GDF nº 01/2019 - SEMOB/ST/SUACOG/DITAR, fazer referência ao Parecer nº 172 da PROCAD/PGDF e haver a expressão entre parêntese [citação do item 6.5 do trabalho], verifica-se que deveria vir, no texto da Nota Técnica, a expressão entre parêntese (Parecer nº 172/2014, datado de 27 de março de 2014, da Procuradoria Administrativa - PROCAD, da Procuradoria-Geral do Distrito Federal).



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CESAR BARBOSA DE MELO - Matr.0270591-5, Chefe da Assessoria Jurídico-Legislativa**, em 07/08/2019, às 17:01, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **JOSE DOS SANTOS BAHIA NETO - Matr.0273487-7, Subsecretário(a) de Arrecadação, Gestão e Controle de Gratuidades**, em 07/08/2019, às 17:23, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **FLORISVALDO FERREIRA CÉSAR - Matr.0273489-3, Subsecretário(a) de Operações**, em 07/08/2019, às 17:55, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site: [http://sei.df.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_externo=0)  
verificador=26244396 código CRC= 1D011BF3.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar - Bairro Zona Cívica Administrativa - CEP 70075-900 - DF

613313-5961





1. Este CONTRATO possui os seguintes dados:
    - a) identificação pelo CONDIÇÃO:
    - b) nº por ordem:
    - c) quantitativo/valor e substituição de quantia contratada:
 Quanto referido a modificação para readequar o preço que se pactuou parcerias inicialmente, entre os escopos de CONCESSIONÁRIA e o recebimento de recursos, observando e mantendo o inicial equilíbrio econômico-financeiro.
  2. Em nenhuma hipótese a alteração de preço de qualquer dos itens de execução de obra, não poderá ser superior ao valor inicialmente contratado, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante.
  3. Os reajustes e alterações de preço de qualquer dos itens de execução de obra, não poderão ser superiores ao valor inicialmente contratado, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante.
  4. A MODIFICAÇÃO, NÃO PODERÁ SER SUPERIOR AO VALOR INICIAL DO CONTRATO, mantendo-se o equilíbrio econômico-financeiro, mediante a possibilidade de revisão de preços.
- CLÁUSULA QUARTA  
Do Inadimplemento do CONTRATO  
4.1. Se alguma das partes do CONTRATO não cumprir com suas obrigações, a outra poderá, sem prejuízo de outras sanções, considerar o contrato rescindido de pleno direito.

**II. DO FUNDAMENTO DA SOLUÇÃO ADMINISTRATIVA DE FUNDAMENTO PARA ATRIBUIÇÃO DA TELA INTERNA DE RETORNO**

O estudo de FGV sempre tem como fundamento para revisão das tarifas públicas. Sendo que a cláusula rebuscadora do Contrato de Concessão estabelece os termos das propostas e não podem ser alteradas de forma unilateral, sob pena de ineficácia no art. 9º da Lei n. 883/75. A problemática não está nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas, mas na sua utilização para justificar a revisão das tarifas em contrariedade ao disposto no art. 9º da Lei n. 883/75, que dispõe que "a tarifa de serviço público concedido será fixada pelo preço previamente estabelecido e mantido, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante".

A atribuição da TELA INTERNA de Retorno foi realizada de acordo com o disposto no art. 9º da Lei n. 883/75, sendo que a modificação de preços de qualquer dos itens de execução de obra, não poderá ser superior ao valor inicialmente contratado, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante.

A metodologia de TELA INTERNA de Retorno foi alterada e a TELA INTERNA de Retorno Modificada (TRM), proposta pela FGV, possibilita diversas alterações de investimento ao longo da vigência do Contrato. No entanto, a metodologia, que compreende o total, encontra-se possibilitada a entrada do investimento em momento único.

A FGV salienta que seus estudos não podem alterar a TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:

**1. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

**1.1. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

**III. A NOTA TÉCNICA SEI-GDF N.º 2/2019-SIMONDS-GDF**

A Nota SEI-GDF n.º 2/2019-SIMONDS-GDF, de 11 de janeiro, em resposta à OC n.º 02/2019-Vigilância Passiva, manifestou pela necessidade de reanalisar as revisões de tarifas realizadas com fundamento nos estudos de FGV:

**CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES**  
Obedecendo ao disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, o estudo de FGV sempre tem como fundamento para revisão das tarifas públicas. Sendo que a cláusula rebuscadora do Contrato de Concessão estabelece os termos das propostas e não podem ser alteradas de forma unilateral, sob pena de ineficácia no art. 9º da Lei n.º 883/75. A problemática não está nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas, mas na sua utilização para justificar a revisão das tarifas em contrariedade ao disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, que dispõe que "a tarifa de serviço público concedido será fixada pelo preço previamente estabelecido e mantido, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante".

A metodologia de TELA INTERNA de Retorno foi alterada e a TELA INTERNA de Retorno Modificada (TRM), proposta pela FGV, possibilita diversas alterações de investimento ao longo da vigência do Contrato. No entanto, a metodologia, que compreende o total, encontra-se possibilitada a entrada do investimento em momento único.

A FGV salienta que seus estudos não podem alterar a TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:

**1. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

**1.1. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

**IV. NOTA TÉCNICA SEI-GDF N.º 2/2018-DISTRIBUIÇÃO/COIT/COIT/002/2018 QUE APRESENTA DIVERAS INCONSISTÊNCIAS NOS ESTUDOS DA FGV**

A Contratação de Obras e Tarifas pelas Tarefas de Apoio, Andreia Guimarães Pereira, item 254.207, indica diversas inconsistências nos trabalhos da FGV (SEI/2018):

1. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
2. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
3. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
4. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
5. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
6. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
7. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
8. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
9. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
10. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.
11. Informar no cabeçalho de cada item de trabalho de qual departamento da FGV foi realizada a elaboração dos estudos.

A Nota Técnica SEI-GDF n.º 2/2018-DISTRIBUIÇÃO/COIT/COIT/002/2018 (SEI/2018) concluiu que os estudos de FGV não foram realizados de acordo com o disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, sendo que a modificação de preços de qualquer dos itens de execução de obra, não poderá ser superior ao valor inicialmente contratado, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante.

A metodologia de TELA INTERNA de Retorno foi alterada e a TELA INTERNA de Retorno Modificada (TRM), proposta pela FGV, possibilita diversas alterações de investimento ao longo da vigência do Contrato. No entanto, a metodologia, que compreende o total, encontra-se possibilitada a entrada do investimento em momento único.

**1. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

1. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
3. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
4. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
5. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
6. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
7. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
8. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
9. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
10. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:
11. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

O estudo de FGV sempre tem como fundamento para revisão das tarifas públicas. Sendo que a cláusula rebuscadora do Contrato de Concessão estabelece os termos das propostas e não podem ser alteradas de forma unilateral, sob pena de ineficácia no art. 9º da Lei n.º 883/75. A problemática não está nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas, mas na sua utilização para justificar a revisão das tarifas em contrariedade ao disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, que dispõe que "a tarifa de serviço público concedido será fixada pelo preço previamente estabelecido e mantido, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante".

A metodologia de TELA INTERNA de Retorno foi alterada e a TELA INTERNA de Retorno Modificada (TRM), proposta pela FGV, possibilita diversas alterações de investimento ao longo da vigência do Contrato. No entanto, a metodologia, que compreende o total, encontra-se possibilitada a entrada do investimento em momento único.

A FGV salienta que seus estudos não podem alterar a TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

Empresa	Revisão FGV (R)	Revisão Original (R)	Diferença (percentual) (R-1-R)	Diferença (R)/(D-R-1)
Petrobras	252.452,176	252.538,737	-186,561	-0,0007
Enxente	262.628,688	262.262,139	366,549	0,0014
Unil	221.869,230	221.861,728	7,502	0,0034
Montesilva	176.754,239	177.362,118	-607,879	-0,3440
Alto Sol	224.279,838	224.968,689	-688,851	-0,3063
Total	1.126.077,891	1.127.662,909	-1.585,018	-0,1397

O estudo de FGV sempre tem como fundamento para revisão das tarifas públicas. Sendo que a cláusula rebuscadora do Contrato de Concessão estabelece os termos das propostas e não podem ser alteradas de forma unilateral, sob pena de ineficácia no art. 9º da Lei n.º 883/75. A problemática não está nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas, mas na sua utilização para justificar a revisão das tarifas em contrariedade ao disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, que dispõe que "a tarifa de serviço público concedido será fixada pelo preço previamente estabelecido e mantido, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante".

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

O estudo de FGV sempre tem como fundamento para revisão das tarifas públicas. Sendo que a cláusula rebuscadora do Contrato de Concessão estabelece os termos das propostas e não podem ser alteradas de forma unilateral, sob pena de ineficácia no art. 9º da Lei n.º 883/75. A problemática não está nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas, mas na sua utilização para justificar a revisão das tarifas em contrariedade ao disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, que dispõe que "a tarifa de serviço público concedido será fixada pelo preço previamente estabelecido e mantido, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante".

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

Base	1	2	3	4	5
TRM Alca (Janual) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%
TRM (Janual) - revisado	16,76%	16,80%	16,78%	16,79%	16,78%
TRM (Janual) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%
TRM (Janual) 2) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%

O estudo de FGV sempre tem como fundamento para revisão das tarifas públicas. Sendo que a cláusula rebuscadora do Contrato de Concessão estabelece os termos das propostas e não podem ser alteradas de forma unilateral, sob pena de ineficácia no art. 9º da Lei n.º 883/75. A problemática não está nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas, mas na sua utilização para justificar a revisão das tarifas em contrariedade ao disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, que dispõe que "a tarifa de serviço público concedido será fixada pelo preço previamente estabelecido e mantido, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante".

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

Base	1	2	3	4	5
TRM Alca (Janual) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%
TRM (Janual) - revisado	16,76%	16,80%	16,78%	16,79%	16,78%
TRM (Janual) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%
TRM (Janual) 2) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%

O estudo de FGV sempre tem como fundamento para revisão das tarifas públicas. Sendo que a cláusula rebuscadora do Contrato de Concessão estabelece os termos das propostas e não podem ser alteradas de forma unilateral, sob pena de ineficácia no art. 9º da Lei n.º 883/75. A problemática não está nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas, mas na sua utilização para justificar a revisão das tarifas em contrariedade ao disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, que dispõe que "a tarifa de serviço público concedido será fixada pelo preço previamente estabelecido e mantido, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante".

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

Base	1	2	3	4	5
Tarifa Alca (16/04/2018)	R\$ 6.041	R\$ 6.028	R\$ 6.012	R\$ 6.006	R\$ 6.001
Tarifa Alca (16/04/2018)	R\$ 6.040	R\$ 6.027	R\$ 6.011	R\$ 6.005	R\$ 6.000

O estudo de FGV sempre tem como fundamento para revisão das tarifas públicas. Sendo que a cláusula rebuscadora do Contrato de Concessão estabelece os termos das propostas e não podem ser alteradas de forma unilateral, sob pena de ineficácia no art. 9º da Lei n.º 883/75. A problemática não está nos estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas, mas na sua utilização para justificar a revisão das tarifas em contrariedade ao disposto no art. 9º da Lei n.º 883/75, que dispõe que "a tarifa de serviço público concedido será fixada pelo preço previamente estabelecido e mantido, salvo em caso de alteração de especificações técnicas, desde que devidamente justificadas e aprovadas pelo órgão contratante".

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

Base	1	2	3	4	5
TRM Alca (Janual) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%
TRM (Janual) - revisado	16,76%	16,80%	16,78%	16,79%	16,78%
TRM (Janual) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%
TRM (Janual) 2) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%

**1.2. Atribuição da TELA INTERNA de Retorno Modificada das propostas, consoante ao sentido que a dificuldade seria de natureza jurídica e que respeitasse os contratos de concessão:**

Base	1	2	3	4	5
TRM Alca (Janual) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%
TRM (Janual) - revisado	16,76%	16,80%	16,78%	16,79%	16,78%
TRM (Janual) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%
TRM (Janual) 2) - revisado	16,67%	16,71%	16,69%	16,70%	16,69%

TBM (ano)27 - médio	16,8%	15,8%	16,8%	16,8%	15,8%
---------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Por outro lado, mais uma vez, as "TBM (médias)" e "TBM (máximas)" da "TBM (médias)" se comparam no sistema das tabelas A1 e A2 com os de Tabela X.  
 A posição de células realçadas através das funções "Range Max" e "Color" de Excel é questionada. Talvez, quanto maior o percentual, menor a probabilidade de se encontrar um problema. Análise acima, entendemos que a partir de período deve ser questionado para o menor nível possível. **Recomendamos, se possível, revisar os dados empregados nos cálculos das tabelas Máximas.**

**III.3.1 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 A metodologia de pesquisa dos dados (FIS) é baseada na seguinte tabela:

Índice	Requisitos requeridos
AMF - Preço do Serviço	Preço do Serviço de Mobilidade
AMC - Índice Nacional de Preço ao Consumidor	Métricas do Índice Nacional de Preço ao Consumidor (em nível de hiperinflação); Custo de manutenção (M&M) Sistemas de informação; Custo com seguros diversos; Proteção da diversidade
AMD - Índice Nacional de Atenção ao Cliente	Métricas das atividades de atendimento
AME - Índice Nacional de Cobertura de Serviço	Métricas das atividades de cobertura
AMF - Índice Nacional de Acesso e Segurança	Métricas das atividades, acesso de segurança e impacto sobre usuários
AMG - Índice Nacional de Preço - Responsabilidade Interna	Métricas dos preços e responsabilidade

- Entendemos, pois, que esse indicador subjetivo a ser utilizado para análise de desempenho deve ser definido de acordo com o contexto de cada projeto.
  - A **validação** entre dados e parâmetros de desempenho obtidos a partir de fontes de dados deve ser realizada de modo a garantir a confiabilidade dos dados.
  - A **validação** de dados deve ser realizada de modo a garantir a confiabilidade dos dados, que serão utilizados para a análise de desempenho.
  - A **validação** de dados deve ser realizada de modo a garantir a confiabilidade dos dados, que serão utilizados para a análise de desempenho.
- A essa vez, podem ser consideradas algumas questões de natureza técnica:
- A **validação** de dados deve ser realizada de modo a garantir a confiabilidade dos dados, que serão utilizados para a análise de desempenho.
  - A **validação** de dados deve ser realizada de modo a garantir a confiabilidade dos dados, que serão utilizados para a análise de desempenho.

Segundo o relatório de metodologia de pesquisa, os dados foram coletados no período de 01/01/2017 a 31/12/2017, com base no levantamento de dados em diferentes fontes, e a coleta de dados foi realizada de acordo com o plano de amostragem.

**III.3.2 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 A metodologia de pesquisa dos dados (FIS) é baseada na seguinte tabela:

Ano	Índice de requisitos empregados	Condição/Resultado
2013	6.6541%	OK/OK/OK
2014	12.1875%	OK/OK/OK
2015	6.6541%	OK/OK/OK
2016	10.8033%	OK/OK/OK
2017	14.6176%	OK/OK/OK
2018*	6.6541%	OK/OK/OK
2019	6.6541%	OK/OK/OK
2020	2.8419%	OK/OK/OK
2021	2.8419%	OK/OK/OK
2022	6.6541%	OK/OK/OK

\*O requisito de 2018 foi calculado e aprovado no percentual de 4,938% (concordância 52/1000) em 01/12/2018.  
 Não há, portanto, uma validação entre os dados e os parâmetros de desempenho obtidos a partir de fontes de dados.

Conclusão: a partir da análise da Tabela de Requisitos Técnicos em Mobilidade Urbana, conclui-se que os requisitos técnicos em mobilidade urbana foram atendidos de acordo com o plano de amostragem. A metodologia de pesquisa dos dados (FIS) é baseada na seguinte tabela:

**Quadro III - Processos de Atendimento de Ocorrências de Reclamações dos Serviços Públicos - Departamento de Serviços**

Condição	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

**Quadro III - Processos de Atendimento de Ocorrências de Reclamações dos Serviços Públicos - Departamento de Serviços**

Condição	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Os dados, por serem relativos a requisitos técnicos em mobilidade urbana, não foram analisados de acordo com o plano de amostragem.

**Quadro III - Dados de requisitos técnicos em mobilidade urbana - Mobilidade Urbana**

Condição	1º requisito (2013)	2º requisito (2016)	3º requisito (2015)	4º requisito (2012)
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

1. Manter os requisitos nos dados de desempenho técnico em mobilidade urbana de acordo com o plano de amostragem.
2. Manter os requisitos em conformidade com o plano de amostragem técnico em mobilidade urbana de acordo com o plano de amostragem.
3. Manter os requisitos em conformidade com o plano de amostragem técnico em mobilidade urbana de acordo com o plano de amostragem.

A comparação dos dados de requisitos técnicos em mobilidade urbana com os dados de requisitos técnicos em mobilidade urbana:

**Quadro III - Comparação dos dados de requisitos técnicos em mobilidade urbana**

Condição	1º requisito (2013)	2º requisito (2016)	3º requisito (2015)	4º requisito (2012)
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Atendimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

1. Manter os requisitos nos dados de desempenho técnico em mobilidade urbana de acordo com o plano de amostragem.
2. Manter os requisitos em conformidade com o plano de amostragem técnico em mobilidade urbana de acordo com o plano de amostragem.
3. Manter os requisitos em conformidade com o plano de amostragem técnico em mobilidade urbana de acordo com o plano de amostragem.

Os dados, por serem relativos a requisitos técnicos em mobilidade urbana, não foram analisados de acordo com o plano de amostragem.

**Quadro III - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana - Mobilidade Urbana**

Mês	Fórmula	Valor de cálculo	Quanto?
Jan/2018	=(E10/E11)*100	65,41%	Se a média de requisitos for "0" ou menor, o valor de cálculo é zero. Se não, manter o valor calculado.
Feb/2018	=(E10/E11)*100	65,41%	Se a média de requisitos for "0" ou menor, o valor de cálculo é zero. Se não, manter o valor calculado.
Mar/2018	=(E10/E11)*100	65,41%	Se a média de requisitos for "0" ou menor, o valor de cálculo é zero. Se não, manter o valor calculado.

- Importante registrar que os requisitos técnicos em mobilidade urbana não foram analisados de acordo com o plano de amostragem.
- Os dados de 2017 e 2018 não foram analisados de acordo com o plano de amostragem.
- Os dados de 2013 a 2018 não foram analisados de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**Tabela III - Investimentos realizados em 2018 (em milhões de reais)**

Índice	Valor em milhões de reais	Em milhões de reais
1	100,00	100,00
2	100,00	100,00
3	100,00	100,00
4	100,00	100,00
5	100,00	100,00

- Os dados de investimentos em mobilidade urbana não foram analisados de acordo com o plano de amostragem.
- Os dados de investimentos em mobilidade urbana não foram analisados de acordo com o plano de amostragem.
- Os dados de investimentos em mobilidade urbana não foram analisados de acordo com o plano de amostragem.

O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

**III.3 - Tabela de requisitos técnicos em mobilidade urbana**  
 O plano de amostragem em mobilidade urbana não foi analisado de acordo com o plano de amostragem.

