



**Agência Reguladora e
Fiscalizadora dos Serviços
Públicos de Salvador – ARSAL**

1ª Revisão Tarifária e Análise do
Equilíbrio Econômico Financeiro do
Sistema de Transporte Coletivo de
Salvador - STCO

Relatório 6 – Cálculo do Índice de Correção da Tarifa e
Análise do Pedido de Reequilíbrio Econômico Financeiro do
Contrato.

26 de janeiro de 2017

26 de janeiro de 2017
AEFSP100-16-R6

À
Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador – ARSAL
Salvador - BA

At.: Sr. Henrique Gonçalves Trindade

Ref.: Relatório 6 – Cálculo do índice de correção da tarifa e Análise do Pedido de Reequilíbrio Econômico Financeiro.

Prezados Senhores,

Conforme previsto no Contrato N°001/2016 firmado entre a Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador (“ARSAL” ou “Agência”) e a Deloitte Touche Tohmatsu Consultores Ltda. (“Deloitte Consultores”) em 7 de novembro de 2016, encaminhamos para vossa apreciação o Relatório 6 e planilha em formato Excel denominada “Modelo de Revisão Tarifária_DTT.xlsm” com 3.531 KB salvo em 9 de fevereiro de 2017, conforme detalhado no Termo de Referência.

OBJETIVO DO TRABALHO E ESCOPO DO RELATÓRIO

O presente trabalho tem por objetivo a elaboração de estudos necessários à Revisão Tarifária (“RT”) conforme previsto no Edital de Concorrência N°001/2014 do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus para o Município de Salvador (“STCO”), bem como a análise das condições de equilíbrio econômico-financeiro do referido contrato.

O escopo deste Relatório é a apresentação do cálculo do índice de correção da tarifa resultado da revisão tarifária e análise da solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro. Os contratos de concessões vigentes e as concessionárias operadoras do STCO são: (i) Contrato de Concessão N°005/2014 com Plataforma Transporte SPE S.A.; (ii) Contrato de Concessão N°006/2014 com Ótima Transporte SPE S.A.; e (iii) Contrato de Concessão N°007/2014 com Salvador Norte Transportes Urbanos SPE S.A.

Permanecemos à inteira disposição de V.Sas. para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU Consultores Ltda.

Eduardo de Oliveira
Sócio

A Deloitte refere-se a uma ou mais entidades da Deloitte Touche Tohmatsu Limited, uma sociedade privada, de responsabilidade limitada, estabelecida no Reino Unido (“DTTL”), sua rede de firmas-membro, e entidades a ela relacionadas. A DTTL e cada uma de suas firmas-membro são entidades legalmente separadas e independentes. A DTTL (também chamada “Deloitte Global”) não presta serviços a clientes. Consulte www.deloitte.com/about para obter uma descrição mais detalhada da DTTL e suas firmas-membro.

A Deloitte oferece serviços de auditoria, consultoria, assessoria financeira, gestão de riscos e consultoria tributária para clientes públicos e privados dos mais diversos setores. A Deloitte atende a quatro de cada cinco organizações listadas pela Fortune Global 500®, por meio de uma rede globalmente conectada de firmas-membro em mais de 150 países, trazendo capacidades de classe global, visões e serviços de alta qualidade para abordar os mais complexos desafios de negócios dos clientes. Para saber mais sobre como os cerca de 244.400 profissionais da Deloitte impactam positivamente nossos clientes, conecte-se a nós pelo Facebook, LinkedIn e Twitter.

Índice

Índice	2
Introdução	3
ARSAL e o Transporte Coletivo Urbano de Salvador	4
ARSAL	4
Transporte Coletivo Urbano de Salvador	4
Plataforma	6
OT Trans	7
CSN	8
Procedimentos Executados	10
Documentos	11
Limitações e Restrições de Escopo	11
Itens da Planilha Padrão de Custos – Cálculo do Índice de correção da tarifa	13
Resultado Econômico Financeiro	20
Análise da Solicitação de Reequilíbrio Econômico Financeiro	25
Recomendações	30
Bibliografia	32
Anexo	34
Anexo I. Projeções das DREs e Fluxo de Caixa – Situação Atual	34
Anexo II. Projeções das DREs e Fluxo de Caixa – Estudos de Viabilidade	35
Anexo III. Declaração	36

Introdução

A Deloitte Touche Tohmatsu Consultores Ltda. (“Deloitte Consultores”) foi contratada pela Administração da Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador (“ARSAL” ou “Agência”), por meio do Contrato N°001/2016 assinado entre as partes em 7 de novembro de 2016, para a prestação de serviços de consultoria técnica para elaboração de estudos necessários à Revisão Tarifária (“RT”) conforme previsto no Edital de Concorrência N°001/2014 do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus para o Município de Salvador (“STCO”), bem como para analisar as condições de equilíbrio econômico-financeiro.

Em conformidade com o Termo de Referência, parte integrante do contrato, os trabalhos da Deloitte Consultores serão entregues em seis (6) relatórios, sendo este referente às nossas análises e considerações da Fase 6 (Relatório 6), cujo objetivo é a apresentação dos itens da Planilha Padrão de Custos para a correção da tarifa básica de dezembro de 2016 e a análise da solicitação do reequilíbrio econômico financeiro proposto pelas concessionárias para atendimento ao item 6.1.f.1 do Termo de Referência. Os contratos de concessões vigentes e as concessionárias operadoras do STCO são: (i) Contrato de Concessão N°005/2014 com Plataforma Transporte SPE S.A. (“Plataforma”); (ii) Contrato de Concessão N°006/2014 com Ótima Transporte SPE S.A. (“OT Trans”); e (iii) Contrato de Concessão N°007/2014 com Salvador Norte Transportes Urbanos SPE S.A. (“CSN”).

ARSAL e o Transporte Coletivo Urbano de Salvador

ARSAL

A Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador (“ARSAL” ou “Agência”) é uma autarquia de regime especial do Município de Salvador, no Estado da Bahia, criada pela Lei Nº7.394/2007 e alterada pela Lei Nº8.473/2013.

Transporte Coletivo Urbano de Salvador

O Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus no Município de Salvador (“STCO”) passou a ser regulado e fiscalizado pela ARSAL por meio do Decreto 25.937 de 8 de abril de 2015.

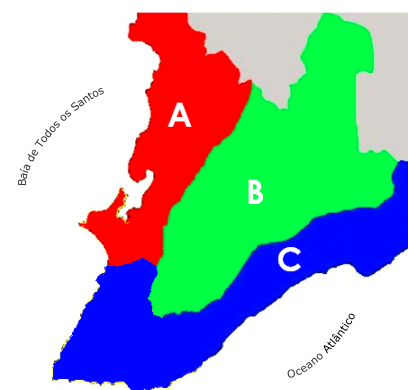
Em abril de 2014, o Município de Salvador, representado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Transportes (“SEMUT”), realizou a licitação do STCO por meio do Edital de Concorrência Nº001/2014, com o objetivo de selecionar empresas para a operação do serviço público de transporte da cidade.

As empresas vencedoras da licitação, cujo critério foi o de maior oferta pela outorga, foram:

- Região A - Subúrbio/Península: a Plataforma Transporte SPE S.A. (“Plataforma”), por meio do Contrato de Concessão Nº005/2014 com Plataforma Transporte SPE S.A. (“Plataforma”);
- Região B – Miolo: a Ótima Transporte SPE S.A. (“OT Trans”), celebrando o Contrato de Concessão Nº006/2014; e
- Região C – Orla/Centro: a Salvador Norte Transportes Urbanos SPE S.A. (“CSN”), com o Contrato de Concessão Nº007/2014.

Conforme Edital de Concorrência Nº001/2014 e os respectivos contratos de concessões, as empresas ganhadoras iniciaram as operações em 22 de abril de 2015, pelo prazo de 25 anos não prorrogáveis.

Imagem 1 – Município de Salvador



Fonte: SEMUT, 2014.

- Região A - Subúrbio/Península:
 - Itapagipe;
 - São Caetano;
 - Valéria; e
 - Subúrbio Ferroviário.
- Região B - Miolo:
 - Cabula;
 - Tancredo Neves;
 - Pau da Lima;
 - Cajazeiras; e
 - Ipitanga.
- Região C – Orla/Centro:
 - Centro;
 - Liberdade;
 - Brotas;
 - Barra;
 - Rio Vermelho;
 - Pituba;
 - Boca do Rio; e
 - Itapuã.

Ainda conforme o referido Edital, a tarifa básica será revisada a cada quatro anos, sendo o valor inicial na data de assinatura dos contratos, 23 de outubro de 2014, a tarifa vigente desde junho de 2012, no valor de R\$2,80. Adicionalmente, os contratos de concessão determinaram que:

- i. O primeiro reajuste ocorreria em janeiro de 2015, adotando-se a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) para o período entre agosto de 2013 e dezembro de 2014, considerando os índices dos meses imediatamente anteriores;
- ii. O segundo reajuste ocorreria em janeiro de 2016 considerando a variação do IPCA para o período entre janeiro e dezembro de 2015, utilizando os índices dos meses imediatamente anteriores;
- iii. A primeira Revisão Tarifária ("RT") ocorrerá em dezembro de 2016 com vigor a partir de janeiro de 2017; e
- iv. Os reajustes anuais a partir de 1º de janeiro de 2018 serão com base na seguinte fórmula:

$$R=0,40 \times \text{INPC} + 0,20 \times \text{Diesel} + 0,40 \times \text{IPCA}$$

Onde:

R = percentual de reajuste;

INPC = Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), considerando os índices referentes a dois meses antes da data de reajuste e os correspondentes a 2 meses antes do último reajuste tarifário;

Diesel = variação do preço médio do diesel tipo S10 para o município de Salvador/BA, divulgado na Pesquisa de Preços da Agência Nacional de Petróleo (ANP), considerando o preço do mês anterior à data de reajuste e o correspondente ao mês anterior ao último reajuste tarifário; e

IPCA = índice IPCA calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), considerando os índices referentes a dois meses antes da data de reajuste e os correspondentes a 2 meses antes do último reajuste tarifário.

(em R\$)				
Tarifa Básica do STCO de Salvador				
Ano	Mês	Tarifa		Var. (%)
		Praticada	Calculada	
2012	Abril	2,80	2,80	n.a.
2015	Janeiro	3,00	3,03	8,4%
2016	Janeiro	3,30	3,35	10,5%

Fonte: ARSAL, 2016.

"Até dezembro de 2016, o PODER CONCEDENTE concluirá a conciliação dos coeficientes e índices de consumo de insumos apresentados nos estudos econômico-financeiros que integram a proposta comercial das concessionárias, bem como as aferições eventualmente necessárias, visando atualizar a planilha de cálculo de custos e o modelo de avaliação econômico-financeira da operação dos serviços do STCO de Salvador, que constituirá a base de referência para a revisão da tarifa contratual" (Cláusulas 6.3.3 dos Contratos de Concessões, 2014)

Plataforma

A Plataforma é uma sociedade anônima de capital fechado constituída em setembro de 2014, com o objetivo específico de operar na concessão do serviço público de transporte coletivo de Salvador, conforme o Contrato de Concessão Nº005/2014, cuja sede está localizada na Rua Thomaz Gonzaga, Nº262, no bairro Pernambués em Salvador/BA.

Plataforma	
Resumo Operacional	
Frota (unid.)	773
Convencional	745
Micro-ônibus	28
Garagens (unid.)	5
Plataforma G1 (Praia Grande)	Plataforma G4 (Pernambués) ¹
Plataforma G2 (Pirajá)	Plataforma G5 (Caminho de Areia)
Plataforma G3 (Paripe)	
Módulos de Conforto² (unid.)	4
Boa Vista de São Caetano	Mirantes de Peri Peri
Alto de Coutos	Marechal Rondon
Pontos de Apoio³ (unid.)	16
Alto do Cabrito	Paripe Cocisa
Bom Juá	Pirajá Rua Nova
Caixa D'água	Rua Direta do Uruguai
Capelinha	São Caetano
Conjunto Pirajá	Valéria
Escola de Menores	Base Naval
Fazenda Grande do Retiro	Pirajá Rua Nova
Massaranduba	Ribeira

¹ Em processo de desativação. Frota redistribuída para as demais garagens e área administrativa para a garagem G1.

² Módulos de Conforto: estruturas construídas junto aos pontos terminais de linhas, destinadas a oferecer conforto, segurança, comodidade e facilidades para os passageiros e para os operadores.

³ Pontos de Apoio: espaços locados para o mesmo objetivo dos módulos de conforto.

Fonte: Administração da Plataforma.

Acionistas Plataforma	Subscrito	A Integralizar	Integralizado	% Subscrito	Composição do Capital Integralizado
Praia Grande Transportes Ltda.	7.000.199	(4.199.932)	2.800.267	40,0%	41,0%
Axe Transportes Urbanos Ltda.	3.912.863	(2.291.246)	1.621.617	41,4%	23,8%
Boa Viagem Transportes Ltda.	3.909.507	(2.884.279)	1.025.228	26,2%	15,0%
Empresa de Transportes Joevanza Ltda.	1.956.431	(576.828)	1.379.603	70,5%	20,2%
Total	16.779.000	(9.952.285)	6.826.715	40,7%	100,0%

Fonte: Demonstrações Contábeis Auditadas da Plataforma – 31 de dezembro de 2015.

OT Trans

A OT Trans é uma sociedade anônima de capital fechado constituída em outubro de 2014, com o objetivo específico de operar na concessão do serviço público de transporte coletivo de Salvador, conforme o Contrato de Concessão Nº006/2014. A sede da OT Trans está na Estrada Campinas Pirajá, Nº1.175, galpão Nº3, no bairro Campinas do Pirajá em Salvador/BA.

OT Trans	
Resumo Operacional	
Frota (unid.)	953
Convencional	939
Micro-ônibus	14
Garagens (unid.)	6
OT Trans G1 (Pirajá)	OT Trans G4 (Retiro)
OT Trans G2 (Santa Mônica)	OT Trans G5 (Iapi)
OT Trans G3 (Campinas de Pirajá)	
Módulos de Conforto (unid.)	2
Nova Brasília	Boca da Mata
Pontos de Apoio (unid.)	25
Faz. Grande IV	Castelo Branco
Mata Escura	Colina Azul
Pau da Lima (novo)	Doron
Pernambués	Engomadeira
Sete de Abril	Nova Sussuarana
Sussuarana	Novo Horizonte
Arvoredo	São Gonçalo
Águas Claras	Santo Inácio
Arenoso	Vale dos Lagos
Cabula VI	Jaguaripe II
Cajazeiras VII	Tancredo Neves
Cajazeiras VIII	Saboeiro
Canabrava	

Fonte: Administração da OT Trans.

Acionistas OT Trans	Subscrito	A Integralizar	Integralizado	% Subscrito	Composição do Capital Integralizado
Coletivos São Cristóvão Ltda.	25.041	(13.452)	11.589	46,3%	0,1%
Expresso Vitória Bahia Ltda.	33.473	(17.983)	15.490	46,3%	0,2%
Rd Turismo Transporte Rodoviários Ltda.	3.230.000	(1.735.306)	1.494.694	46,3%	19,0%
Empresas de Transportes União Ltda.	4.342.633	(2.333.064)	2.009.569	46,3%	25,6%
Transportes Sol S.A.	2.913.749	(1.565.402)	1.348.347	46,3%	17,2%
Triunfo Transportes Urbanos S.A.	3.740.000	(2.107.202)	1.632.798	43,7%	20,8%
Unibus Bahia Transportes Ltda.	2.552.040	(1.371.075)	1.180.965	46,3%	15,0%
Modelo Transportes Urbanos Ltda.	163.064	(300)	162.764	99,8%	2,1%
Total	17.000.000	(9.143.784)	7.856.216	46,2%	100,0%

Fonte: Demonstrações Contábeis Auditadas da OT Trans – 31 de dezembro de 2015.

CSN

A CSN é uma sociedade anônima de capital fechado constituída em setembro de 2014, com o objetivo específico de operar na concessão do serviço público de transporte coletivo de Salvador, conforme o Contrato de Concessão N°007/2014. A sede da CSN está na Avenida Santiago da Compostela, N°370, no bairro Parque Bela Vista em Salvador/BA.

CSN Resumo Operacional	
Frota (unid.)	875
Convencional	844
Micro-ônibus	31
Garagens (unid.)	3
CSN Unidade Iguatemi	CSN Unidade São Cristóvão I
CSN Unidade Pirajá	
Módulos de Conforto (unid.)	6
Pituba	Sabino Silva
Pero Vaz	Bairro Sieiro
Conj. Marback	Federação
Pontos de Apoio (unid.)	9
Cosme de Farias	Pau Miúdo de Baixo
Daniel Lisboa	Abaeté
Barbalho	Trobogy
Nordeste	Vale dos Rios
Duque de Caxias	

Fonte: Administração da CSN.

Acionistas CSN	Subscrito	A Integralizar	Integralizado	% Subscrito	Composição do Capital Integralizado
Bahia Transportes Urbanos Ltda. (BTU)	5.946.058	(4.399.442)	1.546.616	26,0%	30,5%
ODM Transportes Ltda.	4.440.425	(3.049.611)	1.390.814	31,3%	27,4%
Viação Rio Verde S.A.	4.148.374	(2.854.135)	1.294.239	31,2%	25,5%
Transportes Verdemar Ltda. (TVM)	2.265.144	(1.426.973)	838.171	37,0%	16,5%
Total	16.800.001	(11.730.161)	5.069.840	30,2%	100,0%

Fonte: Demonstrações Contábeis Auditadas da CSN – 31 de dezembro de 2015.

Além da Plataforma, da OT Trans e da CSN (em conjunto denominadas "Concessionárias"), as entidades apresentadas a seguir possuem atuações diretas ou indiretas no STCO:

- Associação das Empresas de Transporte de Salvador ("Integra"): a Integra é uma associação entre as Concessionárias, prevista pelo Edital de Concorrência N°001/2014 e pelo Acordo Operacional das Concessionárias do STCO firmado em outubro de 2014, cujo objetivo é a gestão e administração do STCO visando a integração entre as operações das Concessionárias;
- Centro de Controle Operacional (CCO): é uma estrutura única, compartilhada pelas Concessionárias, para o controle da movimentação da frota e monitoramento das imagens do Circuito Fechado de TV (CFTV). A operação do CCO está localizada na Avenida Antonio Carlos Magalhães, 4.277, no bairro Parque Bela Vista em Salvador/BA;
- Consórcio Salvador TRANSCARD ("TRANSCARD"): consórcio firmado entre as Concessionárias, responsável pela gestão do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do STCO e do Subsistema de Transporte Complementar ("STEC") de Salvador, conforme



Fonte: Integra, 2016.



Fonte: TRANSCARD, 2016.

Decreto Municipal Nº26.023 de maio de 2015. O TRANSCARD gere a emissão e comercialização dos bilhetes eletrônicos sob a marca SalvadorCard, fornecendo os seguintes produtos: Vale Transporte Eletrônico, Meia Passagem Estudantil, Bilhete Avulso e Vale Transporte Especial.

- Secretaria de Mobilidade de Salvador (“SEMOB”): é uma secretaria do Município de Salvador responsável pelo planejamento e execução das políticas urbanas, de transporte e da engenharia de tráfego na cidade, atuando também na aplicação e fiscalização da legislação ambiental.

Procedimentos Executados

Para a apresentação do cálculo do índice de correção da tarifa, da apuração do resultado econômico e da análise do pedido de reequilíbrio econômico financeiro pelas Concessionárias, no âmbito do processo de Revisão Tarifária das Concessionárias do STCO de Salvador, foram executados os procedimentos a seguir:

- i. Para o cálculo do índice de correção da tarifa foram utilizados dados de consumo dos insumos básicos para operação do STCO, dados e indicadores operacionais e os custos e impostos apresentados nas fases precedentes:
 - Fase 2: Levantamento dos custos operacionais e receitas das Concessionárias na operação do STCO;
 - Fase 3: Comparação dos coeficientes e índices de consumo e de insumos;
 - Fase 4: Levantamento de índices e coeficientes de consumo de insumos de municípios comparáveis;
 - Fase 5: Proposta de Coeficientes e Índices de Consumo de Insumos.
- ii. Para a apuração do resultado econômico e análise do pedido de reequilíbrio utilizou-se os resultados operacionais históricos das Concessionárias do período de abril de 2015 a setembro de 2016, bem como seus estudos econômico-financeiros (“Estudos de Viabilidade”). Os resultados realizados do período de abril a dezembro de 2015 referem-se às informações das Demonstrações Contábeis Auditadas¹ pela Grant Thornton. Para o período de janeiro a setembro 2016 utilizou-se os balancetes² mensais não auditados disponibilizados pelas Concessionárias.

Os Estudos de Viabilidade referem-se às projeções apresentadas pelas Concessionárias vencedoras do Edital de Concorrência Nº001/2014, onde foram considerados os custos, despesas, investimentos, faturamentos, seguros, impostos, taxas e encargos esperados ao longo da vigência da concessão.

¹ Referem-se a um conjunto de informações financeiras divulgadas anualmente pela administração de uma sociedade, representando sua prestação de contas aos sócios e acionistas. O processo de auditoria das demonstrações contábeis é composto por um conjunto de procedimentos técnicos que tem por objetivo a emissão de parecer sobre a adequação das informações prestadas, consoante com os Princípios Fundamentais de Contabilidade, às Normas Brasileiras de Contabilidade e às legislações específicas.

² Referem-se a arquivos mensais, gerados pelas Administrações das Concessionárias.

Vale ressaltar que os Estudos de Viabilidade se encontram em termos reais, ou seja, são representados com data-base em outubro de 2014.

- iii. A partir dos coeficientes e índices de consumo, bem como os custos unitários, procedeu-se à elaboração da Planilha Padrão de Custos do STCO de Salvador, conforme o Anexo 4 do Termo de Referência, a qual apresenta o custo por quilômetro para cada despesa que compõe o cálculo da Tarifa e seus impostos incidentes.

Os detalhes desses procedimentos, assim como os coeficientes e índices, são apresentados nos tópicos do capítulo “Itens da Planilha Padrão de Custos – Cálculo do índice de correção da tarifa”.

Ainda de acordo com o solicitado no Termo de Referência, procedeu-se à elaboração da apuração do resultado econômico financeiro com projeções das Demonstrações Financeiras e Fluxo de Caixa para análise do Equilíbrio Econômico da operação das Concessionárias, o qual está apresentado no capítulo “Resultado Econômico-Financeiro”. Nesse capítulo, adicionalmente, apresenta-se as considerações acerca do pedido de Reequilíbrio Econômico-Financeiro proposto pelas Concessionárias.

Dados e Informações

Os dados apresentados neste Relatório consideram a utilização de informações financeiras e gerenciais disponibilizadas pelas Concessionárias.

Para acesso aos dados de consumo de diversas naturezas pertencentes à operação das Concessionárias, fez-se necessário a solicitação de relatórios gerenciais compostos por informações de consumo e acompanhamento dos dados de produção.

Para análise dos dados financeiros e contábeis das Concessionárias, foram utilizados os balancetes mensais para o período entre maio de 2015 e setembro de 2016 limitando, portanto, o período de análise dos coeficientes, índices e custos previstos no processo de revisão tarifária.

Documentos

Para a elaboração e levantamento dos dados propostos, fez-se necessária a solicitação de documentos à ARSAL, à SEMOB e às próprias Concessionárias, considerando: (i) as verificações e mensurações previstas para este Relatório, conforme Contrato Nº001/2016, firmado entre a ARSAL e a Deloitte Consultores; (ii) dados necessários para cálculo dos índices e coeficientes que integram o cálculo da Tarifa Básica, conforme metodologia adotada no Edital de Concorrência Nº001/2014; e (iii) as informações adicionais identificadas no decorrer das análises e discussões com todos os envolvidos.

Limitações e Restrições de Escopo

- i. Nosso trabalho não incluiu a verificação independente dos dados e das informações financeiras fornecidas pelas Administrações da

Integra e Concessionárias e não se constituiu em uma auditoria conforme as normas de auditoria geralmente aceitas. Sendo assim, não estamos expressando nenhuma opinião sobre as demonstrações financeiras das Concessionárias ou sobre as demais informações financeiras recebidas;

- ii. A Deloitte Consultores não se responsabiliza por perdas diretas ou indiretas, eventualmente decorrentes do uso deste Relatório;
- iii. Este Relatório não se destina à circulação geral, tampouco pode ser reproduzido ou utilizado com outro propósito além daquele supracitado sem nossa prévia autorização por escrito. Não assumimos nenhuma responsabilidade ou contingências por danos causados ou por eventual perda incorrida pelas partes envolvidas, como resultado da circulação, publicação, reprodução ou uso deste documento com outra finalidade diferente do definido neste Relatório; e
- iv. Reservamo-nos o direito de, mas não nos obrigamos a, revisar todos os cálculos incluídos ou referidos neste Relatório, se julgarmos necessário, e de revisar nossas análises e conclusões, caso tenhamos conhecimento posterior de informações não disponíveis por ocasião da emissão deste Relatório.

Itens da Planilha Padrão de Custos – Cálculo do índice de correção da tarifa

Este capítulo tem como objetivo a apresentação do cálculo do índice de correção da tarifa resultante da revisão tarifária. O índice de correção da tarifa é o mesmo para as três Concessionárias do STCO de Salvador.

Maiores detalhamentos das informações utilizadas nos cálculos bem como as bases de dados utilizadas como referência estão apresentados nos anexos deste Relatório.

Cálculo da Tarifa

O cálculo da tarifa resultante da Revisão Tarifária se dá pela divisão do Custo Total pelo Índice de Passageiro Equivalente por Quilômetro (IPK), conforme apresenta a equação:

$$\text{Tarifa} = \frac{\text{Custo Total}}{\frac{1 - \% \text{ Impostos}}{\text{IPK}}}$$

onde:

Custo Total = Custo Variável de Produção (CVP) + Custo Variável de Frota (CVF) + Depreciação + Remuneração

CVP = Custo de combustível + Custo de Lubrificantes + Custo de Rodagem + Custo de Peças e Acessórios

CVF = Custo de Pessoal + Despesas Gerais e Administrativas + Outros Custos

O valor que resulta desta equação é o preço da Tarifa por passageiro. As justificativas para a seleção dos parâmetros de definição dos coeficientes, índices e preços unitários, assim como a forma de cálculo, foram apresentadas no relatório da Fase 5 - Proposta de Coeficientes e Índices de Consumo de Insumos.

Os tópicos a seguir apresentam a descrição dos itens de Custos Variáveis, Custos Fixos, Depreciação, Remuneração e Impostos que integram o numerador da equação apresentada, e serão apresentados na Planilha Padrão de Custos representados em unidades de R\$/km.

Custos Variáveis de Produção

Os Custos Variáveis de Produção caracterizam-se por acompanhar a variação da quilometragem rodada pelas Concessionárias, e

contemplam o consumo de insumos tais como combustível, lubrificantes e rodagem (pneus novos e recapagem).

Estes custos incidentes sobre a Tarifa corresponderam a 19,4% dos Custos Totais, com maior parcela referente ao custo com combustível, o qual representa 18,0% do total.

Combustível

Para o cálculo do coeficiente de consumo de combustível, a ser utilizado no cálculo da tarifa, foram considerados os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: 12 meses, compreendido entre outubro de 2015 a setembro de 2016, de forma a incorporar efeitos relacionados à sazonalidade, tais como período de férias escolares e datas festivas; e
- Dimensionamento do coeficiente: adotou-se a média ponderada entre as Concessionárias, de forma a refletir a operação do STCO.

Para estimativa do custo unitário do combustível, a ser utilizado no cálculo da tarifa, foram considerados os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: considerou-se o mês de setembro de 2016; e
- Dimensionamento do custo unitário: adotou-se a média ponderada de preços praticados entre as três Concessionárias, de forma a refletir a operação do STCO.

Lubrificante

Para o cálculo do coeficiente de consumo de lubrificante, a ser utilizado no cálculo da tarifa, foram considerados os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: 12 meses, compreendido entre outubro de 2015 a setembro de 2016, de forma a incorporar quaisquer efeitos relacionados à sazonalidade e ao plano de revisão dos veículos; e
- Dimensionamento do coeficiente: adotou-se a média ponderada de consumo entre as Concessionárias no período, de forma a refletir a operação do STCO.

O custo por quilômetro dos lubrificantes é definido pela multiplicação do custo por litro do combustível pelo coeficiente de consumo dos lubrificantes.

Rodagem

Para o cálculo do coeficiente de consumo de rodagem, a ser utilizado no cálculo da tarifa, foram considerados os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: 12 meses, compreendido entre outubro de 2015 a setembro de 2016, de forma a incorporar quaisquer efeitos

relacionados à sazonalidade, tais como período de férias escolares e datas festivas; e

- Dimensionamento do coeficiente: adotou-se a média de consumo dos meses de outubro de 2015 a setembro de 2016 praticado pelas Concessionárias Plataforma e OT Trans, de forma a refletir a operação do STCO, uma vez que os dados da CSN não puderam ser analisados pois em seus balancetes não houve, até a data de apresentação desse relatório, a separação de rubricas que viabilizassem essa análise.

O custo com pneus novos e recapagem foram obtidos a partir dos balancetes mensais, fornecidos pela Administração das Concessionárias.

Custos Variáveis de Frota

Os Custos Variáveis de Frota caracterizam-se por não refletirem a variação ocasionada pelo aumento ou redução da quilometragem rodada pelas Concessionárias. Desta forma, são considerados custos variáveis os gastos com pessoal da operação composto por motoristas, cobradores e despachantes/fiscais, pessoal de manutenção, pessoal de administração e diretoria.

Estes custos incidentes sobre a Tarifa corresponderam a 50,7% dos Custos Totais, dos quais 38,1% provêm dos custos com pessoal de operação.

Peças e Acessórios

O coeficiente de consumo de peças e acessórios, a ser utilizado no cálculo da tarifa, associa-se ao valor do veículo novo. Para seu cálculo, foram considerados os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: 12 meses, compreendido entre outubro de 2015 a setembro de 2016, de forma a incorporar quaisquer efeitos relacionados ao plano de revisão; e
- Dimensionamento do coeficiente: adotou-se a média mensal de consumo entre as Concessionárias, de forma a refletir a operação do STCO.

Pessoal Operacional

Para o cálculo dos coeficientes de capital humano, a serem utilizados no cálculo da tarifa, foram considerados os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: 12 meses, compreendido entre outubro de 2015 a setembro de 2016, de forma a incorporar quaisquer efeitos relacionados à sazonalidade, tais como férias dos funcionários; e
- Dimensionamento do coeficiente: adotou-se a média de consumo entre as Concessionárias, de forma a refletir a operação do STCO.

Desta forma, para estimativa do custo unitário de pessoal operacional, a ser utilizado no cálculo da tarifa, foram considerados

os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: 12 meses, considerando previsão para o dissídio em maio de 2017; e
- Dimensionamento do custo unitário: adotou-se a média mensal de salários praticados entre as três Concessionárias, de forma a refletir a operação do STCO.

Pessoal Administrativo, Manutenção e Diretoria

As despesas com pessoal administrativo e de manutenção foram estimadas com base na proporção histórica, frente ao total dos custos com pessoal de operação.

Adicionalmente foram considerados os dispêndios referentes à diretoria. Neste caso, adotou-se, uma proporção de 1,47% sobre o gasto mensal total com pessoal de operação (motoristas, cobradores, despachantes/fiscais) no STCO, excluídos os benefícios.

Despesas Gerais e Administrativas

As despesas gerais e administrativas caracterizam-se por todos os gastos envolvendo despesas gerais, tributárias, dispêndio com seguros e demais gastos de natureza administrativa inerentes à operação das Concessionárias, em proporção (%) ao valor do veículo novo.

Desta forma, são considerados despesas gerais e administrativas os seguintes itens:

- Legalização da frota;
- Seguros;
- Itens de segurança veicular e sinistros;
- Energia Elétrica, Água, Telefone e Internet;
- Materiais de Escritório, Informática e Serviços Gráficos;
- Despesa Transcard (bilhetagem eletrônica);
- Serviços de Terceiros;
- Despesas Tributárias; e
- Despesa com Veículos de Apoio.

Para o cálculo do coeficiente de despesa administrativa a ser utilizado no cálculo da tarifa, foram considerados os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: 12 meses, compreendido entre outubro de 2015 a setembro de 2016, de forma a capturar todo o ciclo das despesas de natureza fixa em um período acumulado de 12 meses; e
- Dimensionamento do coeficiente: adotou-se a média observada entre as Concessionárias, de forma a refletir a operação do STCO.

As despesas incidentes sobre a Tarifa corresponderam a 6,5% dos Custos Totais, dos quais 3,3% representam despesas com a bilhetagem eletrônica.

Outras Despesas

As Outras Despesas estão relacionadas com aluguéis, manutenção e provisões, conforme os seguintes itens:

- Aluguéis de Frota e Garagens;
- Provisões Trabalhistas e Cível;
- Custos de Manutenção;
- Despesa com Conselho;
- Outros Custos com a Frota; e
- Outros gastos.

Os dados referentes às outras despesas foram obtidos a partir dos balancetes mensais das Concessionárias. Pelo princípio da regulação econômica, as despesas que irão compor o cálculo tarifário devem ser aquelas inerentes ao serviço regulado, neste caso a operação do STCO. Desta forma, as despesas consideradas não relacionadas à concessão foram deduzidas do cálculo, visando a modicidade tarifária.

Tais despesas excluídas da conta Outras Despesas incluem multas de trânsito, auto de infração, confraternizações, multas fiscais, e honorários advocatícios de outorga, dentre outras.

Para o cálculo da tarifa foi considerado metodologia similar à aplicada no cálculo do Coeficiente de Despesa Administrativa (CDA), cujos itens são mensurados a partir da proporção com o valor do veículo. Exceção, aplica-se, apenas para o aluguel de garagem, para o qual foi considerado um valor mensal.

Para o cálculo a ser utilizado na constituição da tarifa foram considerados os dados gerenciais realizados pelas Concessionárias conforme os parâmetros a seguir:

- Período: 12 meses, compreendido entre outubro de 2015 a setembro de 2016, de forma a capturar todo o ciclo das despesas de natureza fixa em um período acumulado de 12 meses; e
- Dimensionamento do coeficiente: adotou-se a média observada entre as Concessionárias de forma a refletir a operação do STCO.

O item Outras Despesas correspondeu a 16,5% dos Custos Totais, com maior representatividade nos custos de aluguel de frota, que corresponde a 13,7% do total.

Depreciação e Amortização

A depreciação está relacionada à perda do valor dos bens das Concessionárias, tais como a frota de veículos e outros ativos.

Para o cálculo da depreciação da frota utilizou-se o Método de Cole, sendo que o coeficiente de depreciação foi calculado a partir da média ponderada dos fatores de depreciação com relação à idade dos veículos da frota em operação em setembro de 2016.

A depreciação de Outros Ativos foi obtida a partir do histórico dos últimos 12 meses realizado pelas Concessionárias.

Como a maioria da frota em operação no STCO é alugada, assim como as garagens utilizadas pelas Concessionárias, a depreciação corresponde a 1,7% dos Custos Totais do cálculo tarifário.

A amortização considerada corresponde ao valor a ser pago como outorga da Concessão do transporte público e corresponde a 0,6% dos custos totais do cálculo da Tarifa.

Remuneração

Este item corresponde à remuneração do capital empregado aos ativos, tais como veículos, máquinas, instalações e equipamentos, almoxarifado ou estoque e remuneração pelo pagamento de outorga.

Para o cálculo da remuneração da frota utilizou-se o Método de Cole, sendo que o coeficiente foi calculado a partir da média ponderada dos fatores de cálculo do método com relação à idade dos veículos da frota operante em setembro de 2016, aplicando-se uma taxa de 13,18% ao ano.

Para a remuneração de outros ativos, estoque e outorga aplicou-se a taxa de remuneração de 13,18% ao ano sobre os respectivos saldos líquidos em setembro de 2016. Para o saldo líquido da outorga, considerou-se ajuste em razão das parcelas em atraso.

A Remuneração corresponde a 4,7% dos Custos Totais do cálculo tarifário, em sua maioria representada pela remuneração da outorga, com 2,7% do total.

Impostos e Contribuição

A base de cálculo sobre a qual incidem os impostos é a Receita proveniente da venda dos bilhetes, e conforme a legislação vigente são aplicados os seguintes tributos:

- INSS: contribuição ao Instituto Nacional do Seguro Social – tributo federal;
- ISS: Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – tributo municipal; e
- TRCF: Taxa de Regulação, Controle e Fiscalização – tributo municipal instituído segundo Decreto Nº 25.938, de 08 de abril de 2015.

Índice de Reajuste Tarifário

Considerando os impostos, que correspondem a R\$0,16/passageiro, a Tarifa final ao usuário é de R\$3,57/passageiro, representando um reajuste de 8,2% sobre a Tarifa atual de R\$3,30/passageiro (ou 6,7% sobre tarifa base de R\$ 3,3474/passageiro).

Planilha Padrão de Custos

Composição da Tarifa	R\$/pass.	%	Índice Consumo/ Coeficiente	Unidade	Preço Unitário	Unidade
1. Custo Variável de Produção	0,66	19,4%				
Combustível	0,61	18,0%	0,39	l/km	2,67	R\$/l
Lubrificante	0,01	0,3%	0,67%	% do combustível	n.d.	n.d.
Rodagem	0,04	1,0%	0,000030	unid./km	n.d.	n.d.
Pneu Novo	n.d.	0,0%	0,000030	unid./km	1.277,75	R\$/veículo
Recapagem	n.d.	0,0%	0,000030	unid./km	709,11	R\$/veículo
2. Custo Variável de Frota	1,73	50,7%				
Peças e Acessórios	0,12	3,5%	0,49%	% do veículo completo	n.d.	n.d.
Pessoal Operação	1,30	38,1%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Motorista	n.d.	0,0%	2,22	funcionário/veículo	2.118,10	salário/funcionário/mês
Cobrador	n.d.	0,0%	2,24	funcionário/veículo	1.327,24	salário/funcionário/mês
Despachante	n.d.	0,0%	0,11	funcionário/veículo	1.580,19	salário/funcionário/mês
Pessoal Manutenção	0,15	4,5%	11,8%	% pessoal operação	1.818,23	salário/veículo/mês
Pessoal Administração	0,14	4,1%	10,76%	% pessoal operação	1.653,13	salário/veículo/mês
Diretoria	0,02	0,5%	1,47%	% pessoal operação	458,92	R\$ mil/mês
3. Despesas Administrativas	0,22	6,5%				
Legalização da Frota	0,01	0,2%	0,03%	% do veículo completo	85,26	R\$/mês/veículo
Seguros	0,01	0,2%	0,03%	% do veículo completo	83,85	R\$/mês/veículo
Itens de Segurança Veicular e Sinistros	0,01	0,2%	0,02%	% do veículo completo	59,98	R\$/mês/veículo
Energia, Água, Telefone e Internet	0,01	0,4%	0,05%	% do veículo completo	126,98	R\$/mês/veículo
Materiais de Escritório, Informática e Serviços Gráficos	0,01	0,3%	0,04%	% do veículo completo	105,71	R\$/mês/veículo
Despesa Transcard	0,11	3,3%	0,43%	% do veículo completo	1.195,12	R\$/mês/veículo
Serviços de Terceiros	0,05	1,4%	0,18%	% do veículo completo	513,85	R\$/mês/veículo
Tributário	0,01	0,3%	0,03%	% do veículo completo	97,33	R\$/mês/veículo
Despesa com Veículo de Apoio	0,00	0,1%	0,02%	% do veículo completo	51,46	R\$/mês/veículo
4. Outras Despesas	0,56	16,5%				
Aluguel de Frota	0,47	13,7%	1,75%	% Veículo Completo	4.905,27	(R\$/mês/veículo)
Provisões Trabalhistas e Cível	0,01	0,2%	0,02%	% Veículo Completo	70,05	(R\$/mês/veículo)
Custos de Manutenção	0,00	0,1%	0,01%	% Veículo Completo	26,10	(R\$/mês/veículo)
Outros Custos com a Frota	0,00	0,0%	0,00%	% Veículo Completo	8,22	(R\$/mês/veículo)
Outros	0,03	0,8%	0,10%	% Veículo Completo	290,38	(R\$/mês/veículo)
Despesa com conselho	0,00	0,0%	0,00%	% Veículo Completo	1,74	(R\$/mês/veículo)
Aluguel de Garagem	0,06	1,7%	1.608,89	Custo Mensal (R\$ mil)	623,12	(R\$/mês/veículo)
Despesas Excluídas	n.d.	0,0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
5. Depreciação e Amortização	0,08	2,3%				
Depreciação da Frota	0,06	1,7%	640,47	(R\$/unid./mês)	n.d.	n.d.
Depreciação Outros Ativos	0,00	0,0%	n.d.	n.d.	27.564	R\$/mês
Depreciação Garagens	n.d.	0,0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Amortização da Outorga	0,02	0,6%	n.d.	n.d.	557.493	R\$/mês
6. Remuneração	0,16	4,7%				
Remuneração Frota	0,06	1,7%	422,07	(R\$/unid./mês)	n.d.	n.d.
Remuneração de Outros Ativos	0,00	0,1%	13,18%	taxa anual	49.939	R\$/mês
Remuneração da Garagens	n.d.	0,0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Remuneração de Estoque	0,00	0,1%	13,18%	taxa anual	68.830	R\$/mês
Remuneração da Outorga	0,09	2,7%	13,18%	taxa anual	1.729.247	R\$/mês
Custo do Passageiro (R\$)	3,41	100,0%				
7. Impostos sobre a Tarifa	4,50%					
TRCF	0,50%					
ISS	2,00%					
INSS	2,00%					
Tarifa por Passageiro (R\$)	3,57					
8. Dados Físicos da Frota						
Passageiro Equivalente (unid./mês)	28.001.029					
Quilometragem (km/mês)	16.050.484					
Frota Operante (unid. em set/2016)	2.364					
PMM (km/veículo/mês)	6.790					
IPK	1,74					

Resultado Econômico Financeiro

Esse capítulo apresenta a apuração do resultado econômico-financeiro dos Contratos de Concessão do STCO e o comparativo entre os resultados apresentados pelas Concessionárias em seus Estudos de Viabilidade com os resultados operacionais realizados.

O estudo compreende dados do período de 1º de outubro de 2014 até 30 de setembro de 2016, e as projeções do período de 1º de outubro de 2016 até 30 de abril de 2040, considerando as análises elaboradas pela Deloitte Consultores nas fases precedentes a este Relatório.

Conforme mencionado no capítulo “Procedimentos Executados”, os resultados realizados do período de abril a dezembro 2015 referem-se às informações das Demonstrações Contábeis Auditadas³ pela Grant Thornton. Para o período de janeiro a setembro 2016 foram utilizados os balancetes⁴ mensais não auditados disponibilizados pelas Concessionárias.

Os Estudos de Viabilidade referem-se às projeções apresentadas pelas Concessionárias vencedoras do Edital de Concorrência Nº001/2014, onde foram considerados todos os custos, despesas, investimentos, faturamentos, seguros, impostos, taxas e encargos esperados ao longo da vigência da concessão.

As premissas adotadas foram baseadas em informações obtidas a partir de dados gerenciais e demonstrativos financeiros das Concessionárias e os valores projetados estão expressos em milhões de reais (R\$ milhões), apresentados em termos reais, ou seja, não contemplam a inflação estimada ao longo do período de projeção.

Os fluxos de caixa foram projetados para o período de 1º de outubro de 2016 até 30 de abril de 2040, com data-base de 30 de setembro de 2016, conforme apresentado a seguir. As projeções consideram os resultados operacionais (modelo “*Debt-Free*”).

³ Referem-se a um conjunto de informações financeiras divulgadas anualmente pela administração de uma sociedade, representando sua prestação de contas aos sócios e acionistas. O processo de auditoria das demonstrações contábeis é composto por um conjunto de procedimentos técnicos que tem por objetivo a emissão de parecer sobre a adequação das informações prestadas, consoante com os Princípios Fundamentais de Contabilidade, às Normas Brasileiras de Contabilidade e às legislações específicas.

⁴ Referem-se a arquivos mensais, gerados pelas Administrações das Concessionárias.

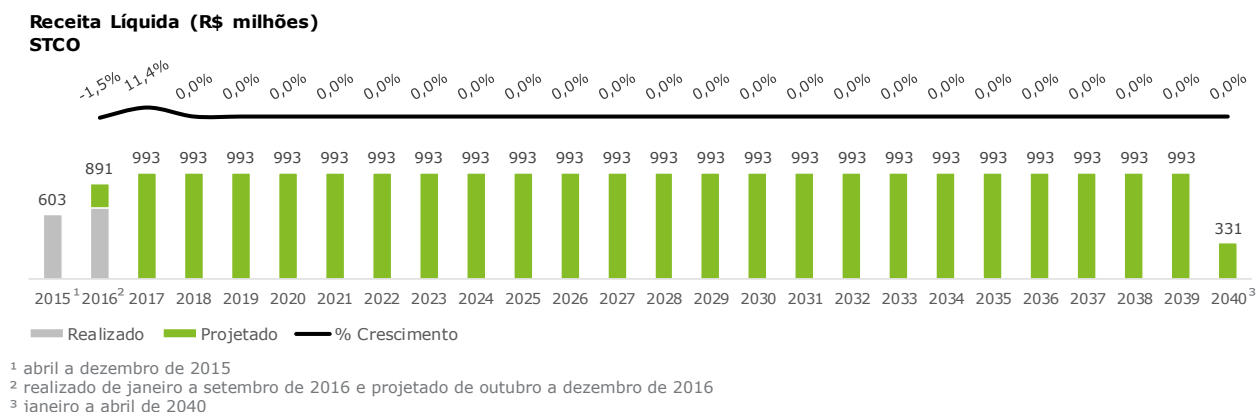
Receita Bruta

A receita bruta, proveniente da venda dos bilhetes de transporte público, foi projetada considerando: (i) média histórica dos passageiros equivalentes observados no período de outubro 2015 a setembro 2016, conforme os dados fornecidos pelas Concessionárias; e (ii) o valor da Tarifa de R\$3,30 para o período de outubro a dezembro de 2016 e R\$3,60 para os demais períodos, conforme análises apresentadas no capítulo “Itens da Planilha Padrão de Custos”.

Deduções

As Deduções são tributos e taxas incidentes sobre a Receita Bruta e dividem-se em: Imposto sobre Serviço de qualquer natureza (ISS), contribuição ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), Taxa de Regulação, Controle e Fiscalização (TRCF). As alíquotas foram aplicadas em conformidade com as leis vigentes na data-base, sendo: 2,00% para ISS, 2,00% para INSS e 0,5% para TRCF.

Receita Líquida



Custos e Despesas Operacionais

As projeções de Custos e Despesas Operacionais foram segregadas em Custo Variável de Produção (CVP) e Custo Variável de Frota (CVF).

O CVP refere-se aos gastos que variam de acordo com a quilometragem percorrida. Para a estimativa dos dados quilométricos considerou-se os dados realizados pelas Concessionária nos últimos 12 meses (de outubro de 2015 a setembro de 2016). Os gastos que compõem o CVP são os seguintes:

- Combustível: o consumo e o preço unitário de combustível projetados foram baseados nos dados históricos de operação do STCO;
- Lubrificantes: para as projeções de gastos e consumo de lubrificantes considerou-se os dados históricos do STCO em relação às despesas com combustível;

- Rodagem: as projeções de gastos com rodagem basearam-se nos dados históricos das Concessionárias Plataforma e OT Trans.

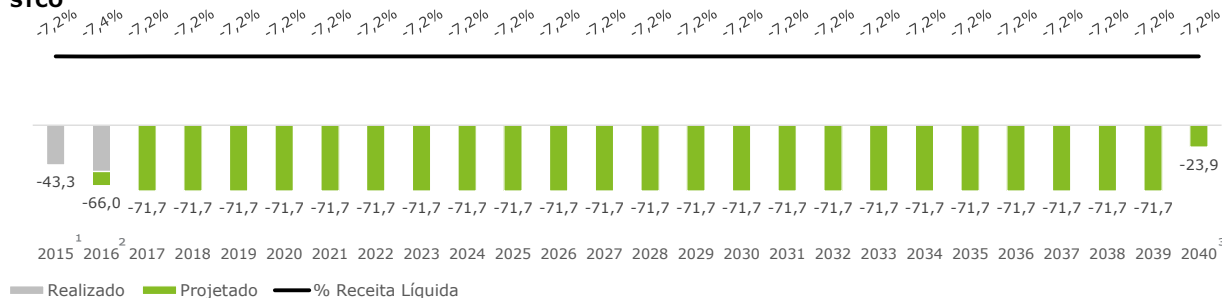
O CVF refere-se aos gastos que variam de acordo com a frota em operação. Para a estimativa da quantidade de veículos da frota considerou-se o histórico das Concessionárias. Os gastos que compõem o CVF são:

- Peças e Acessórios: as projeções destes gastos foram baseadas nos dados históricos do STCO em relação ao valor do veículo novo;
- Pessoal de Operação: a projeção destes gastos foi baseada nos os dados históricos do STCO considerando salários, encargos e benefícios;
- Pessoal de Manutenção, Administração e Diretoria: foram estimados com base nas despesas históricas em relação ao valor do pessoal de operação;
- Despesas Gerais e Administrativas: são compostas por despesas de legalização da frota, seguros, itens de segurança veicular e sinistros, energia elétrica, água, telefone, internet, materiais de escritório, informática, serviços gráficos, despesas de bilhetagem, serviços de terceiros, despesas tributárias e despesas com veículo de apoio; Conforme metodologia adotada na determinação da tarifa, as projeções foram realizadas a partir das despesas mensais ocorridas em relação ao preço do veículo novo. A quantidade de veículos da frota foi mantida conforme o apresentado no mês de setembro de 2016; e
- Outros Custos e Despesas: compõem este item, os gastos com aluguel de frota, provisões trabalhistas e cívicas, custos de manutenção, custos com a frota, despesa com Conselho, serviços de terceiros e outros. Conforme metodologia adotada na determinação da tarifa, com exceção das despesas de aluguel de garagem em que foi adotada a estimativa de valor de locação mensal de acordo com os dados apresentados pelas Concessionárias, as projeções foram realizadas a partir das despesas mensais ocorridas em relação ao preço do veículo novo. A quantidade de veículos da frota foi mantida conforme apresentado no mês de setembro de 2016.

EBITDA

EBITDA (R\$ milhões)

STCO



¹ abril a dezembro de 2015

² realizado de janeiro a setembro de 2016 e projetado de outubro a dezembro de 2016

³ janeiro a abril de 2040

Depreciação e Amortização

A Depreciação para os veículos foi projetada conforme dados históricos de frota das Concessionárias, mantendo sua idade média conforme previsto no Edital de Concorrência N°001/2014 e valor do veículo conforme apresentado no Relatório 2, capítulo Cálculos de Índices e Coeficientes.

Para os outros ativos, a depreciação foi estimada com base nos dados mensais dos últimos 12 meses das Concessionárias.

A amortização refere-se à redução do valor da outorga da Concessão do transporte público, cujos saldos foram reconhecidos ao longo do período da Concessão.

Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido

O Imposto de Renda e a Contribuição Social foram projetados com base nas alíquotas vigentes sobre o Lucro Antes do Imposto de Renda, sendo o Imposto de Renda Pessoa Jurídica à taxa de 15,0%, acrescido de 10,0% sobre o lucro que exceder R\$ 240 mil ao ano, e a contribuição social à taxa de 9,0%.

Na data-base de 30 de setembro de 2016 as Concessionárias apresentavam saldo negativo de prejuízo fiscal e base negativa de contribuição social. Desta forma, foram aplicadas as deduções na base de cálculo conforme lei vigente da data-base do estudo.

Investimentos

Os investimentos foram segregados em investimentos de manutenção e investimentos de frota.

Para os investimentos de manutenção considerou-se a reposição da depreciação.

Para os investimentos de frota, que se referem a aquisição de veículos, a projeção foi realizada de acordo com os requisitos da idade média da frota, conforme Edital de Concorrência N°001/2014.

Pagamento da Outorga

O pagamento da outorga refere-se à prestação a ser paga em contrapartida da Concessão do transporte público urbano. As projeções para os pagamentos da outorga basearam-se nas condições estabelecidas nos Contratos de Concessão. O pagamento das parcelas pendentes foram deduzidas no primeiro período de projeção.

Re vendas de Veículos

Foi adicionada ao fluxo de caixa projetado a receita de venda de veículos correspondente ao seu valor residual estimado em 20% do valor de um veículo novo. Esta premissa está em linha com a projeção da necessidade de renovação da frota.

Resultado

Considerando as informações disponibilizadas e as premissas descritas anteriormente, não houve geração projetada de fluxo de caixa suficiente para suportar os investimentos realizados e o cenário de resultado negativo verificado no início da Concessão. Diante deste contexto, não existe resultado para o cálculo da Taxa Interna de Retorno (TIR) do STCO considerando os dados realizados apresentado pelas Concessionárias.

A TIR consolidada obtida a partir dos dados dos Estudos de Viabilidade apresentados pelas Concessionárias para o Edital de Concorrência N°001/2014, foi de 6,25% considerando os resultados operacionais (modelo “*Debt-Free*”).

Ambos fluxos de caixa estão apresentados ao final deste relatório, nos *anexos I e II*.

Análise da Solicitação de Reequilíbrio Econômico Financeiro

Este capítulo tem como objetivo a análise da solicitação de reequilíbrio econômico financeiro apresentado pelas Concessionárias em atendimento ao item 6.1.f.1 do Termo de Referência.

Inicialmente serão apresentados os itens abordados nos documentos do pedido de reequilíbrio elaborados pelas Concessionárias e avaliados pela ARSAL e posteriormente, neste mesmo capítulo, serão apresentadas as análises sobre a apuração do resultado econômico-financeiro das operadoras, a fim de demonstrar os fluxos de caixa projetados e a TIR dos contratos.

Sobre o pedido de reequilíbrio, foram protocolados na SEMOB, em 13 de novembro de 2015 e em 12 de abril de 2016, pleitos das Concessionárias datados respectivamente de 29 de outubro de 2015 e 08 de abril de 2016 referentes à solicitação de reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão do STCO, onde são apresentados os eventos considerados pelas operadoras como causadores do desequilíbrio, conforme detalhado a seguir:

Pleito de 29 de outubro de 2015 – déficit de R\$ 145 milhões de reais

- a) Impacto no STCO decorrente da entrada em operação da Linha 1 do Metrô;
- b) Impacto no STCO decorrente da utilização pelos passageiros do transporte coletivo clandestino;
- c) Impacto no STCO dado pelo aumento do preço do combustível logo após o início da operação;
- d) Impacto no STCO decorrente do aumento do custo de pessoal descrito pelas operadoras como extraordinário;
- e) Impacto futuro no STCO decorrente do aumento da alíquota da contribuição previdenciária; e
- f) Alternativas postuladas em caso de não aceitação dos pedidos anteriores:

- i. Redução do valor da outorga (compensação do saldo a pagar deduzido dos prejuízos pleiteados);e
- ii. Isenção do recolhimento de 2,0% relativo ao ISS.

Pleito de 08 de abril de 2016 – déficit revisto para R\$ 134.668.041,73

- g) Recálculo do impacto em função da revisão de ordem legal a respeito da majoração da alíquota da contribuição previdenciária, mantendo o patamar anterior (2,0%);
- h) Impacto positivo dado pelo reajuste tarifário anual ocorrido em janeiro de 2016, resultando numa tarifa de R\$ 3,30;
- i) Novas alternativas propostas para aplicação conjunta às alternativas elencadas anteriormente:
 - i. Parcelamento de todo o saldo devedor da outorga pelo restante do prazo da concessão, sendo que a correção a ser aplicada às parcelas seria a mesma adotada nos aumentos tarifários anuais;
 - ii. Estabelecer para os próximos cinco anos a idade média da frota de 5 anos e idade máxima de 10 anos, sendo que a idade média contratual de 3,5 anos seria, de forma gradual, alcançada no ano de 2027;
 - iii. Estabelecer, pelo prazo de cinco anos, a aplicação de alíquota zero para o ISS.

Parecer ARSAL 015/2016

Em 23 de maio de 2016, a ARSAL apresentou, após manifestação técnica da SEMOB, seu parecer nº 15 de 2016 com a análise e manifestação sobre os argumentos que fundamentaram o pleito de reequilíbrio econômico financeiro das Concessionárias, especificamente para os itens “a” ao “e” do pleito de 29 de outubro e para os itens “g” e “h” do pleito datado de 08 de abril, conforme segue:

Sobre o item “a” que trata do tema “Impacto no STCO decorrente entrada em operação da Linha 1 do Metrô” o parecer deixa claro não se tratar de fato superveniente à apresentação das propostas comerciais das atuais concessionárias, visto que o assunto foi parte integrante do edital no. 001/2014. No entendimento da Deloitte Consultores está correto o posicionamento da Agência, não caracterizando o pleito como motivo de pedido de reequilíbrio.

Sobre o item “b” – “Utilização de transporte coletivo clandestino”, o parecer indica que têm sido constantes as ações fiscalizatórias para coibir a prática de transporte irregular e que, apesar de ser um problema real, não se trata de um fato novo ocorrido após o início das atividades das concessionárias. No entendimento da Deloitte Consultores está correto o posicionamento da Agência, não caracterizando o pleito como motivo de pedido de reequilíbrio.

Sobre o item “c” – “Aumento do preço do combustível”, o parecer indica que os aumentos anuais ocorridos entre agosto de 2011 até setembro de 2015 mantiveram uma regularidade não cabendo aventar como fato imprevisível ou de consequências incalculáveis. Ainda de acordo com o parecer, o preço médio adotado pelas Concessionárias ficou em média 10% abaixo do preço de referência sugerido para esse item de custo no edital no. 001/2014.

Em tempo, é importante destacar que as Concessionárias apontaram, como um dos fatores para o alegado aumento do preço do combustível, as mudanças nos dispositivos legais que versam sobre a carga tributária incidente sobre o preço desse insumo. No entendimento da Deloitte Consultores está correto o posicionamento das Concessionárias e a ferramenta regulatória para esse ajuste é o repasse via tarifa (*passthrough*). Nos estudos realizados para a revisão tarifária em tela, o valor dos insumos considera a carga tributária vigente desde o período de sua majoração.

Sobre o item “d” – “Aumento de custo de pessoal”, o parecer indica que:

- Caberia aos contratados terem previsto em suas propostas comerciais os eventos decorrentes de convenções coletivas que seriam realizadas em momento posterior; e
- As decisões do TCU e do STJ inúmeras vezes se pronunciaram no sentido de impossibilidade de recomposição de equilíbrio por força de majoração de encargos trabalhistas, em função de convenções coletivas ou dissídios;

No entendimento da Deloitte Consultores está correto o posicionamento da Agência, não caracterizando o pleito como motivo de pedido de reequilíbrio.

Cabe salientar os itens do Contrato assinados pelas Concessionárias sobre o risco assumido e, portanto, não se caracterizando fator de desequilíbrio econômico financeiro:

7.4 - São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO todos aqueles relacionados com a área empresarial da CONCESSIONÁRIA e, especialmente:

(...)

7.4.2 Projeto inadequado para o provimento dos serviços de qualidade, quantidade e custos definidos;

(...)

7.4.14 A constatação superveniente de erros ou omissões na proposta da concessionária ou nos levantamentos que as subsidiaram, inclusive aqueles divulgados pelo Poder Concedente;

Sobre o item “e” – “Aumento da alíquota da contribuição previdenciária”, o parecer Arsal indica a perda do objeto tendo em vista que a alíquota de 2,0% foi restabelecida. No entendimento da Deloitte Consultores está correto o posicionamento da Agência.

Sobre o item “f” – “Alternativas: Redução do valor da outorga (compensação do saldo a pagar deduzido dos prejuízos pleiteados) e Isenção do recolhimento de 2,0% relativo ao ISS” – com a finalidade de atendimento ao Termo de Referência, a Deloitte Consultores apresenta no tópico Análise de Sensibilidades o resultado da aplicação dessas alternativas apontadas pelas Concessionárias como meio para dirimir o desequilíbrio financeiro percebido por elas no STCO.

Sobre o item “g” - “Aumento da alíquota da contribuição previdenciária”, o parecer Arsal indica a perda do objeto tendo em vista que a alíquota de 2,0% foi restabelecida. No entendimento da Deloitte Consultores, está correto o posicionamento da Agência.

Sobre o item “h” – trata-se de um impacto positivo (reajuste anual da tarifa ocorrido em janeiro de 2016) o que levou a um recálculo do valor do déficit apontado pelas Concessionárias que, em conjunto com a manutenção da alíquota previdenciária, resultou na diminuição do déficit de R\$145 milhões para R\$134,6 milhões.

Sobre o item “i” – “Novas alternativas para aplicação conjunta às alternativas elencadas anteriormente: (i) Outorga: parcelamento até o final da concessão; (ii) Idade média da frota para 5 anos e idade máxima para 10 anos; (iii) Alíquota zero para o ISS pelo prazo de cinco anos – com a finalidade de atendimento ao Termo de Referência, a Deloitte Consultores apresenta, neste relatório, no tópico Análise de Sensibilidade, o resultado da aplicação dessas alternativas apontadas pelas Concessionárias como meio para dirimir o desequilíbrio financeiro percebido por elas no STCO.

Tendo sido dado o panorama dos pleitos das concessionárias seguem as análises de resultado financeiro do STCO conforme indicado no Termo de Referência.

Análise de Sensibilidade

Com a finalidade de atendimento ao Termo de Referência, apresenta-se a seguir a análise de sensibilidade considerando as alternativas apresentadas pelas Concessionárias, com os respectivos impactos na Tarifa:

- i. Isenção do ISS: ao aplicar-se a alíquota zero no cálculo do reajuste tarifário, o impacto é de R\$0,07/passageiro;
- ii. Redução da Outorga: considerando o cenário de parcelamento do saldo residual da outorga com correção pelo IPCA até o final da Concessão, a extensão do prazo proposto equivale à um desconto de 90,2% do saldo devedor. Assim, ao considerar este desconto na amortização e remuneração da outorga no cálculo do reajuste tarifário, o impacto é de de R\$0,11/passageiro;

- iii. Aumento da idade média da frota: observada a idade média atual da frota, a proposta apresentada pelas Concessionárias para este item, resultaria em irrelevante redução de custos e consequentemente nenhum impacto tarifário.

Recomendações

Ao longo do processo de elaboração dos estudos realizados pela Deloitte Consultores, foram identificadas limitações de escopo, cujos detalhes podem ser consultados nos respectivos relatórios.

Como forma de aprimorar as futuras análises a serem realizadas, em destaque na Revisão Tarifária, apresenta-se a seguir recomendações com vistas à melhoria das análises de equilíbrio econômico-financeiro, revisões tarifárias e melhorias operacionais e administrativas do STCO, assim como melhores condições de controle e fiscalização da prestação de serviço, permitindo com isso o aprimoramento da prática da regulação aplicada ao transporte público urbano por ônibus de Salvador.

i. Contabilidade Regulatória e Plano de Contas Regulatório

Conforme citado pela Agência Reguladora de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo (ARSESP, 2013), o desenvolvimento de uma Contabilidade Regulatória proporciona os seguintes benefícios:

- Padronização dos procedimentos contábeis adotados pelo prestador de serviço, o qual permite o maior controle e acompanhamento das operações;
- Atendimento à legislação societária brasileira e específica do setor, assim como o cumprimento dos princípios fundamentais da contabilidade, suportando a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro das respectivas concessões;
- Suporte na elaboração e emissão das demonstrações financeiras e outros relatórios, visando o atendimento das legislações aplicáveis;
- Possibilidade de integração do sistema contábil das reguladas com os sistemas de fiscalização e controle das agências regulatórias;
- Atendimento às leis e normas de transparência; e
- Segregação de contas contábeis específicas buscando a distinção dos valores pertencentes ou não à Concessão, bem como a identificação de atividades não recorrentes.

Como observado, além de possibilitar a melhoria na qualidade das informações para a regulação, controle e fiscalização, a implementação de uma Contabilidade Regulatória poderá auxiliar no atendimento das legislações aplicáveis, incluindo a lei de transparência, permitindo maior eficácia nos processos de avaliações econômico-financeiras dos Contratos de Concessão e Revisões Tarifárias, podendo contribuir inclusive, para futuras avaliações do equilíbrio econômico-financeiro das Concessionárias. Assim,

recomenda-se que seja implementada a Contabilidade Regulatória no STCO de Salvador.

ii. Metodologia de Equilíbrio Econômico-Financeiro e Revisão Tarifária

Assim como a Contabilidade Regulatória, a determinação de uma metodologia para apuração de equilíbrio econômico-financeiro e para o processo de revisão tarifária poderá possibilitar maior transparência na operação e administração dos serviços públicos, permitindo ao Poder Concedente maior controle e entendimento das operações reguladas, às entidades reguladas maior clareza das ações do órgão regulador mitigando incertezas, e à sociedade maior participação por meio das consultas e audiências públicas.

Assim, recomenda-se que sejam implementadas metodologias detalhadas de apuração de Equilíbrio Econômico-Financeiro e Revisões Tarifárias, que tratem por exemplo, da determinação de uma base de ativos regulatórios, da definição de custos operacionais eficientes e de parâmetros de produtividade e de qualidade.

iii. Detalhamento de condições de investimento

Ao longo do processo dos estudos realizados pela Deloitte Consultores, nas análises referentes aos investimentos, não foram identificadas condições específicas da execução destes, tais como: (i) cronograma de execução; (ii) fontes e custos financeiros; e (iii) tratamentos regulatórios a serem realizados em situações em caso de não cumprimento dos requisitos predeterminados.

Assim, considera-se necessária a elaboração e descrição dos critérios de investimentos a serem cumpridos pelas Concessionárias, assim como os respectivos tratamentos regulatórios.

iv. Auditoria de Processos e do Sistema de Bilhetagem

Visando dar maior transparência, melhoria de gestão e suporte às ações ao processo de prestação de contas entre o Poder Concedente e as Concessionárias, recomenda-se a aplicação de uma auditoria de processos e controles do STCO nos sistemas de bilhetagem, na apuração da quilometragem percorrida, frotas, entre outros, como forma de adoção de boas práticas de governança e responsabilidade social.

v. Redesenho das linhas de ônibus

Conforme previsto pelo Projeto Básico e considerando o início e ampliação das operações do sistema metroviário da cidade de Salvador, o estudo com relação ao redesenho das linhas de ônibus tornou-se necessário diante da atual situação econômico-financeira e operacional das Concessionárias do STCO. Assim, recomenda-se que sejam finalizadas as discussões referentes à readequação das linhas de transporte urbano da cidade de Salvador.

Bibliografia

ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE SALVADOR (Integra). Disponível em <<http://www.integrasalvador.com.br/>>. Acesso em: 25 de novembro de 2016.

CONSÓRCIO SALVADOR TRANSCARD (TRANSCARD). Disponível em <<http://www.salvadorcard.com.br/>>. Acesso em: 25 de novembro de 2016.

GRANT THORNTON AUDITORES INDEPENDENTES (Grant Thornton). **Demonstrações Contábeis acompanhadas do Relatório dos Auditores Independentes em 31 de dezembro de 2015:** Plataforma Transportes SPE S.A.. Salvador: Grant Thornton, 2016.

GRANT THORNTON AUDITORES INDEPENDENTES (Grant Thornton). **Demonstrações Contábeis acompanhadas do Relatório dos Auditores Independentes em 31 de dezembro de 2015:** Ótima Transportes de Salvador SPE S.A.. Salvador: Grant Thornton, 2016.

GRANT THORNTON AUDITORES INDEPENDENTES (Grant Thornton). **Demonstrações Contábeis acompanhadas do Relatório dos Auditores Independentes em 31 de dezembro de 2015:** CSN Transportes Urbanos SPE S.A.. Salvador: Grant Thornton, 2016.

PLATAFORMA TRANSPORTES SPE S.A. (Plataforma); ÓTIMA TRANSPORTES DE SALVADOR SPE S.A. (OT Trans); CSN TRANSPORTES URBANOS SPE S.A. (CSN). **Acordo Operacional das Concessionárias do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Salvador – STCO.** Salvador: Plataforma;OT Trans;CSN, 2014.

SALVADOR. **Decreto Nº24.729/2014.** Regulamenta sobre a Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos de Salvador – ARSAL e dispõe sobre sua instalação. Diário Oficial: Salvador, 31 de dezembro de 2014.

SALVADOR. **Decreto Nº25.937/2015.** Dispõe sobre a regulamentação da emissão e comercialização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica ou Automática do Município do Salvador e dá outras providências. Diário Oficial: Salvador, 9 de abril de 2015.

SALVADOR. **Lei Nº7.394/2007.** Autoriza o Poder Executivo Municipal a contratar Parceria Público-Privada para a prestação dos serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos no Município de Salvador, cria o Fundo Municipal de Limpeza Urbana, cria a Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos de Salvador – ARSAL e dá outras providências. Diário Oficial: Salvador, 29 a 31 de dezembro de 2007.

SALVADOR. **Lei Nº8.473/2013.** Aprova os Valores Unitários Padrão – VUP de terreno e de construção, altera dispositivo da Lei Nº7.186, de 27 de dezembro de 2006, e dá outras providências. Diário Oficial: Salvador, 28 a 30 de setembro de 2013.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E TRANSPORTES (Salvador) (SEMUT). **Concorrência – Nº001/2014:** Edital de Concorrência. Salvador: SEMUT, 2014.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E TRANSPORTES (Salvador) (SEMUT). **Contrato de Concessão Nº005/2014:** Plataforma Transportes SPE S.A.. Salvador: SEMUT, 2014.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E TRANSPORTES (Salvador) (SEMUT). **Contrato de Concessão Nº006/2014:** Ótima Transportes de Salvador SPE S.A.. Salvador: SEMUT, 2014.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E TRANSPORTES (Salvador) (SEMUT). **Contrato de Concessão Nº007/2014:** CSN Transportes Urbanos SPE S.A.. Salvador: SEMUT, 2014.

AGÊNCIA REGULADORA DE SANEAMENTO E ENERGIA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Nota Técnica Final nº CRS/0001/2013 - Manual de Contabilidade Regulatória e Plano de Contas Regulatório a serem utilizados pelas empresas do setor de saneamento do São Paulo reguladas pela ARSESP.** São Paulo: ARSESP, 2013.

Anexo

Anexo I. Projeções das Demonstrações de Resultado e Fluxo de Caixa – Situação Atual

	(R\$ milhões)													
DRE	nov-dez 2014	2015	jan-set 2016	out-dez 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Receita Bruta	-	632,4	695,7	238,2	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5
Impostos Incidentes	-	(28,9)	(31,9)	(10,7)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)
Receita Operacional Líquida	-	603,5	663,9	227,5	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7
Custos e Despesas Operacionais	-	(646,8)	(714,3)	(243,1)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)
Custos Variáveis de Produção	-	(145,6)	(160,6)	(53,8)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)
Custos Variáveis de Frota	-	(501,2)	(553,6)	(189,2)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)
EBITDA	-	(43,3)	(50,4)	(15,6)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)

	(R\$ milhões)													
DRE	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	jan-abr 2040
Receita Bruta	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	1.039,5	346,5
Impostos Incidentes	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(46,8)	(15,6)
Receita Operacional Líquida	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	992,7	330,9
Custos e Despesas Operacionais	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(1.064,4)	(354,8)
Custos Variáveis de Produção	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(221,6)	(73,9)
Custos Variáveis de Frota	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(842,8)	(280,9)
EBITDA	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(23,9)

	(R\$ milhões)													
Fluxo de Caixa	nov-dez 2014	2015	jan-set 2016	out-dez 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
EBITDA	-	(43,3)	(50,4)	(15,6)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)
Imposto de Renda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimentos Manutenção	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimentos Frota	-	(83,4)	(6,8)	-	(28,1)	(8,1)	-	-	(2,0)	(46,9)	(67,7)	(22,8)	(11,0)	(2,5)
Pagamento da Outorga	(40,8)	(24,2)	(19,1)	(8,6)	(34,4)	(34,4)	(28,7)	-	-	-	-	-	-	-
Pagamentos Pendentes Outorga	-	-	-	(15,6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenda de veículos	-	-	-	-	5,6	1,6	-	-	0,4	9,4	14,0	4,6	2,2	0,5
Fluxo de Caixa Livre	(40,82)	(150,87)	(76,25)	(39,75)	(128,62)	(112,66)	(100,41)	(71,73)	(73,28)	(109,25)	(125,41)	(89,93)	(80,49)	(73,75)
Fator de Inflação	0,9936	0,9384	0,8684	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455
Fluxo de Caixa Livre Ajustado¹	(40,56)	(141,58)	(66,22)	(33,61)	(108,74)	(95,25)	(84,89)	(60,64)	(61,96)	(92,37)	(106,03)	(76,03)	(68,05)	(62,35)
Capital Inicial	-	(34,4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fluxo do Investimento	(74,98)	(141,58)	(66,22)	(33,61)	(108,74)	(95,25)	(84,89)	(60,64)	(61,96)	(92,37)	(106,03)	(76,03)	(68,05)	(62,35)
TIR	-	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

	(R\$ milhões)													
Fluxo de Caixa	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	jan-abr 2040
EBITDA	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(71,7)	(23,9)
Imposto de Renda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimentos Manutenção	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimentos Frota	-	-	(38,2)	(67,1)	(29,8)	(10,7)	(4,5)	(2,5)	-	(29,5)	(62,9)	(30,6)	(18,0)	(4,8)
Pagamento da Outorga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pagamentos Pendentes Outorga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenda de veículos	-	-	7,6	13,4	6,0	2,1	0,9	0,5	-	5,9	12,6	6,1	3,6	1,0
Fluxo de Caixa Livre	(71,73)	(71,73)	(102,29)	(125,43)	(95,55)	(80,26)	(75,32)	(73,75)	(71,73)	(95,32)	(122,06)	(96,22)	(86,11)	(27,73)
Fator de Inflação	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455	0,8455
Fluxo de Caixa Livre Ajustado¹	(60,64)	(60,64)	(86,48)	(106,05)	(80,78)	(67,86)	(63,68)	(62,35)	(60,64)	(80,59)	(103,20)	(81,35)	(72,80)	(23,44)
Capital Inicial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fluxo do Investimento	(60,64)	(60,64)	(86,48)	(106,05)	(80,78)	(67,86)	(63,68)	(62,35)	(60,64)	(80,59)	(103,20)	(81,35)	(72,80)	(23,44)

¹ Ajuste de deflação para a data-base do estudo.

Anexo II. Projeções das Demonstrações de Resultado e Fluxo de Caixa – Estudos de Viabilidade

	(R\$ milhões)										
DRE	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11
Receita Bruta	941,6	942,9	944,2	945,5	946,8	947,6	948,5	949,4	950,2	951,1	952,0
Impostos Incidentes	(42,3)	(42,3)	(42,4)	(42,4)	(42,5)	(42,5)	(42,6)	(42,6)	(42,6)	(42,7)	(42,7)
Receita Operacional Líquida	899,4	900,6	901,8	903,1	904,3	905,1	905,9	906,8	907,6	908,4	909,3
Custos e Despesas Operacionais	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)
Custos de Prestação de Serviço	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)
Outros Custos da Concessão	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)
EBITDA	137,6	138,9	140,1	141,3	142,6	143,4	144,2	145,0	145,9	146,7	147,5

	(R\$ milhões)													
DRE	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
Receita Bruta	952,9	953,8	954,6	955,6	956,3	957,1	957,8	958,6	959,3	960,1	960,9	961,7	962,4	963,2
Impostos Incidentes	(42,8)	(42,8)	(42,8)	(42,9)	(42,9)	(42,9)	(43,0)	(43,0)	(43,0)	(43,1)	(43,1)	(43,2)	(43,2)	(43,2)
Receita Operacional Líquida	910,1	911,0	911,8	912,7	913,4	914,1	914,8	915,6	916,3	917,0	917,8	918,5	919,3	920,0
Custos e Despesas Operacionais	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)	(761,7)
Custos de Prestação de Serviço	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)	(754,0)
Outros Custos da Concessão	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(7,7)
EBITDA	148,4	149,2	150,1	151,0	151,7	152,4	153,1	153,8	154,6	155,3	156,1	156,8	157,5	158,3

	(R\$ milhões)											
Fluxo de Caixa	Pré-Operacional	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11
EBITDA		137,6	138,9	140,1	141,3	142,6	143,4	144,2	145,0	145,9	146,7	147,5
Imposto de Renda		(6,4)	(7,3)	(6,5)	(5,5)	(13,9)	(12,6)	(12,7)	(12,3)	(9,6)	(11,0)	(11,6)
Investimentos Frota		(1,5)	(73,5)	(83,7)	(82,9)	(64,5)	(147,1)	(86,6)	(91,0)	(98,8)	(77,8)	(139,3)
Pagamento da Outorga		(28,8)	(28,8)	(28,8)	(28,8)	(28,8)	-	-	-	-	-	-
Revenda de veículos		-	9,6	11,0	10,7	8,4	12,0	11,8	12,1	13,2	10,2	10,9
Fluxo de Caixa Livre		100,92	38,90	32,11	34,87	43,76	(4,27)	56,72	53,85	50,60	68,06	7,51
Capital Inicial	(678,6)											
Fluxo do Investimento	(678,62)	100,92	38,90	32,11	34,87	43,76	(4,27)	56,72	53,85	50,60	68,06	7,51
TIR		6,25%										

	(R\$ milhões)														
Fluxo de Caixa	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Saída
EBITDA	148,4	149,2	150,1	151,0	151,7	152,4	153,1	153,8	154,6	155,3	156,1	156,8	157,5	158,3	-
Imposto de Renda	(12,5)	(14,4)	(13,8)	(14,0)	(14,1)	(13,3)	(14,5)	(14,7)	(14,9)	(16,0)	(15,5)	(15,9)	(16,2)	(23,5)	-
Investimentos Frota	(83,5)	(80,7)	(88,2)	(83,6)	(142,4)	(93,2)	(77,6)	(83,8)	(86,1)	(138,8)	(85,7)	(83,1)	(84,6)	-	-
Pagamento da Outorga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenda de veículos	10,9	10,6	11,6	11,1	11,2	12,4	10,1	11,0	11,3	10,9	11,3	11,0	11,2	-	208,3
Fluxo de Caixa Livre	63,29	64,82	59,78	64,37	6,37	58,24	71,17	66,37	65,01	11,41	66,08	68,84	67,90	134,82	208,29
Capital Inicial															
Fluxo do Investimento	63,29	64,82	59,78	64,37	6,37	58,24	71,17	66,37	65,01	11,41	66,08	68,84	67,90	134,82	208,29

Anexo III. Declaração

A Deloitte Consultores declara que a equipe de profissionais técnico-responsáveis pela execução do trabalho, que abrangeu a elaboração dos Relatórios 1 ao 6, conforme Termo de Referência do Contrato Nº001/2016 firmado entre a Deloitte Consultores e a ARSAL, foi composta por:

Profissionais	Posição no Projeto
Eduardo de Oliveira ¹	Gerente do Projeto
Eliana Tempesta	Gerente Técnica e de Regulação Econômica
Luciano Fujii ¹	Verificação Independente
Raphael Honda	Verificação Independente
Karina Kano	Verificação Independente
Mariana Schaefer	Verificação Independente
Guillermo Villarroel	Verificação Independente
Marcelo Machado	Verificação Independente
Lucas Fontes	Verificação Independente
Fábio Missiato Antunes	Verificação Independente
Érica Almeida ²	Tributário
Felipe Milício Silva	Econômico-financeiro
Vanessa Vaz Houtain	Econômico-financeiro
Waderson Mergulhão ¹	Econômico-financeiro
Rafael Cleim	Econômico-financeiro
Wesley Neves	Econômico-financeiro
Danilo Bastos	Econômico-financeiro
Nathalie Martins	Econômico-financeiro
Ricardo Teixeira ²	Transporte Público
Fabio Monteiro ^{1 2}	Transporte Público
José Luiz Sampaio ²	Contábil
Cláudia Baggio ¹	Contábil
Douglas Dagort	Engenharia Patrimonial
Henrique Millás	Engenharia Patrimonial
Osmar Benatti	Engenharia Patrimonial

¹ Equipe Chave.

² Advisory Committee.

Eduardo de Oliveira
Sócio

Deloitte.

A Deloitte refere-se a uma ou mais entidades da Deloitte Touche Tohmatsu Limited, uma sociedade privada, de responsabilidade limitada, estabelecida no Reino Unido ("DTTL"), sua rede de firmas-membro, e entidades a ela relacionadas. A DTTL e cada uma de suas firmas-membro são entidades legalmente separadas e independentes. A DTTL (também chamada "Deloitte Global") não presta serviços a clientes. Consulte www.deloitte.com/about para obter uma descrição mais detalhada da DTTL e suas firmas-membro.

A Deloitte oferece serviços de auditoria, consultoria, assessoria financeira, gestão de riscos e consultoria tributária para clientes públicos e privados dos mais diversos setores. A Deloitte atende a quatro de cada cinco organizações listadas pela Fortune Global 500®, por meio de uma rede globalmente conectada de firmas-membro em mais de 150 países, trazendo capacidades de classe global, visões e serviços de alta qualidade para abordar os mais complexos desafios de negócios dos clientes. Para saber mais sobre como os cerca de 244.400 profissionais da Deloitte impactam positivamente nossos clientes, conecte-se a nós pelo Facebook, LinkedIn e Twitter.