Relatório 001 - Comissão Especial Mista para o Transporte Público Coletivo de Blumenau

PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO Nº 051/2017.

OBJETO: Relatório Comissão Especial Mista Transporte Público Coletivo de Blumenau

SOLICITANTE: AGIR.

INTERESSADOS: Município de Blumenau, SETERB, BluMob, Câmara Municipal de Blumenau.

1 DA FORMAÇÃO DA COMISSÃO ESPECIAL MISTA PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE BLUMENAU

A formação da Comissão Mista Especial para o Transporte Público Coletivo do Município de Blumenau teve início a partir da Decisão nº 024/2017, exarada nos autos do Procedimento Administrativo nº 043/2017, com objetivo de analisar o pleito de reajuste tarifária do Contrato de Concessão nº 042/2017, firmado em 18 de abril de 2017, cujo objeto é a prestação e exploração do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros no município de Blumenau, exclusivamente na modalidade convencional. Onde, para além do reajuste, ficou definido:

> *[...]*
>
> *Com vistas a melhorias do Contrato de Concessão, a AGIR, por intermédio de sua Diretoria Geral, determina a abertura de um Procedimento Administrativo Especial e a instalação de uma Comissão a ser criada, através de Resolução, para apresentar documento para adequar o Contrato de Concessão, com o intuito de manter o equilíbrio econômico-financeiro do mesmo e atentar para a modicidade tarifária.*
>
> *[...]*

Assim, em 08 de dezembro de 2017, foi publicada a Resolução nº 068/2017, que instituiu a Comissão Mista Especial, determinada na Decisão nº 024/2017, que trata do reajuste do Contrato de Concessão do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros do município de Blumenau, explorado pela BluMob Concessionária de Transporte Urbano de Blumenau SPE LTDA., e dá outras providências. A Comissão é composta, conforme definido no artigo segundo da Resolução:

> [...]
>
> **Art. 2º.** A referida Comissão Especial será composta por dois (02) representantes técnicos do município de Blumenau, dois (02) representantes técnicos da BLUMOB, dois (02) representantes técnicos da AGIR, dois (02) representantes técnicos do SETERB e dois (02) representantes técnicos do Legislativo Municipal.
>
> [...]

A Resolução nº 068/2017 é apresentada na Integra no ANEXO - I deste relatório.

Dessa forma, ainda em 08 de dezembro de 2017, através do Ofício nº 566/2017 - Administrativo AGIR, foi encaminhado às instituições definidas a solicitação para a indicação de seus representantes. Estas, manifestaram-se via e-mail comunicando suas respectivas indicações. O Quadro 1, a seguir, expõe a composição dos membros da Comissão Mista Especial de Transporte.

Quadro 1: Membros da Comissão Mista Especial de Transporte

Membros da Comissão Mista Especial de Transporte	
Representantes AGIR	Daniel Antônio Narzetti E-mail: transportes@agir.sc.gov.br Fone: 3331-5829 Maria de Fátima Martins E-mail: fatima@agir.sc.gov.br Fone: 3331-5850
Representantes Câmara Municipal	Gilson de Souza[1] E-mail: professorgilson@camarablu.sc.gov.br Fone: (47) 99923-0218 / 3231-1504 Maurício Xavier Muller E-mail: mauricio.muller@camarablu.sc.gov.br Fone: (47) 99980-0557
Representantes SETERB	Marcelo Althoff[2] E-mail: presidencia@seterb.sc.gov.br Fone: (47) 99604-7789 / 3381-7000 Luiz Peron E-mail: planejamento@seterb.sc.gov.br Fone: (47) 99968-9763 / 3381-7000
Representantes Prefeitura	Paulo Eduardo de Oliveira Costa E-mail: paulocosta@blumenau.sc.gov.br Fone: (47) 99268-6736 / 3381-6443 Julio Augusto Souza Filho[3] E-mail: julioaugusto@blumenau.sc.gov.br Fone: (47) 99968-9713 / 3381-6800
Representantes BluMob	Maurício M. Garroti E-mail: mgarroti@blumob.com.br Fone: (47) 98844-9296 / 3039-0801 Adilson Morais E-mail: amorais@blumob.com.br Fone: (47) 98806-0870

Fonte: AGIR. (2018).

[1] Em virtude do afastamento devido à licença do membro inicialmente indicado pela Câmara de Vereadores, o Sr. Vereador Almir Vieira, e em decorrência da resposta via e-mail ao Ofício nº 169/2018 – Administrativo Agir, encaminhado à Câmara, este passa a ser substituído pelo Sr. Vereador Gilson de Souza.

[2] Por e-mail encaminhado pelo SETERB o Sr. Marco Antônio Leal foi substituído pelo Presidente da Instituição, inicialmente o Sr. Carlos Lange e posteriormente assumindo essa função o Sr. Marcelo Althoff.

[3] Em virtude da alteração do Procurador em exercício, o Sr. Rodrigo Diego Jansen foi substituído pelo atual Procurador Geral Sr. Júlio Augusto Souza Filho.

2 DAS REUNIÕES E DEFINIÇÕES DA COMISSÃO ESPECIAL MISTA PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE BLUMENAU

Definidos os membros que integram a Comissão Mista Especial, no dia 19 de dezembro de 2017 encaminhou-se aos mesmos a Convocação para a primeira reunião, a ser realizada no dia 21 de dezembro de 2017, às 9 horas e 30 minutos, na sede da AGIR, com a seguinte pauta:

1 – Abertura e instalação da Comissão Mista Especial – Diretor Geral da AGIR;
1.1 – Posse do Presidente da Comissão designado pela AGIR;
2 – Aprovação do Regimento Interno;
3 – Apresentação e aprovação da pauta dos trabalhos;
4 – Aprovação do calendário das reuniões;
5 – Assuntos gerais;
6 – Encerramento.

Os detalhes da primeira reunião da Comissão estão elencados na primeira ata. De forma resumida, foi aprovado o Regulamento Interno da Comissão, nomeado o Presidente da Comissão e definidos os grupos de trabalhos. A Comissão destacou quatro frentes de trabalho, sendo elas: operacional, frota, jurídico e econômico-financeiro. Ao final, ficou agendada a próxima reunião para o dia 25 de janeiro de 2018, no mesmo local e horário.

Para a segunda reunião, decorreram discussões entre os membros da Comissão a fim de encaminhar ações referentes às frentes de trabalho definidas. De forma resumida, seguem as propostas apresentadas à Comissão.

2.1 Operacional

Apresentou-se, primeiramente, a proposta em que a linha 403-Progresso aglutina-se à linha 409-Santa Maria, incorporando seu trajeto. Nota-se que esta alteração não traz prejuízo para a linha 403-Progresso, e gera um incremento de horários para os passageiros da linha 409-Santa Maria e, ainda, culmina em uma redução de aproximadamente 3.500 quilômetros rodados por mês para o sistema. A mudança foi posta em operação de teste no período das festas de fim de ano e janeiro e, visto que a alteração teve aprovação por parte dos usuários, foi efetivada desde janeiro.

A segunda proposta operacional apresentada foi a da linha 101-Fidélis, que atualmente precisa circular pela BR-470 devido a inviabilidade de atravessá-la no ponto em que o itinerário chega à rodovia, obrigando a linha a percorrer um trajeto desnecessário. No novo itinerário proposto, a linha 101-Fidélis cruza a rodovia BR-470 no trevo da MAFISA. Com a mudança na rota, esta deixará de atender a primeira parte da Rua 1º de Janeiro, fazendo um trajeto mais curto. Os usuários residentes desta parte poderão utilizar a linha 111-Santa Clara, que passará a atender esta localidade em seu trajeto, não desassistindo esses utilizadores. Neste caso, os benefícios da alteração contemplam ganho de tempo e redução na quilometragem rodada de, aproximadamente, 4.902 quilômetros por mês.[4]

Também se apresentou uma proposta de mudança na linha 603-Tribess, que sofreria uma alteração no percurso após seu ponto final, na Rua Hildo Kasulke, fazendo com que todos seus horários continuem pela Rua Morada do Sol, partindo da Rua Samuel Morse e, após a Rua Hermann Tribess, seguindo seu trajeto normal. Assim, seria possível atender um número maior de usuários, o tempo de viagem reduziria e seriam 2.269 quilômetros a menos rodados por mês.

Na sequência, foi apresentada a proposta sobre a linha 706-25 de Agosto, que seria extinta, pois há duas linhas que fazem trajetos similares, a 602-Fritz Koegler e a 300-Interbairros (via Rua Bahia), havendo, portanto, uma sobreposição de linhas. Além disso, a linha 706-25 de Agosto tem como origem e destino o Terminal Proeb, cerca de 8 quilômetros de distância de seu ponto final, enquanto as linhas 602-Fritz Koegler e 300-Intervairros, que atendem o mesmo itinerário da 706, tem como origem e destino os terminais do Aterro e Fortaleza, distantes cerca de 2 quilômetros do então ponto final da Rua 25 de Agosto. Realizando-se a alteração e extinguindo-se a linha 706-25 de Agosto, haveria uma redução de aproximadamente 10.147 quilômetros rodados por mês.

Por fim, foram analisadas as linhas 708-Coripós e 904-Lúcio Esteves, que poderiam ser unificadas em uma mesma linha, com um novo percurso, sendo este basicamente o trajeto já operado pela linha Lúcio Esteves. Este processo de aglutinação entre as linhas possibilitaria uma mudança de, aproximadamente, 11.445 quilômetros a menos rodados por mês.

[4] Utilizando-se como base um mês de 30 dias, com 4 sábados, 4 domingos e 22 dias da semana e o conjunto de operação das linhas 101 e 111.

Após apresentadas as sugestões para alterações operacionais, que buscam, sobretudo, reduzir apenas as sobreposições de linhas e a quilometragem percorrida, sem reduzir o atendimento aos usuários, apresenta-se, na sequência, as sugestões referentes à frota de veículos.

2.2 Frota

Quanto às propostas referentes à frota do sistema, destaca-se que, atualmente, há duzentos e vinte e dois (222) ônibus na frota operante, sendo catorze (14) da categoria Micro-ônibus, cento e trinta (130) Leve, cinquenta e oito (58) Pesado e vinte (20) Pesado Especial. Há ainda quatro (4) vans, que atendem o serviço BluFácil, e mais vinte (vinte) ônibus na reserva técnica, totalizando duzentos e quarenta e seis (246) veículos, como definido no Contrato de Concessão.

A seguir são apresentados os motivos e exposições referentes às ponderações sobre a frota de veículos, a considerar três objetos específicos, como a adequação da quantidade da frota operante e reserva técnica, a adequação da potência dos veículos tipo Leve e a substituição de cinco (5) veículos tipo Convencional Leve por cinco (5) Micro-ônibus.

2.2.1 Adequação da quantidade da frota operacional e reserva técnica

Ao se analisar a operação realizada nos seis (06) meses iniciais de Contrato, apresentou-se inicialmente, na segunda reunião da Comissão, uma proposta para redução de alguns veículos da frota operacional, sendo possível reduzir cinco (5) veículos da frota operante, restando duzentos e dezessete (217) ônibus, e ainda diminuir cinco (5) veículos da frota de reserva técnica, passando esta, a contar com quinze (15) ônibus reserva, totalizando duzentos e trinta e seis (236) veículos[5]. Por orientação do SETERB, aperfeiçoou-se esta proposta em reuniões subsequentes, propondo-se uma redução de apenas três (3) veículos da frota operante, totalizando duzentos e dezenove (219), mantendo-se a redução de cinco (5) veículos da frota de reserva técnica, passando esta, a ser composta por quinze (15) veículos. Salienta-se que a redução referente à frota reserva deverá considerar a alteração no percentual definido na

[5] Acrescentando-se 4 BluFácil para formar a frota total de veículos, esta seria composta por 240 Veículos.

Cláusula Décima do Contrato de Concessão nº 042/2017, passando de “não inferior a 10%” da frota operante para “não inferior a 6%”.

As justificativas para esta proposta consideram o fato de que a operação já estava sendo realizada, no período da proposta, com cerca de 217 veículos na frota operante, não gerando prejuízo à operação, e ainda, que 62,60% da frota já é nova e os 37,4% restantes serão renovados já nos próximos anos do Contrato. Essa situação torna possível a redução da frota reserva, pois, considerando-se o *know-how*, a experiência e o conhecimento da empresa na área e o cenário atual, a chance de surgirem problemas mecânicos ou urgências é menor, assim, parte da frota reserva tende a se manter ociosa. Outro fator relevante que fundamenta esta indicação são os indicadores de qualidade previstos no *Anexo I.9 - Sistema de Avaliação de Qualidade do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros*, do referido Contrato, mais especificamente em relação aos Índices de Desempenho Operacional (IDO’s), que até o momento vêm sendo cumpridos. Desta forma, mesmo com percentual representativo da frota ainda não renovado, ao longo dos últimos meses estes indicadores são bastante favoráveis, chancelando indicação de redução da frota reserva. A Concessionária tem ciência de que deverá atender os índices de qualidade de operação, mesmo com a redução da frota reserva, uma vez que o atendimento destes índices são requerimentos contratuais e o não cumprimento dos mesmos ensejam medidas administrativas.

A redução no número de veículos pode gerar uma economia de quase 3 milhões de reais já nas próximas renovações, sem mencionar todo impacto ao longo dos vinte (20) anos de Concessão. Visto que o sistema é dinâmico, se houver a necessidade de comprar mais veículos para atender às demandas do sistema de transporte público coletivo de Blumenau, como a criação de linhas ou devido aos novos Terminais, que entrarão em funcionamento nos próximos anos, o Contrato permite que o SETERB solicite esta compra.

Estas mudanças impactam diretamente na tarifa, podendo inclusive ocasionar a diminuição da mesma, pois geram redução de investimento e dos gastos operacionais. Mais detalhes sobre os impactos que incidem sobre a tarifa, referentes a estas mudanças propostas, são apresentados nos itens 3.2.1 “Quantidade de veículos da frota”, 3.2.2 “Investimentos na frota de veículos” e em seu subitem 3.2.2.1 “Redução do investimento em virtude da redução e alterações de veículos”.

2.2.2 Adequação potência dos veículos tipo Leve

Os veículos do tipo Leve trabalham nas linhas de menor demanda e sua potência, conforme especificado no Edital de Licitação, deve ser, no mínimo, maior que duzentos (200) cavalos (cv). Esta exigência, porém, em decorrência de características técnicas, acaba fazendo com que este modelo seja equivalente à categoria de veículo Pesado, tanto em seu chassi quanto em sua potência. Isto se deve ao fato de que, de acordo com o *Anexo I.3 – Especificação Básica dos Veículos da Frota*, do Edital de Licitação, veículos do tipo Convencional Leve e Pesado devem possuir potência superior a 200cv, conforme ilustrado no Quadro 2, e há também a possibilidade de seus chassis serem os mesmos, já que o tamanho mínimo do veículo Pesado foi estabelecido em 12,8 metros, valor idêntico ao comprimento máximo para o veículo Convencional Leve.

Quadro 2: Especificações dos veículos.

TIPO	POTÊNCIA (CV)	COMPRIMENTO MÍNIMO	COMPRIMENTO MÁXIMO
Convencional Leve	>200	11000 mm	12800 mm
Pesado	>200	12800 mm	14000 mm

Fonte: Adaptado do Edital de Licitação nº 038/2016, Anexo I.3 – Especificação Básica dos Veículos.

Diante disto, considerando as características de operação e a demanda local existente, sugeriu-se criar uma categoria “alternativa”, que possibilitaria a compra de veículos com uma potência menor, sendo igual ou maior a cento e oitenta (180) cv, sem interferir na carroceria e no tamanho dos ônibus tipo Convencional Leve, previsto no Edital, o que também não prejudicaria a operação, ou que fosse alterada a potência da categoria já existente, não causando prejuízo à Concessão. Registra-se ainda o avanço tecnológico e a apresentação no mercado do novo modelo de chassis 15-190, que pode incorporar a nova frota como opção proposta.

O impacto de tal alteração refletiria diretamente no valor de compra dos veículos para a Concessão, diminuindo este investimento em aproximadamente seis vírgula quarenta e cinco por cento (6,45%), havendo também uma redução no consumo de combustível de aproximadamente três vírgula quarenta e oito por cento (3,48%).

Com base nisto, conforme constante na ata da 2ª reunião desta Comissão, em sua linha 106, a Comissão Mista Especial aprovou por unanimidade a alteração de potência (cv) para

veículos do tipo Convencional Leve. A adequação de potência destes veículos pode ser realizada através de Termo Aditivo Contratual, que altera a potência (cv) especificada para veículos do tipo Convencional Leve, contida na tabela do Item 2 – *Composição da Frota para início da operação*, do *Anexo I.3* do Contrato de Concessão nº 042 de 2017, de ">200" para ">180"

2.2.3 Substituição de cinco (5) veículos tipo Convencional Leve por Micro-ônibus.

De acordo com a demanda, morfologia do território municipal e as características das vias, com o intuito de melhorar o atendimento aos usuários do serviço de transporte público coletivo, a Comissão entendeu que, conforme exposto pela Concessionária BluMob e anuência do SETERB, é possível substituir cinco (5) veículos tipo Leve por outros cinco (5) veículos tipo Micro-ônibus, a fim de atender regiões onde veículos maiores usualmente encontram dificuldades de acesso, bem como proporcionar o atendimento eficiente e com menor custo em situações onde a demanda é menor, não justificando a disposição de um veículo normal para atender um número reduzido de usuários.

Estes veículos menores proporcionam um atendimento mais eficiente às regiões com menos acessibilidade, sem causar prejuízos ao serviço prestado e oferecendo maior segurança aos usuários destas localidades. Esta alteração implica também na redução de investimento, como é apresentado no Item 3.2.2.1 “Redução do investimento em virtude da redução e alteração de veículos”.

2.3 Jurídico

Os aspectos jurídicos abordados pela Comissão Mista Especial foram encaminhados para a Subcomissão Jurídica, que ficou incumbida da elaboração de uma Minuta de Termo Aditivo, contemplando as questões abordadas por esta Comissão, bem como a orientação para as adequações das leis vigentes no município, para atualizações necessárias que contribuam para a prestação do serviço de transporte público e assegurem um serviço prestado de forma mais eficiente e eficaz.

Considerando que em 18 de abril de 2017, as Partes celebraram o Contrato de Concessão para Prestação e Exploração do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no

Município de Blumenau - **Contrato n° 042/2017**, exclusivamente na modalidade convencional, em conformidade com o Edital de Concorrência 03-038/16, a legislação pertinente em vigor e as demais normas e procedimentos editados pelo município de Blumenau/SC.

Em 30 de junho de 2017, as Partes celebraram o Primeiro Termo Aditivo ao Contrato ("**Primeiro Aditivo**"), cujo objeto foi a antecipação da data do início efetivo da operação dos serviços, estabelecendo que a "concessão terá o prazo de 20 (vinte) anos, contados do dia 01/07/2017, data de início da operação dos serviços, atendidas as condições da legislação vigente, e desde que o contrato esteja sendo satisfatoriamente cumprido pela CONCESSIONÁRIA".

Em 27 de outubro de 2017, o TCE/SC, por intermédio do Conselheiro Relator, proferiu Decisão referente ao Relatório n° DLC - 053/2017, na qual RECOMENDOU à Prefeitura Municipal de Blumenau que adotasse as providências necessárias para adequar o contrato aos termos da Decisão singular n. GCFG/2016/122.

Em 31 de julho de 2017, instaurado o Procedimento Administrativo nº 033/2017 – AGIR, para o ACOMPANHAMENTO DO CONTRATO DE CONCESSÃO N° 042/2017 – Prestação de Serviços de Transporte Coletivo de Blumenau/SC.

Em 11 de outubro de 2017, foi instaurado o Procedimento Administrativo nº 037/2017 – AGIR - referente a proposta da troca da cor da frota "usada", entre o Poder Público e Concessionária, obrigação prevista no Anexo 1.3, item 9, do Edital n° 038/2016 e no § 1º da Cláusula Sétima do Contrato de Concessão nº 042/2017, que tem por objeto a prestação de Serviços de Transporte Coletivo Urbano de Blumenau.

O pedido de revisão tarifária extraordinária pleiteada pela Concessionária devido à elevação de PIS/COFINS, foi regularmente instruído no Procedimento Administrativo nº 038/2017 da AGIR, e por meio da Decisão Final n° 020/2017, o pleito foi indeferido pelo entendimento da Agência Reguladora de que não ficou configurado o desequilíbrio econômico-financeiro na concessão dos serviços de transporte coletivo urbano de Blumenau com a elevação dos tributos supracitados, até porque o pedido foi efetuado de forma equivocada.

Em 17 de novembro de 2017, a Concessionária apresentou pedido de reajuste da tarifa referente a recomposição monetária por perdas inflacionárias observando os prazos do Contrato, mais especificamente o Anexo V do Edital de Concorrência, bem como, reiterou o pedido de reconhecimento da perda de receita ocasionada pelo aumento da alíquota dos impostos PIS e COFINS, sobre o preço dos combustíveis ocorrido em julho de 2017, após aprovação Nacional, sendo instruído no Procedimento Administrativo n° 043/2017.

Em 01 de dezembro de 2017, através da Decisão n° 24/2017, do Procedimento Administrativo nº 043/2017, a Agência Reguladora AGIR, fixou a Tarifa no valor de **R$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos), com vigência à partir da zero hora do dia 16 de dezembro de 2017**, sem reconhecer os R$ 0,03 (três centavos) requeridos à título de indenização em razão da alteração das alíquotas do PIS e COFINS, uma vez que a Concessionária ingressou perante a Agência, com um pedido de reconsideração da Decisão 20/2017, do Procedimento Administrativo nº 038/2017, que indeferiu o reconhecimento da alteração das alíquotas supracitadas.

A Decisão n° 24/2017, do Procedimento Administrativo n° 043/2017, reconheceu a necessidade de aperfeiçoar o Contrato através de estudos complementares, bem como, ratificou a **diferença no valor de R$ 0,05 (cinco centavos)**, resultante do valor de R$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos) fixados para a vigência da tarifa a partir de 16/12/2017 e o resultado técnico apurado através da fórmula paramétrica, ou seja, o valor de R$ 4,10 (quatro reais e dez centavos), como crédito em favor da Concessionária, valor este que deverá ser ajustado através de estudos e alterações que serão objetos de trabalhos conjuntos entre as partes interessadas.

Em 08 de dezembro de 2017, em cumprimento a já citada Decisão n° 24/2017 do Procedimento Administrativo n° 043/2017, foi instituída a COMISSÃO MISTA ESPECIAL, através da Resolução nº 068, de 08 de dezembro de 2017, com o fim de articular as entidades envolvidas para desenvolver, analisar e apontar soluções de melhoria para o cumprimento e execução do Contrato de Concessão nº 042/2017, de 18/04/2017, bem como, instaurado o Procedimento Administrativo n° 051/2017, tendo por objeto o acompanhamento dos trabalhos da Comissão Mista Especial de Transporte.

Em 20 de junho de 2018, a COMISSÃO MISTA ESPECIAL finaliza os trabalhos com a elaboração do Relatório Final, o qual é encaminhado aos membros desta Comissão e à Agência de Regulação – AGIR.

As Partes deverão celebrar o Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n° 042/2017, cujo objeto é o aperfeiçoamento do Contrato, Revisão Extraordinária devido a ratificação da diferença entre o valor de R$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos) definitivamente fixados para a vigência da tarifa e o resultado técnico apurado através da fórmula paramétrica no valor de R$4,10 (quatro reais e dez centavos) e a implementação de medidas visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, reconhecidos pela COMISSÃO MISTA ESPECIAL e homologadas pela AGIR.

Os investimentos da Concessionária foram devidamente auditados, conforme relatório de aferição de investimentos elaborado pelo CONCEDENTE, com o acompanhamento da CONCESSIONÁRIA, da COMISSÃO MISTA ESPECIAL, homologado pela AGIR e por ambas ratificado, o que levou à revisão do CAPEX e do OPEX da CONCESSÃO, integralizando cada alteração projetada ao Fluxo de Caixa Descontado (FCD) de forma que os impactos sejam absorvidos pelo valor da tarifa, podendo esta variar para menos ou para mais, conforme à necessidade de reequilíbrio.

Há constatação da necessidade da inclusão da Lei n° 6.755, de 08/09/2005, que prevê o prazo para divulgação da alteração tarifária no Anexo I.10 – LEGISLAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO, do já citado Contrato nº 042/2017, bem como, a necessidade de adequar a redação da alínea “c” do item 3.4 - RTE do Anexo V deste Contrato, devido a possibilidade de interpretação divergente com o disposto no Item 33 do Anexo VI – Matriz de Risco.

As Partes manifestaram o desejo de formalizar um Aditivo Contratual, e as medidas para aperfeiçoamento do Contrato propostas durante os estudos realizados pela Comissão Mista Especial e homologadas pela AGIR, de forma que as propostas de alteração serão previamente apresentadas a todas as partes para que, havendo aprovação, sejam formalizadas por Aditivo Contratual.

2.4 Econômico Financeiro – Fluxo de Caixa Descontado (FCD)

O equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 042/2017 se dá através do Fluxo de Caixa Descontado (FCD), que é um modelo de análise usado para estimar o valor presente de uma empresa ou de um projeto através do custo de capital.

O modelo econômico-financeiro deste Contrato de Concessão foi utilizado para projeção de toda a Concessão, de forma a incorporar a operação, manutenção, administração e investimentos. O modelo da planilha do FCD foi disponibilizado para todos os concorrentes e estes precisavam preencher apenas as células na cor amarela, referentes aos investimentos, aos salários de pessoal administrativo, às despesas gerais administrativas, à operação dos terminais e estações de pré-embarque, à operação e manutenção (O&M) das garagens e oficinas (não compreendendo o custo de manutenção dos ônibus, apenas a O&M do imóvel e das instalações operacionais), aos custos operacionais e à Taxa Interna de Retorno (TIR) da Concessão.

O FCD disponibilizado contém ainda as células na cor verde, que representam valores referenciais que foram utilizados para o cálculo do preço-teto, apenas para demonstrar a memória dos números. A alteração individual destas células não impacta no cálculo final, já que o importante são os números firmados nas células amarelas (sendo estes os valores finais considerados).

Todas as demais células representam informações mandatórias do Edital e que, por consequência, não podem ser alteradas.

A tarifa a ser ofertada na concorrência é aquela indicada na aba "Resumo Tarifa", sendo esta resultado de todas as modificações realizadas pelo licitante nas células em amarelo (de custos e investimentos). Destaca-se que não é possível a alteração apenas da tarifa, sendo este um dado de saída.

Os valores ofertados pelo licitante representam compromisso e o concorrente vencedor da licitação se compromete em segui-los até o final do Contrato, sendo esses valores atualizados para equação de reajuste e revisão tarifária indicadas no Edital. Não serão aceitos pedidos de reequilíbrio por alterações dos preços indicados nas células em amarelo, devendo o licitante realizar *ex-ante* todas as projeções necessárias para a devida mensuração destes valores.

As alterações propostas pela Comissão Mista Especial foram simuladas em diferentes versões para o Fluxo de Caixa Descontado da Concessionária BluMob, levando em consideração alterações como aglutinação de linhas, que diminuem a quilometragem percorrida, diminuição da potência dos veículos, reduções na quantidade de alguns veículos, entre outros valores passíveis de alteração e que tem impacto direto na tarifa do Transporte Coletivo. No Item 3, a seguir, são apresentadas todas as alterações propostas pela Comissão Mista Especial, a fim de demonstrar os impactos e resultados obtidos com base no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão pelo FCD.

Destaca-se que as simulações realizadas consideraram apenas as alterações nos investimentos e/ou nos custos, não sendo realizadas alterações na demanda prevista no Contrato. Situação essa que será acompanhada nos reajustes tarifários, analisando-se os impactos sobre o equilíbrio econômico e financeiro da Concessão e conforme preconizado no Contrato de Concessão, no item referente à Revisão Tarifária Ordinária e Extraordinária, os desequilíbrios causados pela variação da demanda equivalente e não compensados através dos reajustes serão reavaliados na altura de revisão do Contrato.

3 FLUXO DE CAIXA DESCONTADO: ALTERAÇÕES, IMPACTOS E RESULTADOS.

Cada ação proposta pela Comissão Mista Especial será apresentada de forma individual para que se possa observar o impacto que cada uma destas reflete sobre a tarifa.

Desta forma, em sequência ao Item 2, dar-se-á início a apresentação das alterações operacionais, seguido das alterações da frota, que envolvem a quantidade de veículos, os investimentos necessários e o custo operacional.

3.1 Fluxo de Caixa Descontado (FCD) – Alterações Operacionais.

Foram propostas alterações em oito (8) linhas, que vão desde aglutinações, que incorporam linhas, até alterações em itinerários, que buscaram otimizar o serviço prestado de forma a preservar a oferta.

Para maior clareza, cada conjunto de ações propostas será apresentado em um subitem, assim, poderá ser observado a proposta e o resultado atrelado a cada alteração operacional, a iniciar pela alteração da linha 403-Progresso e 409-Santa Maria.

3.1.1 Alteração linha 403-Progresso e 409-Santa Maria.

A proposta de alteração nas linhas 403-Progresso e 409-Santa Maria se deu meio da aglutinação das mesmas, otimizando-se o itinerário da linha 403-Progresso para que este passar a atender também os usuários da linha 409-Santa Maria, aglutinando-a. A adequação foi motivada pelo fato destas linhas operarem de maneira circular, em trajetos paralelos.

Anteriormente à alteração, de acordo com Quadro 3, a linha 403-Progresso efetuava sessenta e sete (67) viagens por dia, de segunda a sexta, trinta e quatro (34) aos sábados e trinta e seis (36) aos domingos e feriados. Já a linha 409-Santa Maria efetuava vinte (20) viagens por dia, de segunda a sexta, sete (7) aos sábados e cinco (5) aos domingos e feriados. Em conjunto, as linhas percorriam cerca de 8.284 quilômetros por semana, aproximadamente 6.805 quilômetros percorridos pela 403-Progresso e 1.478 quilômetros pela 409-Santa Maria.

Quadro 3: Oferta de viagens, quilometragem e custo variável na alteração da linha 403-Progresso e 409-Santa Maria.

Linhas		Pré-Alteração		Pós-Alteração	
		403 PROGRESSO	409 SANTA MARIA	403 PROGRESSO	409 SANTA MARIA
Tipo de ônibus		Leve	Leve	Leve	Leve
SEGUNDA A SEXTA	Viagens	67	20	73	0
	Km	1.122,2	259,2	1.235,8	0,0
SÁBADO	Viagens	34	7	34	0
	Km	585,9	106,7	593,5	0,0
DOMINGOS E FERIADOS	Viagens	36	5	29	0
	Km	608,8	76,2	501,6	0,0

Impacto na tarifa	
Distribuição da tarifa	Total
Motorista	**0,92**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**
Investimentos	**0,47**
Manutenção e Seguro	**0,52**
Combustível	**0,54**
Cobrador	**0,60**
Impostos	**0,13**
Gastos Administrativos	**0,24**
Tarifa	**3,89**

Fonte: AGIR. (2018).

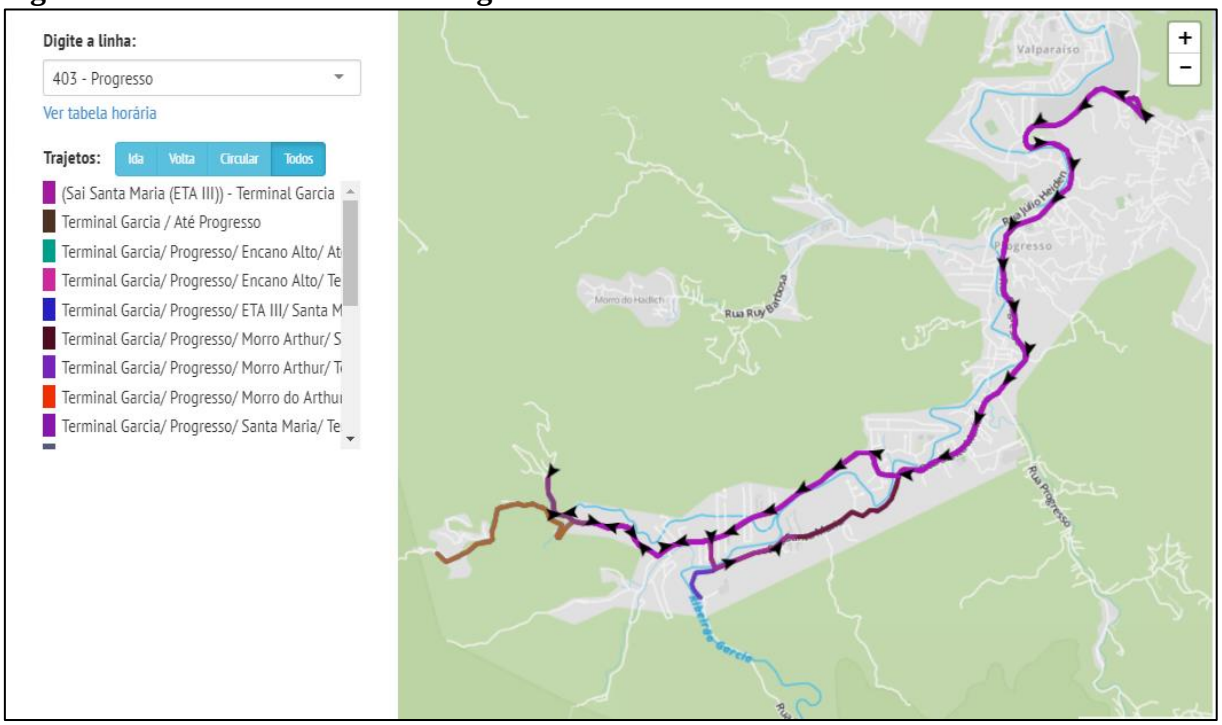
Após a aglutinação das linhas, a linha 403-Progresso passou a efetuar setenta e três (73) viagens por dia, de segunda a sexta, trinta e quatro (34) aos sábados e vinte e nove (29) aos domingos e feriados, mantendo o atendimento aos usuários da linha 403 e ampliando o atendimento aos utilizadores da linha 409. Com a mudança, agora atendendo usuários de ambas as linhas, a 403-Progresso passou a percorrer aproximadamente 1.236 quilômetros em dias úteis, quinhentos e noventa e três (593) quilômetros aos sábados e quinhentos e um (501) quilômetros em domingos e feriados, totalizando cerca de 7.274 quilômetros por semana.

Assim, os usuários da linha aglutinada 409-Santa Maria, que eram atendidos de segunda a sexta por vinte (20) horários por dia, passaram a ser atendidos por setenta e três (73) horários, representando um aumento no atendimento a estes usuários de cinquenta e três (53) horários. Para os que já utilizavam a linha 403-Progresso, o aumento foi de seis (6) horários diários nas viagens de segunda a sexta, elevando o número de viagens de sessenta e sete (67) para setenta e três (73). Houve também uma readequação nos horários de finais de semana para que a distribuição da demanda fosse melhor atendida.

Para fins de compreensão, a Figura 1 apresenta os itinerários linha 403-Progesso após a alteração. Observa-se que esta linha possui mais de dez (10) variantes devido sua configuração de abrangência, sendo os trajetos:

- (Sai Santa Maria (ETA III)) - Terminal Garcia;
- Terminal Garcia / Até Progresso;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Encano Alto/ Até Residencial Morada das Nascentes;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Encano Alto/ Terminal Garcia;
- Terminal Garcia/ Progresso/ ETA III/ Santa Maria/ Terminal Garcia;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Morro Arthur/ Santa Maria/ Terminal Garcia;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Morro Arthur/ Terminal Garcia;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Morro do Arthur/ Santa Maria/ Até Residencial Morada Nascentes;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Santa Maria/ Terminal Garcia;
- Terminal Garcia/ Santa Maria/ Encano Alto/ Progresso/ Terminal Garcia;
- Terminal Garcia/ Santa Maria/ Morro do Arthur/ Terminal Garcia;
- Terminal Garcia/ Santa Maria/ Progresso/ Terminal Garcia;
- (Sai Encano Alto) - Bruno Schreiber/ Terminal Garcia;
- (Sai Progresso) - Terminal Garcia;
- (Sai Residencial Morada das Nascentes) - Morro do Arthur/ Bruno Schreiber/ Terminal Garcia;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Até Encano Alto;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Até Morro Arthur;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Morro Artur/ Até Residencial Morada das Nascentes;
- Terminal Garcia/ Progresso/ Santa Maria/ Até Residencial Morada das Nascentes; e
- Terminal Garcia/ Progresso/ Terminal Garcia.

Figura 1: Itinerários linha 403-Progresso.



Fonte: Adaptado de http://www.blumob.com.br/tabela-horarios. (2018).

Estas mudanças proporcionaram reduções no custo fixo e variável do sistema como um todo, resultando em uma economia operacional, que impacta na redução da tarifa em um (01) centavo de reais considerando as condições previstas para no início do Contrato. Além da possível redução tarifária, esta ação contribui para o controle de quilometragem percorrida convergindo aos propósitos estabelecidos por esta Comissão.

3.1.2 Alteração linha 101-Fidelis e 111-Santa Clara.

As alterações nas linhas 101-Fidelis e 111-Santa Clara se deu com a mudança do itinerário da linha 101-Fidelis, o qual deixou de atender parte da Rua 1º de Janeiro entre a Rua 2 de Setembro até a BR-470, evitando que em seu percurso o trajeto tivesse que percorrer a BR-470, amenizando atrasos devido a congestionamentos. Esta parcela dos usuários passou a ser atendida pela linha 111-Santa Clara, em seu trajeto de retorno. Aos finais de semana e feriados, o trajeto de ambas as linhas foi unificado, operando-se somente a linha 111-Santa Clara

Anteriormente à alteração, conforme o Quadro 4, a linha 101-Fidelis efetuava vinte e sete (27) viagens por dia, de segunda a sexta, dezesseis (16) aos sábados e onze (11) aos domingos e feriados. Assim, eram percorridos aproximadamente 3.961 quilômetros por

semana. Já a linha 111-Santa Clara efetuava quarenta e três (43) viagens por dia, de segunda a sexta, vinte e nove (29) aos sábados e vinte e uma (21) aos domingos e feriados. Com isto, percorriam-se semanalmente em torno de 2.997 quilômetros.

Quadro 4: Oferta de viagens, quilometragem e custo variável antes da alteração da linha 101-Fidelis e 111-Santa Clara.

Linhas		Pré-Alteração		Pós-Alteração	
		101 FIDELIS	111 SANTA CLARA	101 FIDELIS	111 SANTA CLARA
Tipo de ônibus		Leve	Leve	Leve	Leve
SEGUNDA A SEXTA	Viagens	27	43	25	42
	Km	653,3	486,3	504,7	485,5
SÁBADO	Viagens	16	29	0	25
	Km	405,5	325,8	0,0	499,9
DOMINGOS E FERIADOS	Viagens	11	21	0	18
	Km	288,9	239,9	0,0	356,6

Impacto na tarifa	
Distribuição da tarifa	Total
Motorista	**0,92**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**
Investimentos	**0,47**
Manutenção e Seguro	**0,52**
Combustível	**0,54**
Cobrador	**0,60**
Impostos	**0,13**
Gastos Administrativos	**0,24**
TOTAL	**3,89**

Fonte: AGIR. (2018).

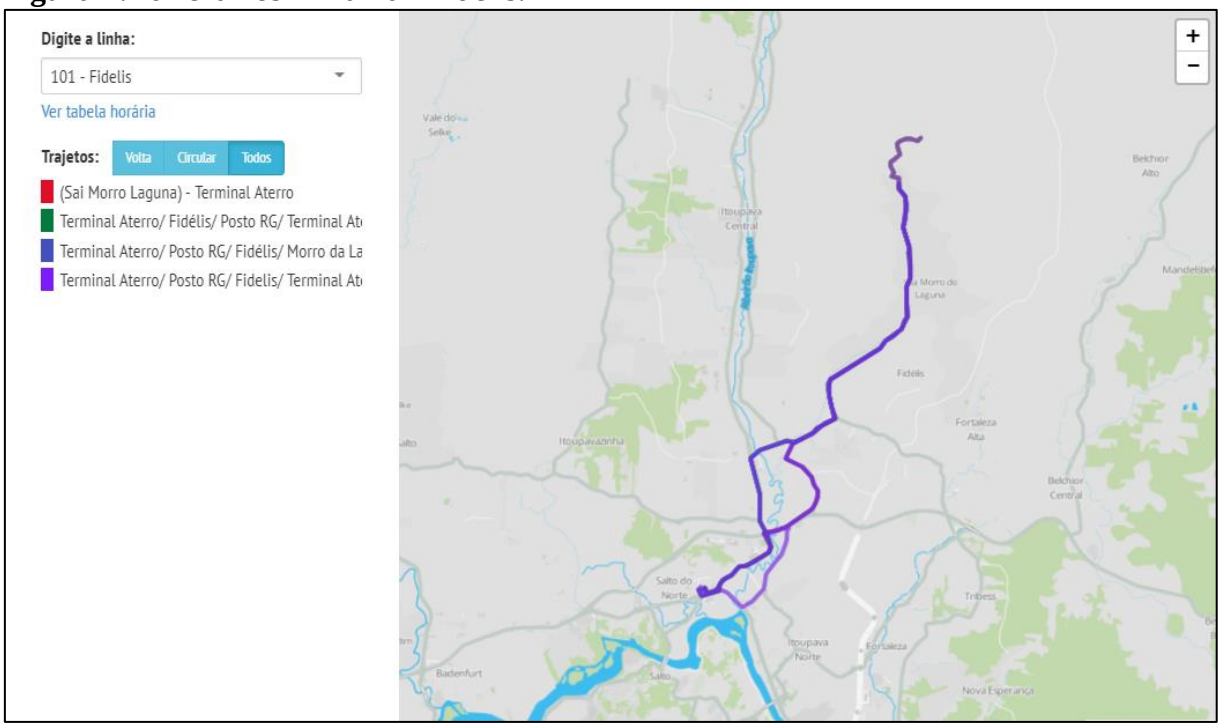
Após as alterações, ainda de acordo com o Quadro 4, a linha 101-Fidelis passou a cumprir vinte e cinco (25) viagens por dia, de segunda a sexta, não realizando mais viagens aos sábados, domingos e feriados. Com a mudança, a linha passou a percorrer semanalmente cerca de 2.523 quilômetros.

A linha 111-Santa Clara, por sua vez, passou a realizar quarenta e duas (42) viagens por dia, de segunda a sexta, vinte e cinco (25) aos sábados e dezoito (18) aos domingos e feriados, e sua quilometragem percorrida semanalmente alterou-se para cerca de 3.284 quilômetros. Observa-se que, para além destas mudanças, com a aglutinação dos horários de finais de semana da linha 101-Fidelis, a linha 111-Santa Clara passou a atender estes usuários.

Para fins de compreensão, a Figura 2 apresenta os itinerários linha 101-Fidélis após à alteração. Observa-se que esta linha possui quatro (04) variantes devido sua configuração de abrangência, sendo os trajetos:

- (Sai Morro Laguna) - Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ Fidélis/ Posto RG/ Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ Posto RG/ Fidélis/ Morro da Laguna/ Terminal Aterro; e
- Terminal Aterro/ Posto RG/ Fidelis/ Terminal Aterro.

Figura 2: Itinerários linha 101-Fidélis.



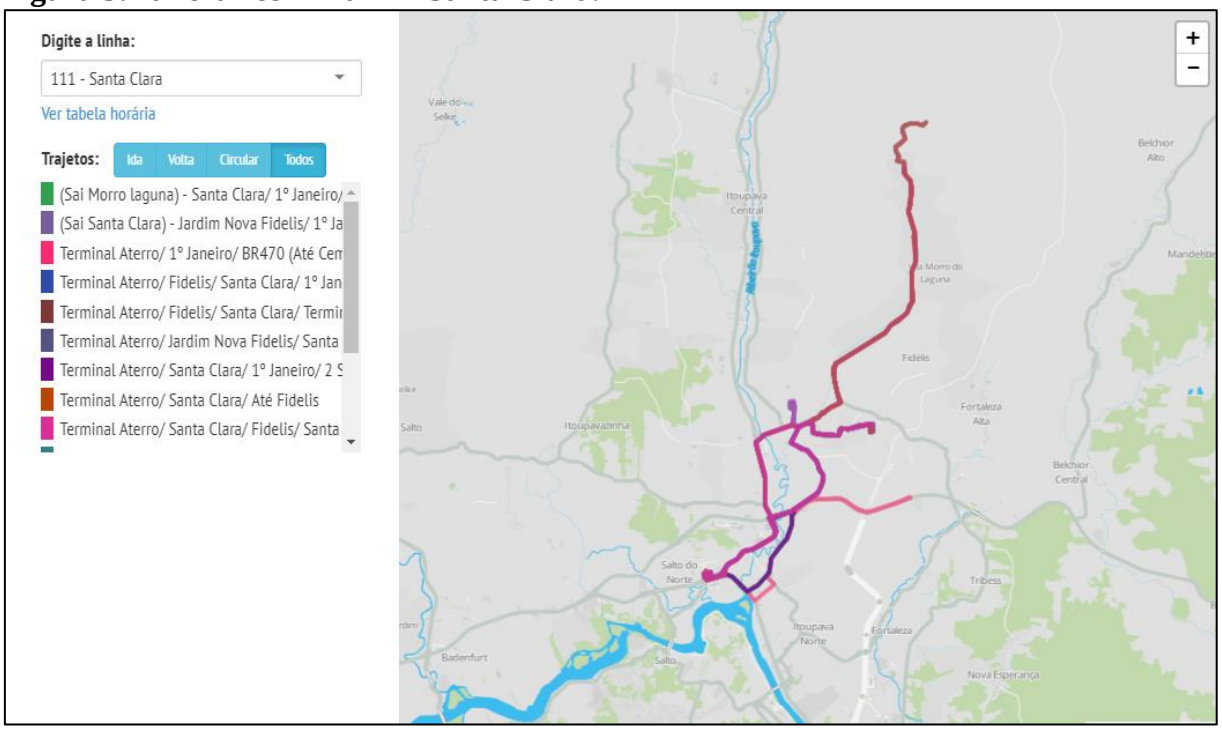
Fonte: Adaptado de http://www.blumob.com.br/tabela-horarios. (2018).

A mesma abordagem é apresentada na Figura 3 com os itinerários da linha 111-Santa Clara após à alteração. Observa-se que esta linha possui dez (10) variantes devido sua configuração de abrangência, sendo os trajetos:

- (Sai Morro laguna) - Santa Clara/ 1º Janeiro/ 2 de Setembro/ Terminal Aterro;
- (Sai Santa Clara) - Jardim Nova Fidelis/ 1º Janeiro/ 2 de Setembro/ Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ 1º Janeiro/ BR470 (Até Cemitério J. Saudade)/ Pedro Zimmermann/ Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ Fidelis/ Santa Clara/ 1º Janeiro/ 2 Setembro/ Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ Fidelis/ Santa Clara/ Terminal Aterro;

- Terminal Aterro/ Jardim Nova Fidelis/ Santa Clara/ 1º Janeiro/ 2 Setembro/ Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ Santa Clara/ 1º Janeiro/ 2 Setembro/ Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ Santa Clara/ Até Fidelis;
- Terminal Aterro/ Santa Clara/ Fidelis/ Santa Clara Aterro;
- Terminal Aterro/ Santa Clara/ Morro Laguna/ Santa Clara/ Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ Santa Clara/ Morro Laguna/ Terminal Aterro;
- (Sai Santa Clara) - Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ Jardim Nova Fidelis/ Santa Clara/ Terminal Aterro; e
- Terminal Aterro/ Santa Clara/ Terminal Aterro.

Figura 3: Itinerários linha 111-Santa Clara.



Fonte: Adaptado de http://www.blumob.com.br/tabela-horarios. (2018).

Em suma, com estas mudanças, a linha 101-Fidelis deixou de operar os vinte e sete (27) horários nos finais de semana, porém, a aglutinação representará um ganho de dezesseis (16) novos horários aos usuários desta linha, uma vez que estes passaram a ser atendidos pela linha 111-Santa Clara, que dispõe de vinte e cinco (25) horários aos sábados e dezoito (18) aos domingos e feriados. A otimização destas linhas, representa uma redução de um (01) centavo de real no preço da tarifa considerando as condições previstas para o início do Contrato.

3.1.3 Alteração linha 706-25 de Agosto.

A alteração da linha 706-25 de Agosto se deu por meio de sua extinção, onde seus usuários passam a ser atendidos pelas linhas 602-Fritz Koegler e 300-Interbairros, que já atendem a mesma região e ruas, de forma que os usuários agora são transportados até o terminal mais próximo e de lá podem fazer as baldeações necessárias, se deslocando de forma integrada em todo o Sistema de Transporte Público Coletivo.

Anteriormente à esta alteração, como demonstrado no Quadro 5, a linha 706-25 de Agosto efetuava vinte e quatro (24) viagens por dia, de segunda a sexta e cinco (5) aos sábados, não operando em domingos e feriados. Com isto, percorria cerca de 1.795,5 quilômetros por semana. A linha 602-Fritz Koegler realizava um total de setenta e duas (72) viagens por dia, de segunda a sexta, vinte (20) aos sábados e dezessete (17) aos domingos e feriados. O total de quilômetros percorridos semanalmente era cerca de 1.065. A linha 300-Interbairros efetua noventa e sete (97) viagens por dia, de segunda a sexta, quarenta e uma (41) aos sábados e trinta e duas (32) aos domingos e feriados, percorrendo assim aproximadamente 8.154 quilômetros por semana.

Quadro 5: Oferta de viagens, quilometragem e custo variável da alteração da linha 706-25 de Agosto, 602-Fritz Koegler e 300-Interbairros.

Linhas		Pré-Alteração			Pós-Alteração		
		602 FRITZ KOEGLER	706 25 DE AGOSTO	300 INTERBAIRROS	602 FRITZ KOEGLER	706 25 DE AGOSTO	300 INTERBAIRROS
Tipo de ônibus		Micro	Leve	Leve	Micro	Leve	Leve
SEGUNDA A SEXTA	Viagens	27	24	97	25	0	90
	Km	167,0	345,0	1.412,7	156,8	0,0	1.318,4
SÁBADO	Viagens	20	5	41	20	0	41
	Km	127,8	70,6	575,6	127,8	0,0	575,6
DOMINGOS E FERIADOS	Viagens	17	0	32	17	0	32
	Km	102,9	0,0	515,3	102,9	0,0	520,8

Impacto na tarifa	
Distribuição da tarifa	Total
Motorista	**0,92**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**
Investimentos	**0,47**
Manutenção e Seguro	**0,52**
Combustível	**0,54**
Cobrador	**0,60**
Impostos	**0,13**
Gastos Administrativos	**0,24**
TOTAL	**3,88**

Fonte: AGIR. (2018).

Após as alterações realizada, como descrito no quadro anterior, a linha 706-25 de Agosto foi incorporada às linhas 602-Fritz Koegler e 300-Interbairros. Com esta redistribuição, a linha 602-Fritz Koegler passa a realizar vinte e cinco (25) viagens diárias, entre segunda a sexta, vinte (20) aos sábados e dezessete (17) aos domingos e feriados. A quilometragem

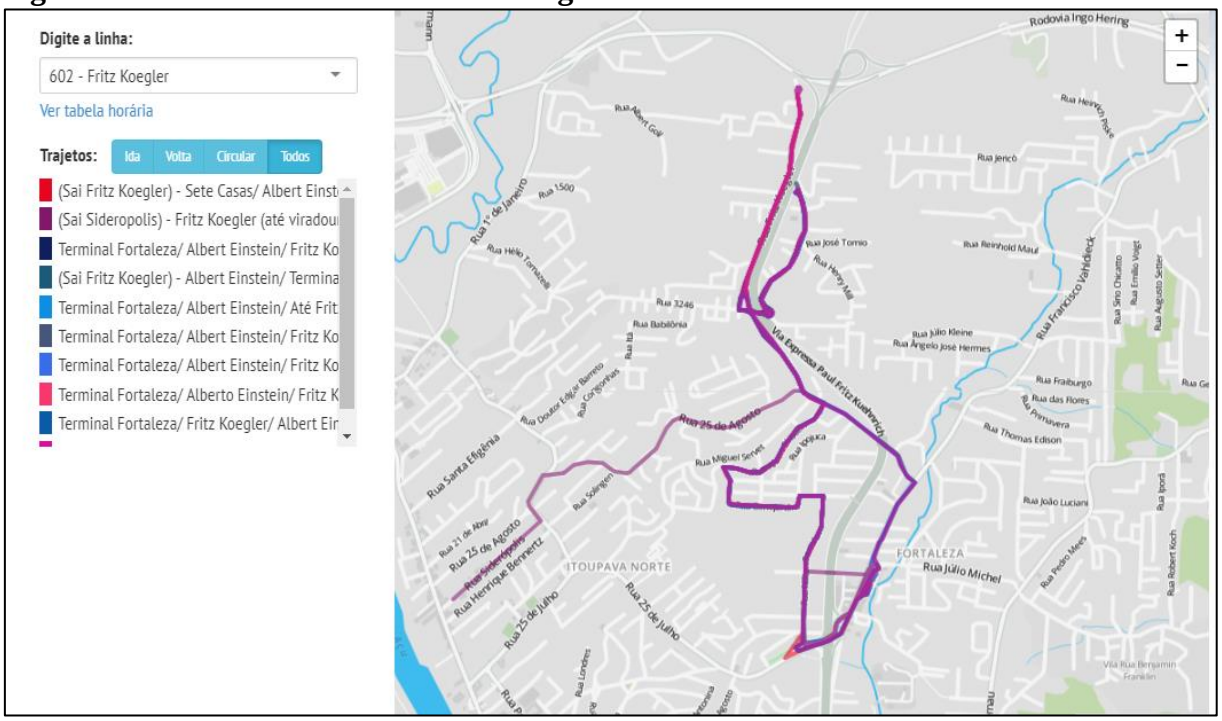
semanal alterou-se para cerca de 1.015 quilômetros, aproximadamente 51 quilômetros a menos do que percorria anteriormente.

Quanto à linha 300-Interbairros, esta passa a realizar noventa (90) viagens diárias, de segunda a sexta, quarenta e uma (41) aos sábados e trinta e duas (32) aos domingos e feriados. Na semana, o total de quilômetros percorridos alterou-se para cerca de 7.688 quilômetros.

Para fins de compreensão, a Figura 4 apresenta os itinerários linha 602-Fritz Koegler após à alteração. Observa-se que esta linha possui dez (10) variantes devido sua configuração de abrangência, sendo os trajetos:

- (Sai Fritz Koegler) - Sete Casas/ Albert Einstein/ Terminal Fortaleza;
- (Sai Sideropolis) - Fritz Koegler (até viradouro)/ Albert Einstein/ Terminal Fortaleza;
- Terminal Fortaleza/ Albert Einstein/ Fritz Koegler/ Sete Casas/ Terminal Fortaleza;
- (Sai Fritz Koegler) - Albert Einstein/ Terminal Fortaleza;
- Terminal Fortaleza/ Albert Einstein/ Até Fritz Koegler;
- Terminal Fortaleza/ Albert Einstein/ Fritz Koegler/ Sete Casas/ Albert Einstein/ Terminal Fortaleza;
- Terminal Fortaleza/ Albert Einstein/ Fritz Koegler/ Terminal Fortaleza;
- Terminal Fortaleza/ Alberto Einstein/ Fritz Koegler/ Até Sete Casas;
- Terminal Fortaleza/ Fritz Koegler/ Albert Einstein/ Terminal Fortaleza; e
- Terminal Fortaleza/ Fritz Koegler/ Sete Casas/ Albert Einstein/ Terminal Fortaleza.

Figura 4: Itinerários linha 602-Fritz Koegler.



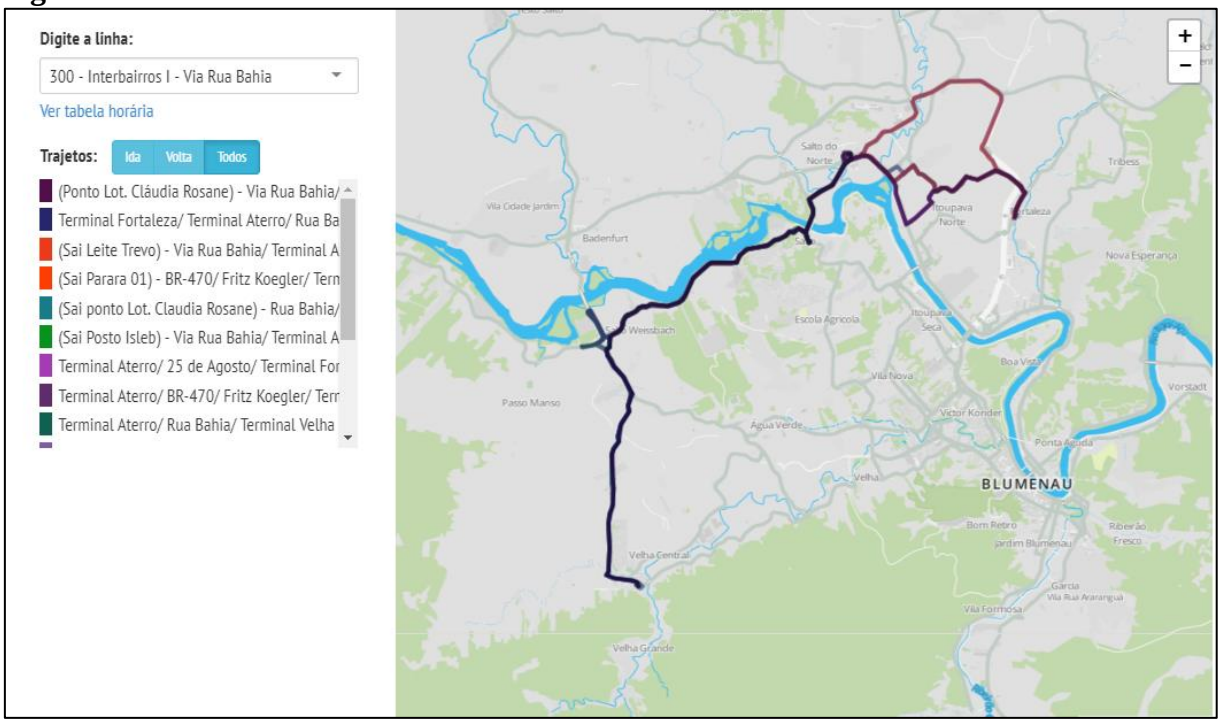
Fonte: Adaptado de http://www.blumob.com.br/tabela-horarios. (2018).

A mesma abordagem é apresentada na Figura 5 com os itinerários da linha 300-Interbairros após à alteração. Observa-se que esta linha possui mais dez (10) variantes devido a sua configuração de abrangência, sendo os trajetos:

- (Ponto Lot. Cláudia Rosane) - Via Rua Bahia/ Terminal Aterro/ Rua 25 de Agosto/ Terminal Fortaleza;
- Terminal Fortaleza/ Terminal Aterro/ Rua Bahia/ Até Leite Trevo;
- (Sai Leite Trevo) - Via Rua Bahia/ Terminal Aterro;
- (Sai Parara 01) - BR-470/ Fritz Koegler/ Terminal Fortaleza;
- (Sai ponto Lot. Claudia Rosane) - Rua Bahia/ Terminal Aterro;
- (Sai Posto Isleb) - Via Rua Bahia/ Terminal Aterro;
- Terminal Aterro/ 25 de Agosto/ Terminal Fortaleza;
- Terminal Aterro/ BR-470/ Fritz Koegler/ Terminal Fortaleza;
- Terminal Aterro/ Rua Bahia/ Terminal Velha;
- Terminal Fortaleza/ 25 de Agosto/ Terminal Aterro/ Rua Bahia/ Terminal Velha;
- Terminal Fortaleza/ Rua 25 de Agosto/ Terminal Aterro;
- Terminal Fortaleza/ Terminal Aterro/ Rua Bahia/ Até Posto Isleb;
- Terminal Velha/ Até Stark;
- Terminal Velha/ Rua Bahia/ Terminal Aterro; e

- Terminal Velha/ Rua Bahia/ Terminal Aterro/ 25 de Agosto/ Terminal Fortaleza.

Figura 5: Itinerários linha 300-Interbairros.



Fonte: Adaptado de http://www.blumob.com.br/tabela-horarios. (2018).

Com isto, a readequação de horários das linhas 602-Fritz Koegler e 300-Interbairros, juntamente com a exclusão da linha 706-25 de Agosto, incorre em uma redução nos custos fixos e variáveis do sistema como um todo, resultando na economia de dois (02) centavos de real no preço da tarifa considerando as condições previstas para o início do Contrato.

3.1.4 Alteração linha 708-Coripos e 904-Lucio Esteves.

A alteração nas linhas 708-Coripós e 904-Lúcio Esteves se deu por meio da aglutinação das mesmas, incorporando-se a linha 708-Coripós com a linha 904-Lúcio Esteves, adequando seu itinerário, para que este pudesse atender os usuários de ambas. Estas linhas eram separadas apenas por uma rua em seu ponto final, e ambas retornavam para o Terminal da Proeb. Essa alteração foi acompanhada durante sua fase de teste, e algumas mudanças foram necessárias para melhor atender todos os usuários, de forma que, em alguns horários durante o dia, o itinerário opera no sentido “anti-horário”, ou seja, faz o sentido inverso ao original. Essa

alteração passou a melhor atender os usuários dos bairros que possuem demandas locais concentradas, como creches e atendimentos à saúde.

Antes da mudança, conforme exposto no Quadro 6, a linha 708-Coripós efetuava vinte e nove (29) viagens por dia, de segunda a sexta, dezesseis (16) aos sábados e catorze (14) aos domingos e feriados. Assim, percorria por semana cerca de 2.560 quilômetros. A linha 904-Lúcio Esteves, por sua vez, efetuava trinta e um (31) viagens por dia, de segunda a sexta, vinte e três (23) aos sábados e quinze (15) aos domingos e feriados. Desse modo, percorria ao longo da semana cerca de 2.246 quilômetros.

Quadro 6: Oferta de viagens, quilometragem e custo variável antes da alteração da linha 708-Coripos e 904-Lucio Esteves.

Linhas		Pré-Alteração		Pós-Alteração	
		708 CORIPOS	904 LUCIO ESTEVES	708 CORIPOS	904 LUCIO ESTEVES
Tipo de ônibus		Leve	Leve	Leve	Leve
SEGUNDA A SEXTA	Viagens	29	31	0	32
	Km	424,1	349,0	0,0	361,9
SÁBADO	Viagens	16	23	0	18
	Km	235,3	304,9	0,0	202,7
DOMINGOS E FERIADOS	Viagens	14	15	0	12
	Km	204,0	196,9	0,0	135,7

Impacto na tarifa	
Distribuição da tarifa	Total
Motorista	**0,92**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**
Investimentos	**0,47**
Manutenção e Seguro	**0,52**
Combustível	**0,53**
Cobrador	**0,59**
Impostos	**0,13**
Gastos Administrativos	**0,24**
TOTAL	**3,87**

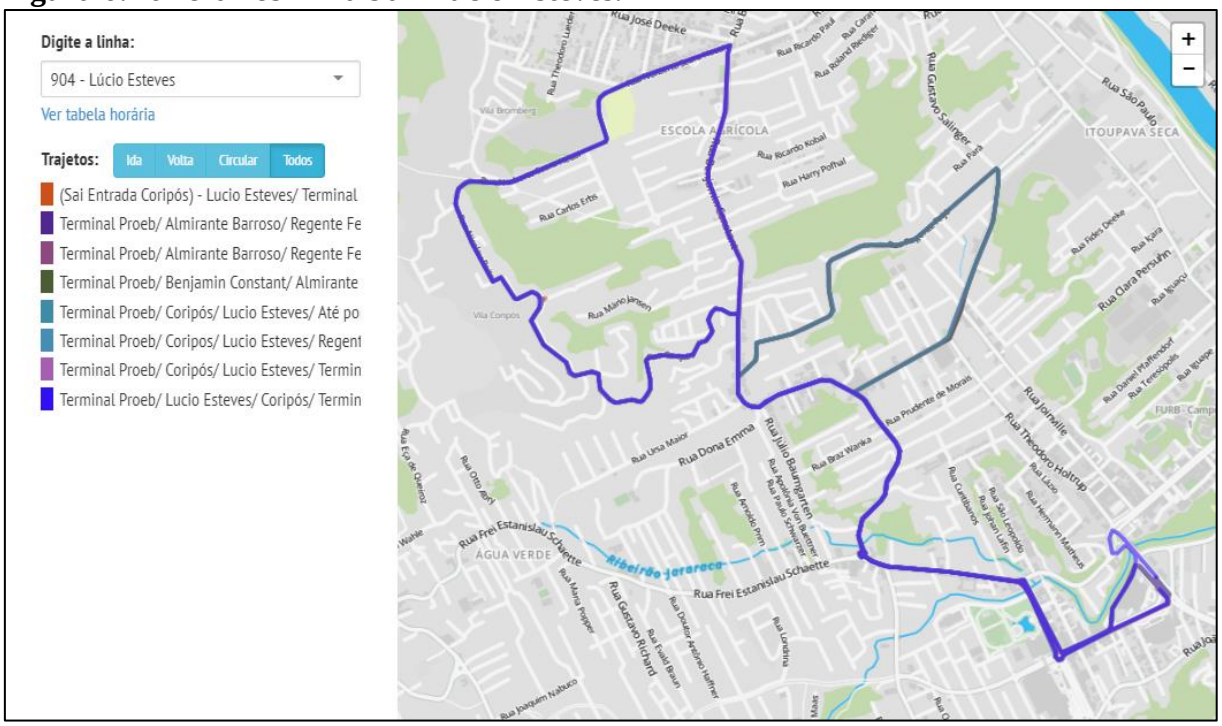
Fonte: AGIR. (2018).

Com a aglutinação destas linhas, atualmente a linha 904-Lúcio Esteves/Coripós passa então a realizar trinta e duas (32) viagens por dia, de segunda a sexta, dezoito (18) aos sábados e doze (12) aos domingos e feriados. Sua quilometragem semanal diminuiu em 98,2 quilômetros, a percorrer agora, aproximadamente, 2.148 quilômetros por semana.

Para fins de compreensão a Figura 6 apresenta os itinerários linha 904-Lúcio Esteves após à alteração. Observa-se que esta linha possui oito (8) variantes devido sua configuração de abrangência, sendo os trajetos:

- (Sai Entrada Coripós) - Lucio Esteves/ Terminal Proeb;
- Terminal Proeb/ Almirante Barroso/ Regente Feijo/ Coripos/ Lucio Esteves/ Regente Feijo/ Terminal Proeb;
- Terminal Proeb/ Almirante Barroso/ Regente Feijo/ Coripos/ Lucio Esteves/ Terminal Proeb;
- Terminal Proeb/ Benjamin Constant/ Almirante Barroso/ Regente Feijo/ Coripos/ Lucio Esteves/ Até Ponto Asilo;
- Terminal Proeb/ Coripós/ Lucio Esteves/ Até ponto Asilo;
- Terminal Proeb/ Coripos/ Lucio Esteves/ Regente Feijo/ Terminal Proeb;
- Terminal Proeb/ Coripós/ Lucio Esteves/ Terminal Proeb; e
- Terminal Proeb/ Lucio Esteves/ Coripós/ Terminal Proeb.

Figura 6: Itinerários linha 904-Lúcio Esteves.



Fonte: Adaptado de http://www.blumob.com.br/tabela-horarios. (2018).

Portanto, a aglutinação destas linhas, com o viés de atender às necessidades de demanda de maneira mais eficiente, incorreu na redução de aproximadamente 2.658 km por semana, o que, associado à outras reduções nos custos fixos e variáveis do sistema, proporcionados pela mudança, acarreta em uma redução possível de três (03) centavos de real no preço na tarifa.

3.1.5 Alteração linha 603-Tribess.

A alteração na linha 603-Tribess se deu com a mudança no seu itinerário. Esta mudança busca otimizar seu trajeto circular, deixando de passar ida e volta pelas mesmas ruas, uma vez que, em seu itinerário anterior, a linha tinha como destino o ponto final na Rua Hildo Kasulke, retornando ao terminal pela mesma via. Com a alteração, o atual percurso integra o atendimento ao bairro, dando continuidade ao chegar ao ponto final, continuando pela Rua Morada do Sol, Samuel Morse e acessando a Rua Hermann Tribess, retornando a seu trajeto original.

Anteriormente à mudança, de acordo com o Quadro 7, a linha 603-Tribess efetuava setenta e três (73) viagens por dia, de segunda a sexta, quarenta e duas (42) aos sábados e trinta e duas (32) aos domingos e feriados, e percorria cerca de 4.542 quilômetros por semana.

Com a alteração, a linha passou a operar em sessenta e nove (69) viagens diárias, de segunda a sexta, trinta e uma (31) aos sábados e vinte e oito (28) aos domingos e feriados, e sua quilometragem semanal alterou-se para, aproximadamente, 4.009 quilômetros.

Quadro 7: Oferta de viagens, quilometragem e custo variável antes da alteração da linha 603-Tribess.

Linhas		Pré-Alteração	Pós-Alteração
		603 TRIBESS	603 TRIBESS
Tipo de ônibus		Leve	Leve
SEGUNDA A SEXTA	Viagens	73	69
	Km	748,6	680,6
SÁBADO	Viagens	42	31
	Km	447,1	317,4
DOMINGOS E FERIADOS	Viagens	32	28
	Km	352,0	288,8

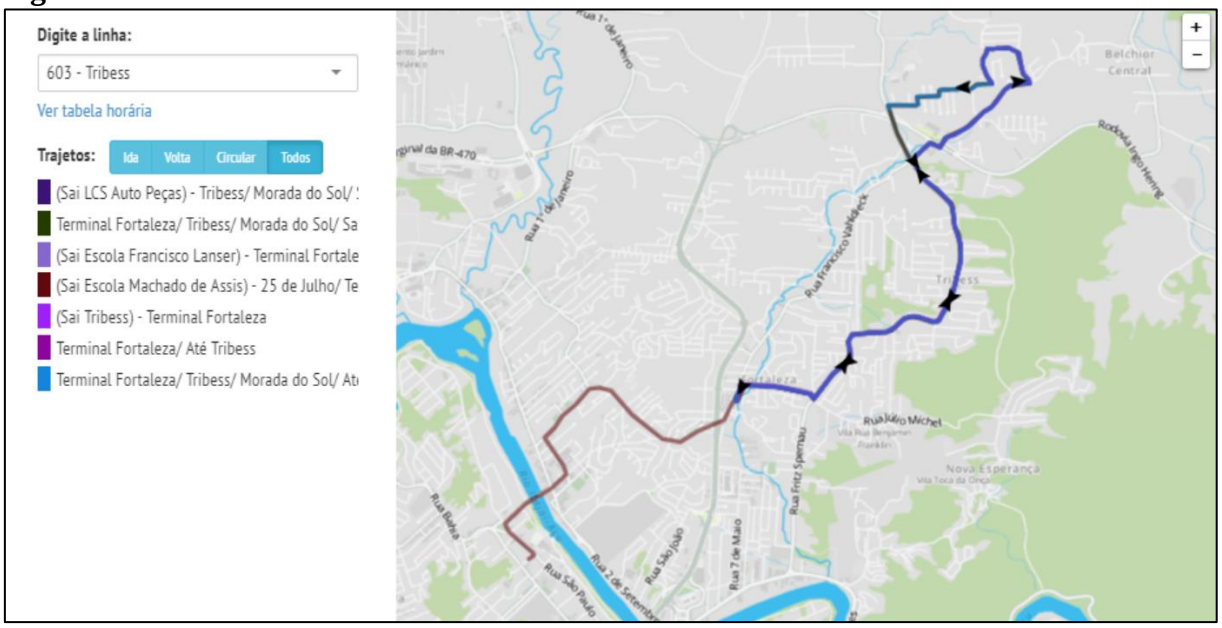
Impacto na tarifa	
Distribuição da tarifa	Total
Motorista	**0,92**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**
Investimentos	**0,47**
Manutenção e Seguro	**0,52**
Combustível	**0,54**
Cobrador	**0,60**
Impostos	**0,13**
Gastos Administrativos	**0,24**
TOTAL	**3,89**

Fonte: AGIR. (2018).

Para fins de compreensão, a Figura 7 apresenta os itinerários linha 603-Tribess após à alteração. Observa-se que esta linha possui sete (7) variantes devido sua configuração de abrangência, sendo os trajetos:

- (Sai LCS Auto Peças) - Tribess/ Morada do Sol/ Samuel Morse/ Terminal Fortaleza;
- Terminal Fortaleza/ Tribess/ Morada do Sol/ Samuel Morser/ Terminal Fortaleza;
- (Sai Escola Francisco Lanser) - Terminal Fortaleza;
- (Sai Escola Machado de Assis) - 25 de Julho/ Terminal Fortaleza/ Até Tribess;
- (Sai Tribess) - Terminal Fortaleza;
- Terminal Fortaleza/ Até Tribess; e
- Terminal Fortaleza/ Tribess/ Morada do Sol/ Até Samuel Morse.

Figura 7: Itinerários linha 603-Tribess.



Fonte: Adaptado de http://www.blumob.com.br/tabela-horarios. (2018).

Estas alterações proporcionaram ao sistema, além da maior eficiência no atendimento à demanda, uma redução de aproximadamente 533 quilômetros percorridos semanalmente, o que implicou numa redução possível de cerca de um (01) centavo de real no preço da tarifa considerando as condições previstas para o início do Contrato.

3.1.6 Impacto na tarifa: Resultado acumulado dos efeitos ocasionados por estas alterações operacionais.

O Quadro 8, a seguir, demonstra os impactos na tarifa para cada uma das alterações supracitadas. Neste demonstrativo, considerando que tudo mais no sistema tenha permanecido constante, ou seja, nada mais tenha sofrido quaisquer alterações, projeta-se o valor que poderia ser aplicado à tarifa com alteração somente nestas linhas. A intenção aqui é expressar o impacto que alterações de otimização no atendimento da demanda do sistema de transporte público coletivo proporcionam para a modicidade tarifária.

Quadro 8: Impacto na tarifa: efeito por alteração.

403 PROGRESSO 409 SANTA MARIA		101 - FIDÉLIS 111 -SANTA CLARA		25 DE AGOSTO 602 - FRITZ KOEGLER		708 - CORIPÓS 904 - LUCIO STEVES		603 TRIBES	
Distribuição da tarifa	**Total**	**Distribuição da tarifa**	**Total**	**Distribuição da tarifa**	**Total**	**Distribuição da tarifa**	**Total**	**Distribuição da tarifa**	**Total**
Motorista	**0,92**	Motorista	**0,92**	Motorista	**0,92**	Motorista	**0,92**	Motorista	**0,92**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**
Investimentos	**0,47**	Investimentos	**0,47**	Investimentos	**0,47**	Investimentos	**0,47**	Investimentos	**0,47**
Manutenção e Seguro	**0,52**	Manutenção e Seguro	**0,52**	Manutenção e Seguro	**0,52**	Manutenção e Seguro	**0,52**	Manutenção e Seguro	**0,52**
Combustível	**0,54**	Combustível	**0,54**	Combustível	**0,54**	Combustível	**0,53**	Combustível	**0,54**
Cobrador	**0,60**	Cobrador	**0,60**	Cobrador	**0,60**	Cobrador	**0,59**	Cobrador	**0,60**
Impostos	**0,13**	Impostos	**0,13**	Impostos	**0,13**	Impostos	**0,13**	Impostos	**0,13**
Gastos Administrativos	**0,24**	Gastos Administrativos	**0,24**	Gastos Administrativos	**0,24**	Gastos Administrativos	**0,24**	Gastos Administrativos	**0,24**
TOTAL	**3,89**	**TOTAL**	**3,89**	**TOTAL**	**3,88**	**TOTAL**	**3,87**	**TOTAL**	**3,89**
DIFERENÇA TOTAL AGREGADA NA TARIFA									
-R$0,08									

Fonte: AGIR. (2018).

Agregando-se as mudanças ao sistema como um todo, possibilita-nos uma redução de cerca de R$ 0,08 na tarifa considerando as condições previstas para o início do Contrato, ou seja, o resultado de todas as alterações, que proporcionará uma redução de quilometragem percorrida, reflete em uma economia de despesas operacionais, que por sua vez, reverte no impacto tarifário.

O resultado de R$ 0,08 deverá ser repassado aos usuários de forma proporcional, considerando que essas alterações se darão no decorrer da execução do primeiro da Concessão. Dessa forma, a redução possível de tarifa, demonstrada no quadro anterior, reflete no valor referente ao início das operações, em julho de 2017. Sendo assim, o impacto tarifário final deverá considerar todos os efeitos que refletem o valor da tarifa, de forma que os meses já decorridos deverão ser levados em conta ao final da análise e o resultado desta compensação equivalerá ao possível repasse à tarifa.

3.2 FCD – Alterações na Frota.

As alterações no sistema do transporte público coletivo de Blumenau também se deram em outras frentes. A seguir são apresentadas as alterações referentes à frota de veículos, relacionadas à quantidade, aos investimentos e aos custos operacionais.

3.2.1 Quantidade de veículos da frota.

A alteração na quantidade de veículos previstos para a frota se deu de acordo com o Quadro 9. Inicialmente, conforme previsto no Edital de Concorrência nº 038/2017, a quantidade operante inicial para a categoria Micro-ônibus seria de catorze (14) veículos, com um (1)

veículo reserva, enquanto que para a categoria Convencional Leve, esse número seria de cento e trinta (130) ônibus, acrescendo doze (12) para a quantidade de frota reserva.

Com as mudanças propostas pela Comissão, a quantidade de veículos operantes da categoria Micro-ônibus será alterada para dezenove (19), com sua quantidade reserva permanecendo um (1) veículo, totalizando vinte (20) veículos, à medida que a categoria Convencional Leve terá sua quantidade operante alterada para cento e vinte e dois (122), bem como sua quantidade reserva passará a ser de sete (7) ônibus, totalizando 129 veículos. Assim, a frota total da Concessionária contará com duzentos e trinta e oito (238) veículos, sendo duzentos e vinte e três (223) operantes e quinze (15) para a reserva técnica.

A alteração da quantidade de ônibus se deve ao fato da operação atual ser efetuada com uma quantidade menor de veículos, não sendo em nenhum momento tal operação realizada com os duzentos e vinte e dois (222) veículos operacionais (sem contabilizar o serviço BluFácil), como definia o Contrato de Concessão, pois a prática evidenciou não haver necessidade de operar-se com a exata quantidade prevista no Edital de Licitação para que o sistema funcione plenamente. Desta forma, uma redução no número de veículos operantes para duzentos e dezenove (219), bem como a redução da frota reserva, que passará a representar aproximadamente 6,5% a frota operacional, não sendo, em nenhuma hipótese inferior a quinze (15) veículos, conforme indica esta Comissão, não prejudicará a operação do atual sistema de transporte público de Blumenau.

Quadro 9: Alteração na quantidade de veículos da Concessão.

Quantidade de Ônibus Considerada no Edital				
Tipo	**Operante**	**Reserva**	**Total**	**Novos**
Micro	14	1	15	0
Leve	130	12	142	0
Pesado	58	6	64	64
Pesado Especial	20	1	21	21
BluFácil	4	0	4	4
Total	226	20	246	89
Quantidade de Ônibus Considerada Após Comissão				
Tipo	**Operante**	**Reserva**	**Total**	**Novos**
Micro	19	1	20	0
Leve	122	7	129	0
Pesado	58	6	64	64
Pesado Especial	20	1	21	21
BluFácil	4	0	4	4
Total	223	15	238	89
Quantidade de Ônibus Considerada no Edital				
Tipo	**Operante**	**Reserva**	**Total**	**Novos**
Micro	5	0	5	0
Leve	-8	-5	-13	0
Pesado	0	0	0	0
Pesado Especial	0	0	0	0
BluFácil	0	0	0	0
Total	-3	-5	-8	0

Fonte: AGIR. (2018).

3.2.2 Investimentos na frota de veículos.

Os investimentos considerados no âmbito desta Comissão Especial Mista visam dois (02) objetivos: a redução do investimento em virtude da redução de veículos e a redução do investimento em virtude da alteração da potência dos veículos.

Cada item referente aos investimentos é apresentado separadamente nos dois subitens a seguir.

3.2.2.1 Redução do investimento em virtude da redução da quantidade e alterações de veículos.

Com a redução na quantidade efetiva de veículos, totalizando oito (8) ônibus efetivamente, mais a alteração de categoria de cinco (5) veículos, que passarão de tipo Convencional Leve para tipo Micro-ônibus, é possível obter uma economia nos recursos financeiros de investimentos necessários. Neste aspecto, a cada ciclo de renovação destes veículos, a redução no investimento pode chegar a aproximadamente 2,6 milhões de reais.

Uma redução no investimento impacta diretamente a tarifa necessária para equilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão. Como demonstrado no Quadro 10, a diferença no preço do veículo tipo Micro-ônibus, 65 mil reais a menos que o veículo tipo Leve, e a redução de 8 unidade na quantidade efetiva de veículos tipo Convencional Leve, converge na redução de investimento demonstrada.

Quadro 10: Impacto no investimento necessário por conta da redução alteração da frota.

	Quantidade Prevista no Edital		Quantidade Prevista na Comissão	
Tipo	Micro	Leve	Micro	Leve
Qde Total	15	142	20	129
Valor Unitário	R$225.000,00	R$285.000,00	R$225.000,00	R$285.000,00
Investimento Previsto	R$3.375.000,00	R$40.470.000,00	R$4.500.000,00	R$36.765.000,00
Soma dos investimentos	R$43.845.000,00		R$41.265.000,00	
Diferença no investimento	**-R$2.580.000,00**			

Fonte: AGIR. (2018).

A redução apresentada pode impactar a tarifa de forma direta, contribuindo desta forma para a redução de cerca de R$ 0,01, considerando as condições previstas para o início do Contrato, conforme demonstra o Quadro 11. Ou seja, ao reavaliar a necessidade de veículos operantes necessários e efetivamente operantes no sistema de Blumenau, pode-se apontar uma economia de investimentos, bem como, conforme os estudos realizados e os índices de qualidade analisados, com uma margem considerável de segurança, pode-se optar por uma posição a favor da redução do percentual necessário de frota reserva, a defender que 6,5% da

frota operante bastaria para atender satisfatoriamente a necessidade de reserva técnica. Todo este arranjo operacional contribui com o controle e redução de mais um centavo de real na tarifa.

Quadro 11: Impacto na tarifa em função da redução de investimento necessário.

Resumo da tarifa por centro de custo	Edital	Comissão	Diferença
Motorista	**0,92**	**0,92**	**0,00**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	**0,47**	**0,00**
Investimentos	**0,47**	**0,46**	**-0,01**
Manutenção e Seguro	**0,52**	**0,52**	**0,00**
Combustível	**0,54**	**0,55**	**0,01**
Cobrador	**0,60**	**0,60**	**0,00**
Impostos	**0,13**	**0,13**	**0,00**
Gastos Administrativos	**0,24**	**0,24**	**0,00**
TOTAL	**3,90**	**3,89**	**-0,01**

Fonte: AGIR. (2018).

Destaca-se novamente que a redução da frota não afetará o serviço oferecido, uma vez que o atual sistema pode ser operado, com robusta margem de segurança, considerando os duzentos e trinta e oito (238) veículos. Os dois (2) novos terminais urbanos de ônibus, que deverão entrar em operação nos próximos anos, integrarão o sistema atual sem causar muita variação na necessidade de veículos operacionais. Caso seja necessário incrementar a frota de veículos, o Contrato de Concessão nº 042/2017 em sua Clausula 13ª prevê que, perante a demanda, cabe ao SETERB ajustar a frota de veículos.

3.2.2.2 Redução do investimento em virtude da alteração da potência dos veículos.

Diante do exposto no Item 2.2.2, a adequação na potência dos veículos tipo Leve resulta na economia de investimento, pois reduzir os 20 cavalos de potência torna menor o investimento necessário para aquisição dos veículos da categoria tipo Leve.

No Quadro 12, busca-se concentrar as informações sobre o valor de investimento para aquisição dos veículos tipo Leve e o percentual redutor de 6,45% do valor de investimento para aquisição de cada ônibus, demonstrando ainda o valor real de redução de investimento para cada veículo, ou seja, uma redução de R$ 18.382,50 (dezoito mil, trezentos e oitenta e dois reais e cinquenta centavos) por carro adquirido.

Quadro 12: Impacto no investimento por conta da redução da potência dos veículos leves.

Redutor de Investimento	
Investimento Edital	R$285.000,00
% Redutor de investimento	6,45%
Investimento Comissão	R$266.617,50
Redução no investimento (por Veículo)	-R$18.382,50

Fonte: AGIR. (2018).

O redutor de 6,45% no preço de aquisição dos veículos tipo Leve, resulta em uma economia de investimentos, que impacta em uma redução de R$ 0,02 na tarifa considerando as condições previstas para o início do Contrato. O efeito sobre a tarifa pode ser observado no Quadro 13, que demonstra o efeito isolado que a redução do investimento necessário causa na tarifa de ônibus.

Quadro 13: Impacto na tarifa, por conta da redução do investimento pela redução potência dos veículos leves.

Resumo da tarifa por centro de custo	Edital	Comissão	Diferença
Motorista	**0,92**	**0,92**	**0,00007**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	**0,47**	**-0,00242**
Investimentos	**0,47**	**0,46**	**-0,01506**
Manutenção e Seguro	**0,52**	**0,52**	**0,00004**
Combustível	**0,54**	**0,54**	**0,00004**
Cobrador	**0,60**	**0,60**	**0,00005**
Impostos	**0,13**	**0,12**	**-0,00271**
Gastos Administrativos	**0,24**	**0,24**	**-0,00002**
TOTAL	**3,90**	**3,88**	**-0,02**

Fonte: AGIR. (2018).

A redução da potência dos veículos, além de ter o efeito redutor da necessidade de investimento, ainda tem o efeito redutor de consumo de combustível, como pode ser visto no item 3.2.3 “Custo operacional”, a seguir.

3.2.3 Custo operacional.

Os custos para operacionalização dos veículos tipo Leve, quando reduzida a potência destes veículos, tem o consumo de combustível 3,48% menor. Esse percentual redutor tem relação direta com o custo total por quilômetro percorrido, ou seja, a redução da potência destes veículos ocasionará um redutor de consumo, e este, por sua vez, em uma redução no custo operacional que se converterá em redução tarifária. Os valores mencionados são apresentados no Quadro 14, a seguir.

Quadro 14: Impacto no consumo por conta da redução da potência dos veículos leves.

Redutor de Consumo	
Custo por Km do Edital	R$4,09
% Redutor de Consumo por Km	3,48%
Custo por Km da Comissão	R$4,05
Redução no custo (por Km)	R$0,04

Fonte: AGIR. (2018).

O redutor de 3,48% no consumo de combustível dos veículos tipo Leve, resulta em uma economia nos custos operacionais, o que impacta a tarifa em um redutor de R$ 0,02, considerando as condições previstas para o início do Contrato. O efeito sobre a tarifa pode ser observado no Quadro 15, que demonstra o efeito isolado que a redução no custo operacional causa na tarifa de ônibus.

Quadro 15: Impacto na tarifa, por conta da redução de consumo pela redução potência dos veículos Leves.

Resumo da tarifa por centro de custo	Edital	Comissão	Diferença
Motorista	**0,92**	**0,92**	**-0,00592**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	**0,47**	**-0,00242**
Investimentos	**0,47**	**0,47**	**-0,00040**
Manutenção e Seguro	**0,52**	**0,52**	**-0,00335**
Combustível	**0,54**	**0,54**	**-0,00348**
Cobrador	**0,60**	**0,59**	**-0,00384**
Impostos	**0,13**	**0,13**	**-0,00040**
Gastos Administrativos	**0,24**	**0,24**	**-0,00020**
TOTAL	**3,90**	**3,88**	**-0,02**

Fonte: AGIR. (2018).

Após a disposição das alterações apontadas para a frota e a descrição dos resultados que cada alteração reflete diretamente na tarifa, encerra-se as indicações referentes à frota de veículos. A seguir é apresentado a situação das alterações dos investimentos previstos no Contrato de Concessão nº 042/2017, referente aos valores previstos para aquisição de terreno e construção da garagem conforme especificado no mesmo Contrato de Concessão em seu *Anexo I.4 – Especificação Mínima para as Instalações de Garagem*.

4 ALTERAÇÃO DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PRIMEIRO ANO DE CONTRATO PARA AQUISIÇÃO E CONSTRUÇÃO DA GARAGEM.

No dia 11 de abril de 2018 a Concessionária BluMob protocolou junto a AGIR cópia do documento apresentado à Prefeitura de Blumenau, encaminhado à Procuradoria Geral e também apresentado ao SETERB, em resposta ao **Ofício Dir. Transp. 222/18 – Garagem – Novas Instalações,** emitido por esta mesma Autarquia. Neste ofício a Concessionária expõe seus pontos acerca destes investimentos.

O SETERB, por sua vez, em seu OFÍCIO/PRESIDÊNCIA/SETERB nº 398/2018, datado de 02 de maio de 2018, emitindo o despacho, defere as solicitações pleiteada pela Concessionária. Neste documento, a Autarquia aponta que o requerimento da Concessionária

foi submetido à sua Diretoria Jurídica, que se manifestou em favor da concessão do prazo para a entrega da(s) garagem(ns), com a devida compensação do investimento postergado, previsto no fluxo de caixa, e mediante a apreciação e/ou referendo desta Agência de Regulação.

Ainda, em seu deferimento, o SETERB estabelece que:

> *- que compete à concessionária BLUMOB apresentar ao SETERB o cronograma detalhado das obras de instalação da(s) garagem(ns) no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento do ofício.*
>
> *- que o prazo para conclusão das obras da garagem seja prorrogado por 180 (cento e oitenta) dias, correspondentes ao prazo inicialmente concedido pelo contrato de concessão para adoção da providência, contados do encerramento do prazo de 30 (trinta) dias para a apresentação do cronograma de obras.*
>
> *- que o não cumprimento do prazo de instalação das garagens deve ensejar, salvo melhor juízo, a instauração pelo Poder Concedente de procedimento próprio para apuração de responsabilidade e eventual aplicação de sanção contratual à Concessionária, nos termos e na forma preconizados pela Cláusula 42ª do Contrato de Concessão nº 042/2016*
>
> *- que fique registrado o entendimento da Autarquia de que a não realização do investimento em garagem(ns) prometido pela concessionária deve ser objeto da correspondente compensação tarifária, esta, seguindo-se a metodologia indicada pela Agência de Regulação, com o propósito de evitar-se prejuízos aos usuários.*

Referente ao impacto tarifário da alteração do investimento previsto no primeiro ano, agora deslocado para o segundo ano da Concessão, ao considerar-se apenas os aspectos regulatórios, a análise da Agência de Regulação AGIR, através do Parecer Administrativo 060/2018, é de que essas ações refletem um impacto tarifário a favor dos usuários. Ou seja, os investimentos previstos no primeiro ano de Concessão, para aquisição do terreno e construção da garagem, visto que não serão executados dentro do prazo previsto e com projeção de execução para o segundo ano, deslocam-se, como demonstrado no Quadro 16.

Quadro 16: Alteração nos investimentos previstos no Ano 1 da Concessão para o Ano 2.

	ANO-01	ANO-02	ANO-10	ANO-11
Investimentos	44.962.000	48.820.000	35.120.000	8.580.000
Frota	41.762.000	31.920.000	31.920.000	5.130.000
Terrenos operacionais (garagens e oficinas)	→	10.000.000	0	0
Adaptação garagens e oficinas	→	6.900.000	→	3.450.000
Melhoria terminais	0	0	0	0
Bilhetagem Eletrônica	1.900.000	0	1.900.000	0
Sistemas diversos	1.300.000	0	1.300.000	0
Outorga	5.000.000	0	0	0

Fonte: AGIR. (2018).

O deslocamento para o segundo ano de Contrato dos investimentos para aquisição do terreno e construção da garagem ocasionam uma redução de R$ 0,01 na tarifa proposta pela Concessionária, considerando-se as condições estabelecidas na Concorrência do Edital de Licitação (ver Quadro 17). A diferença apresentada se dá, pois, ao deslocar o investimento para o segundo ano, o Valor Presente Líquido (VPL) do Contrato se altera, reduzindo a necessidade de capital no primeiro ano que, por sua vez, altera a necessidade de receita que resulta no equilíbrio econômico-financeiro, podendo assim alterar a tarifa do serviço prestado.

Quadro 17: Efeitos sobre a tarifa referente a alteração nos investimentos previstos para o Ano 1.

Resumo da tarifa por centro de custo	Edital	Comissão	Diferença
Motorista	**0,92**	**0,92**	**0,00**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	**0,47**	**0,00**
Investimentos	**0,47**	**0,47**	**-0,01**
Manutenção e Seguro	**0,52**	**0,52**	**0,00**
Combustível	**0,54**	**0,54**	**0,00**
Cobrador	**0,60**	**0,60**	**0,00**
Impostos	**0,13**	**0,12**	**0,00**
Gastos Administrativos	**0,24**	**0,24**	**0,00**
TOTAL	**3,90**	**3,89**	**-0,01**

Fonte: AGIR. (2018).

Destaca-se que esta alteração deverá ser considerada de forma independente ao calcular as compensações financeiras referentes aos meses de concessão já decorridos. Isso se dá em virtude do fato que esta ação regulatória reflete em 100% do Contrato de Concessão, ou seja, não há necessidade de a Concessionária ser compensada em detrimento dos meses já decorridos de Concessão.

Desta forma, a alteração dos investimentos do primeiro ano da Concessão, que passam para o segundo, causa uma redução efetiva de R$ 0,01 na tarifa original. Quanto a esta diferença, sugere-se que a mesma seja reduzida integralmente da tarifa vigente e que o saldo de - R$246.428,22, referente ao resultado da multiplicação da quantidade de passageiros equivalente projetados para o primeiro ano da Concessão pela diferença da tarifa (R$0,01), seja compensado positivamente ao sistema de transporte público coletivo de Blumenau a favor dos usuários.

Conforme indicado acima, caso haja aplicações de penalidades referente às alterações dos investimentos previstos no primeiro ano de Concessão, pelo Poder Concedente ou SETERB, sugere esta Comissão, de forma a acompanhar o Parecer Administrativo 060/2018 da AGIR, que a penalidade seja convertida em medida compensatória e que esta possa retornar, de maneira positiva, a todos os usuários do sistema.

5 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS PROPOSTAS DE AGLUTINAÇÕES E ITINERÁRIOS.

As alterações nos itinerários propostas pela Comissão Mista Especial para o Transporte Público Coletivo de Blumenau e em teste a partir do dia 12 de abril de 2018 necessitam ser avaliadas quanto ao seu impacto no sistema atual.

Assim, a seguir apresenta-se, de forma analítica, a avaliação da variação do IPK para as linhas alteradas/aglutinadas, comparando a situação anterior e atual dessa variável. Para isso, com base nas informações de cada linha, foram extraídos os dados necessários para calcular a variável IPK, ou seja, a quilometragem total percorrida de cada linha e também a quantidade de passageiros (total).

Como base e parâmetro de informação, a Tabela 1 apresenta os dados extraídas do sistema de bilhetagem e controle do transporte público municipal de Blumenau para o período anterior às alterações/aglutinações.

Tabela 1: Informações das linhas alteradas/aglutinadas antes do período de teste.

LINHAS	MÉDIA 01 DIA SEMANA			SÁBADO			DOMINGO		
	PASS.	KM	IPK	PASS.	KM	IPK	PASS.	KM	IPK
101 - Fidelis	435	653	0,67	128	405	0,32	52	289	0,18
111 - Santa Clara	653	486	1,34	342	326	1,05	149	240	0,62
403 - Progresso	1423	1122	1,27	744	586	1,27	394	609	0,65
409 - Santa Maria	400	259	1,54	141	107	1,32	45	76	0,59
602 - Fritz Koegler	179	167	1,07	-	-	-	-	-	-
603 - Tribess	1646	749	2,20	555	447	1,24	283	352	0,80
706 - 25 Agosto	266	345	0,77	22	71	0,31	-	-	-
708 - Coripós	472	424	1,11	137	235	0,58	59	204	0,29
904 - Lúcio Esteves	424	349	1,21	197	305	0,65	57	197	0,29
TOTAL Km	**4554**			**2482**			**1967**		

Fonte: Adaptado de SETERB. (2018).

As Tabelas 2 e 3 apresentam os dados extraídos do sistema de bilhetagem para os meses de abril e maio de 2018, respectivamente, relativos ao período posterior às alterações, que entraram em vigor no dia 12 de abril de 2018. Nota-se que são apresentadas apenas informações a respeito das linhas que estão em operação, demonstrando-se os resultados das mudanças para a quantidade de passageiros, a quilometragem percorrida e o IPK resultante.

Tabela 2: Informações das linhas alteradas/aglutinadas no período de testes – abr/18.

LINHAS	MÉDIA 01 DIA SEMANA			SÁBADO			DOMINGO		
	PASS.	KM	IPK	PASS.	KM	IPK	PASS.	KM	IPK
101 - Fidelis	425	505	0,84	-	-	-	-	-	-
111 - Santa Clara	670	490	1,37	418	491	0,85	141	357	0,39
403 - Progresso	1890	1219	1,55	819	586	1,40	386	496	0,78
602 - Fritz Koegler	211	157	1,34	-	-	-	-	-	-
603 - Tribess	1673	681	2,46	526	317	1,66	261	289	0,90
904 - Lúcio Esteves	537	364	1,48	148	203	0,73	67	136	0,49
TOTAL Km	**3259**			**1597**			**1278**		

Fonte: Adaptado de SETERB. (2018).

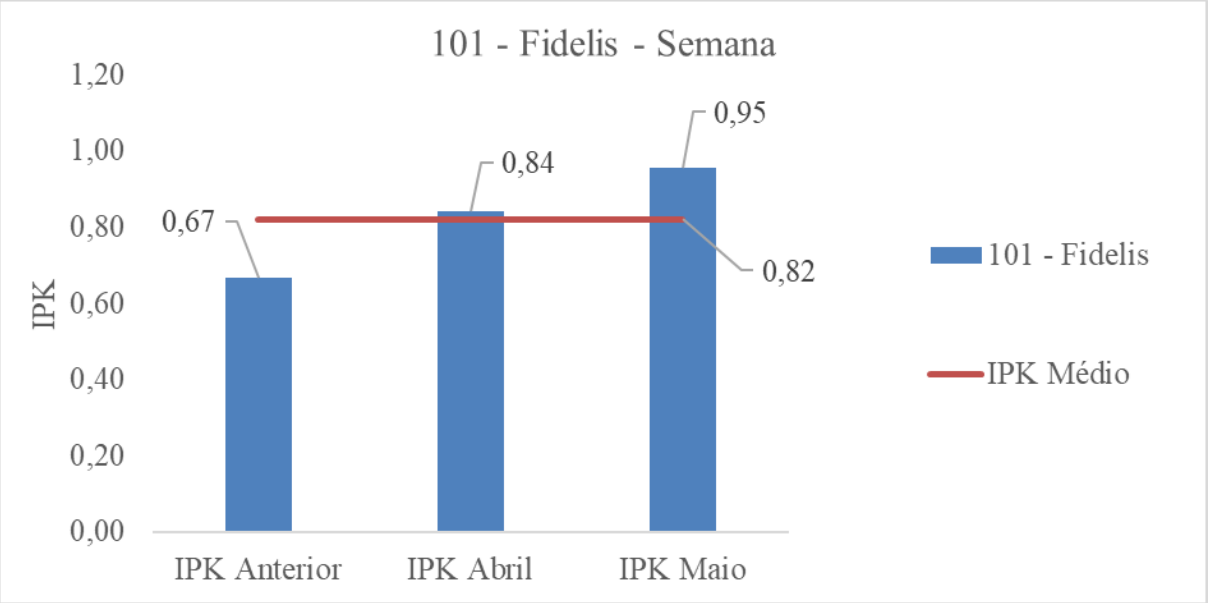
Tabela 3: Informações das linhas alteradas/aglutinadas no período de testes – mai/18.

LINHAS	MÉDIA 01 DIA SEMANA			SÁBADO			DOMINGO		
	PASS.	KM	IPK	PASS.	KM	IPK	PASS.	KM	IPK
101 - Fidelis	482	505	0,95	-	-	-	-	-	-
111 - Santa Clara	702	490	1,43	419	491	0,85	166	357	0,46
403 - Progresso	1934	1219	1,59	835	586	1,42	425	496	0,86
602 - Fritz Koegler	226	157	1,44	-	-	-	-	-	-
603 - Tribess	1746	681	2,56	554	317	1,75	234	289	0,81
904 - Lúcio Esteves	527	364	1,45	144	203	0,71	76	136	0,56
TOTAL Km	**3259**			**1597**			**1278**		

Fonte: Adaptado de SETERB. (2018).

Para iniciar, o Gráfico 1 traz a variação média do IPK da linha 101-Fidelis para um dia da semana. Considera-se como "semana", neste relatório, os dias entre segunda-feira a sexta-feira. Observa-se que a mudança nesta linha acarretou, na semana, um aumento de aproximadamente 43,3% em seu IPK, partindo de 0,67 pass./km anteriores para 0,95 pass./km atuais, no mês de maio. Portanto, durante os meses de testes, abril e maio de 2018, a linha 101-Fidelis apresentou, em média, um aumento de 34,8% em seu IPK.

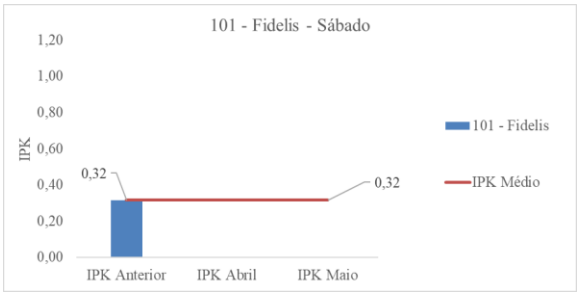
Gráfico 1: Alterações no IPK da linha 101-Fidelis – Semana (segunda a sexta).



Fonte: AGIR. (2018).

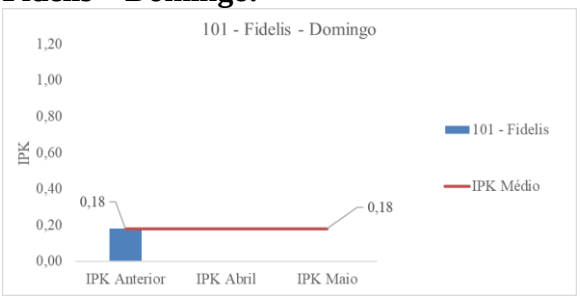
O Gráfico 2 e o Gráfico 3, expostos abaixo, expressam a mudança ocorrida nesta linha aos finais de semana, em decorrência da aglutinação destes horários pela linha 111-Santa Clara. Portanto, uma vez que a linha 101-Fidelis teve suas operações cessadas para os sábados, domingo e feriados e seus usuários passaram a ser atendidos por outra linha, o IPK para este período é inexistente.

Gráfico 2: Alterações no IPK da linha 101-Fidelis – Sábado.



Fonte: AGIR (2018).

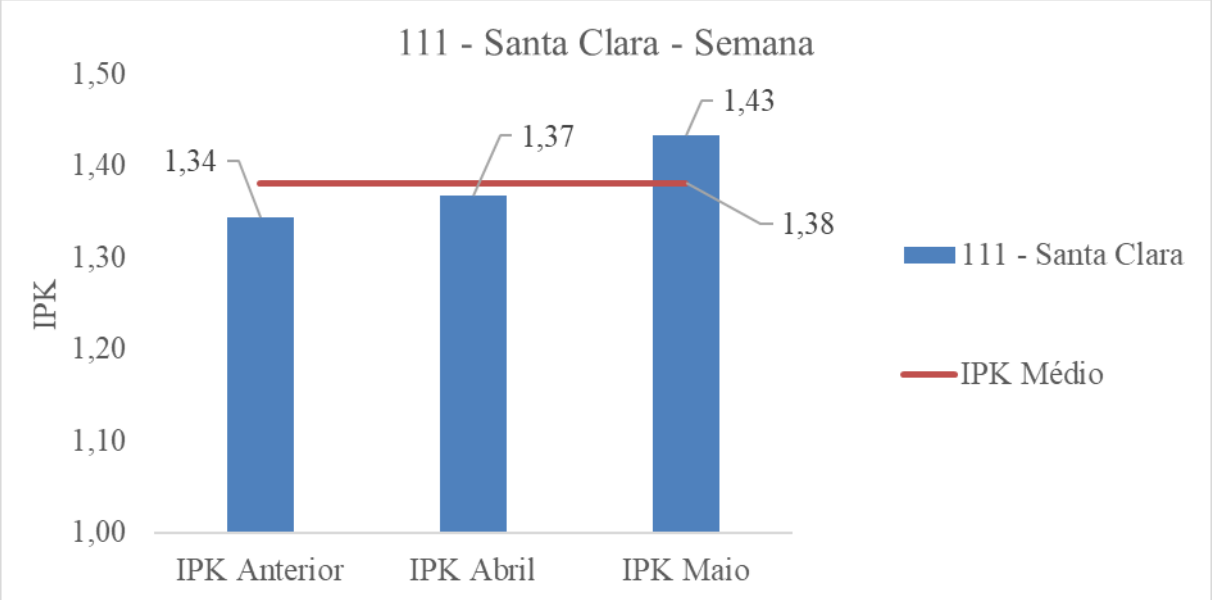
Gráfico 3: Alterações no IPK da linha 101-Fidelis – Domingo.



Fonte: AGIR (2018).

Os Gráficos 4, 5 e 6 demonstram os efeitos da mudança na linha 111-Santa Clara sobre o IPK da mesma. Observa-se, de acordo com o Gráfico 4, que a variação do IPK para a semana foi cerca de 6,6%, alterando-se de 1,34 pass./km para 1,43 pass./km no mês de maio. Este incremento pode estar relacionado à alteração no itinerário, onde a linha 111-Santa Clara absorve a demanda antes atendida pela linha 101-Fidelis.

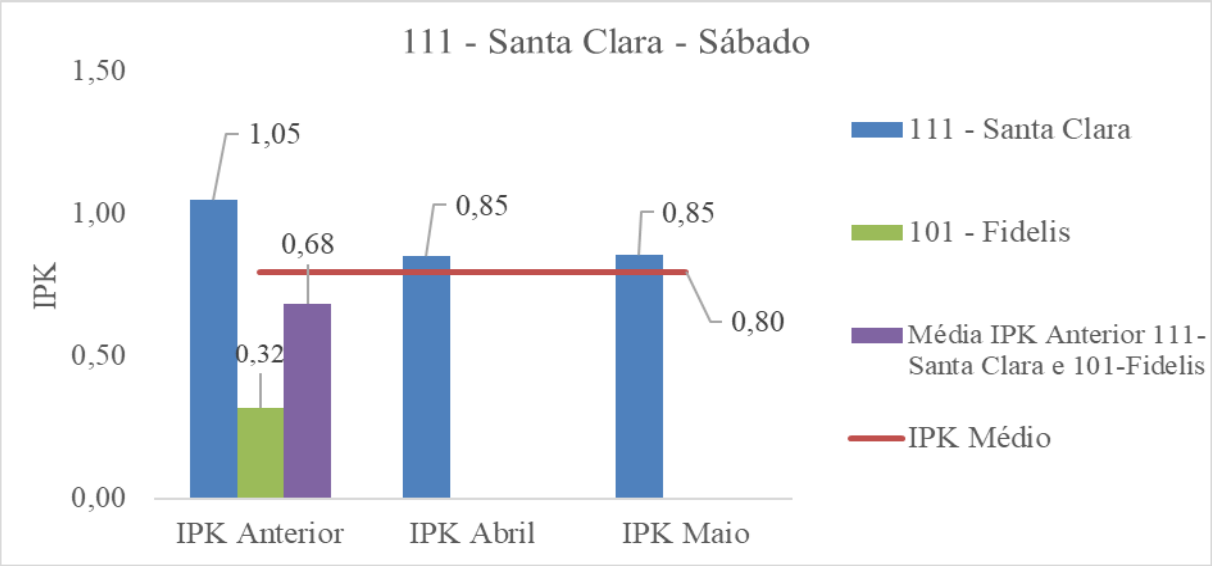
Gráfico 4: Alterações no IPK da linha 111-Santa Clara – Semana (segunda a sexta).



Fonte: AGIR (2018).

O Gráfico 5 expressa os efeitos no IPK desta linha aos sábados, onde, comparando-se a média (0,68 pass./km) entre o IPK anterior das linhas 101-Fidelis e 111-Santa Cara com o IPK atual (0,85 pass./km) da linha 111-Santa Clara, observa-se um aumento neste índice de, aproximadamente, 25%.

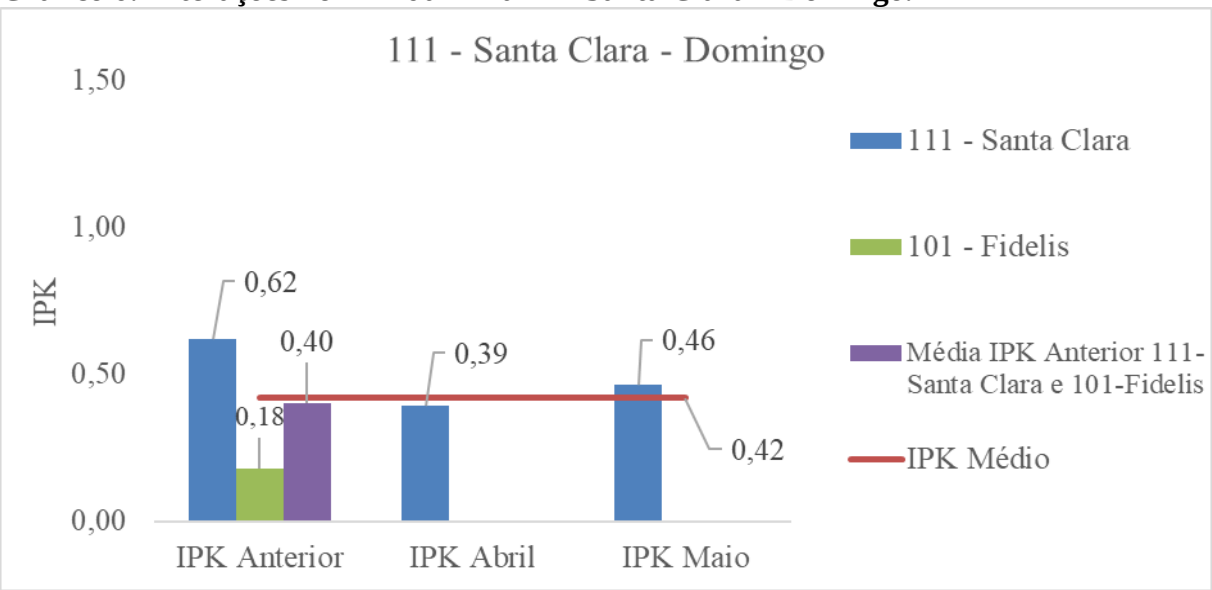
Gráfico 5: Alterações no IPK da linha 111-Santa Clara – Sábado.



Fonte: AGIR (2018).

O Gráfico 6 expressa esta mesma comparação entre as linhas para domingos e feriados, que aponta uma variação positiva de 16,1%, alterando o valor do IPK anterior médio de 0,40 pass./km para, atualmente, 0,46 pass./km. As variações de IPK na linha 111-Santa Clara nos finais de semana estão relacionadas à alteração em seu itinerário, visto que a linha passou a absorver toda a operação do sábados, domingos e feriados da linha 101-Fidelis, o que inclui seu itinerário e passageiros.

Gráfico 6: Alterações no IPK da linha 111-Santa Clara – Domingo.

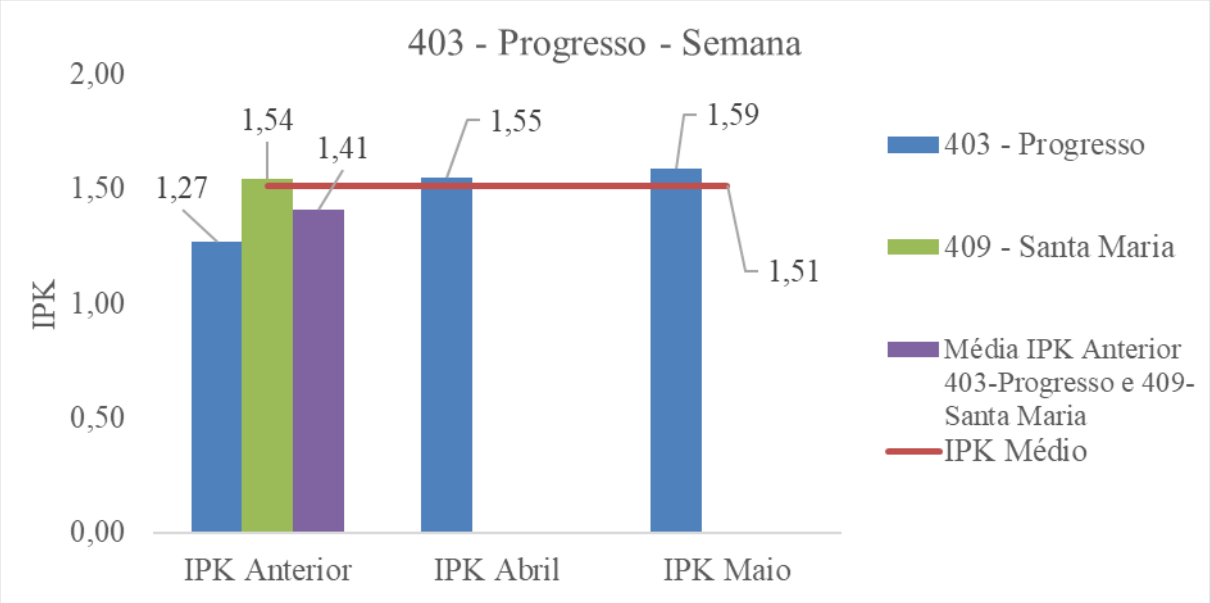


Fonte: AGIR (2018).

Conforme a Tabela 4, analisando-se as mudanças ao longo dos dois meses relativos ao período de testes para a linha 111-Santa Clara, observa-se um aumento de eficiência de maneira geral, onde seu IPK apresentou um acréscimo de 4,2% durante a semana, 24,9% aos sábados e 7,4% aos domingos e feriados.

Os Gráficos 7, 8 e 9 demonstram os efeitos das alterações para o IPK da linha 403-Progresso. Conforme o Gráfico 7, abaixo, constata-se que houve, para os dias de segunda a sexta, um aumento de 12,8% neste índice quando comparado à média anterior entre as linhas 403-Progresso e 409-Santa Maria, que acusava um IPK médio de 1,41 pass./km, passando, após a mudança, para um IPK de 1,59 pass./km.

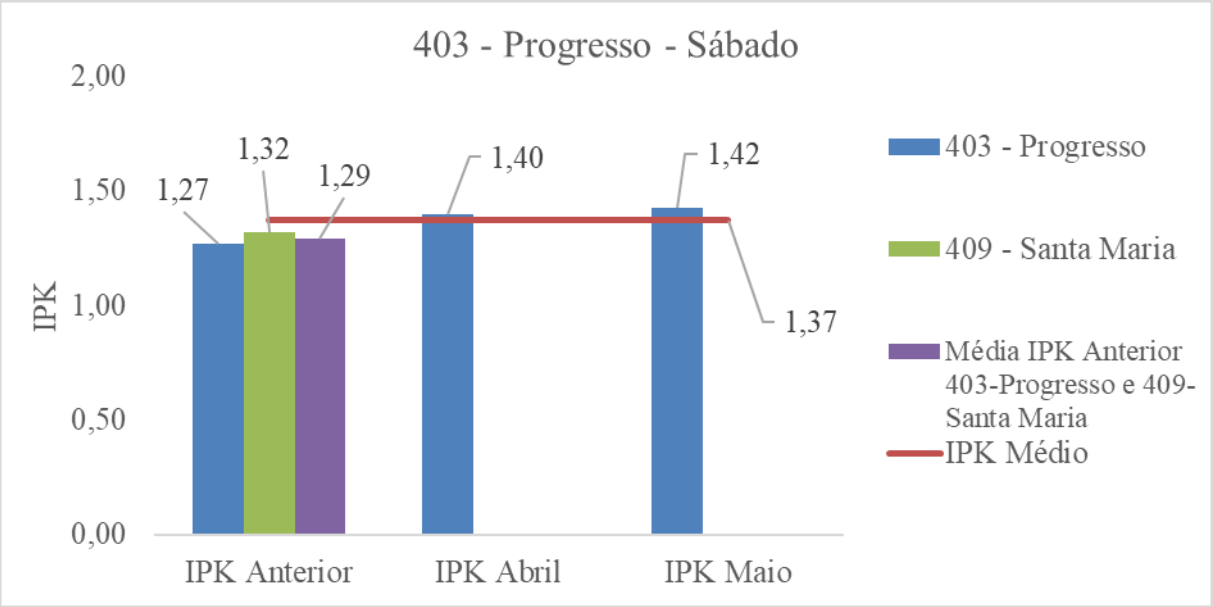
Gráfico 7: Alterações no IPK da linha 403-Progresso – Semana (segunda a sexta).



Fonte: AGIR (2018).

O Gráfico 8 apresenta estes efeitos para os sábados. Neste caso, o aumento do IPK atual, relativo à média dos índices anteriores (1,29 pass./km), foi de 10,1%, passando, portanto, ao valor atual de 1,42 pass./km.

Gráfico 8: Alterações no IPK da linha 403-Progresso – Sábado.

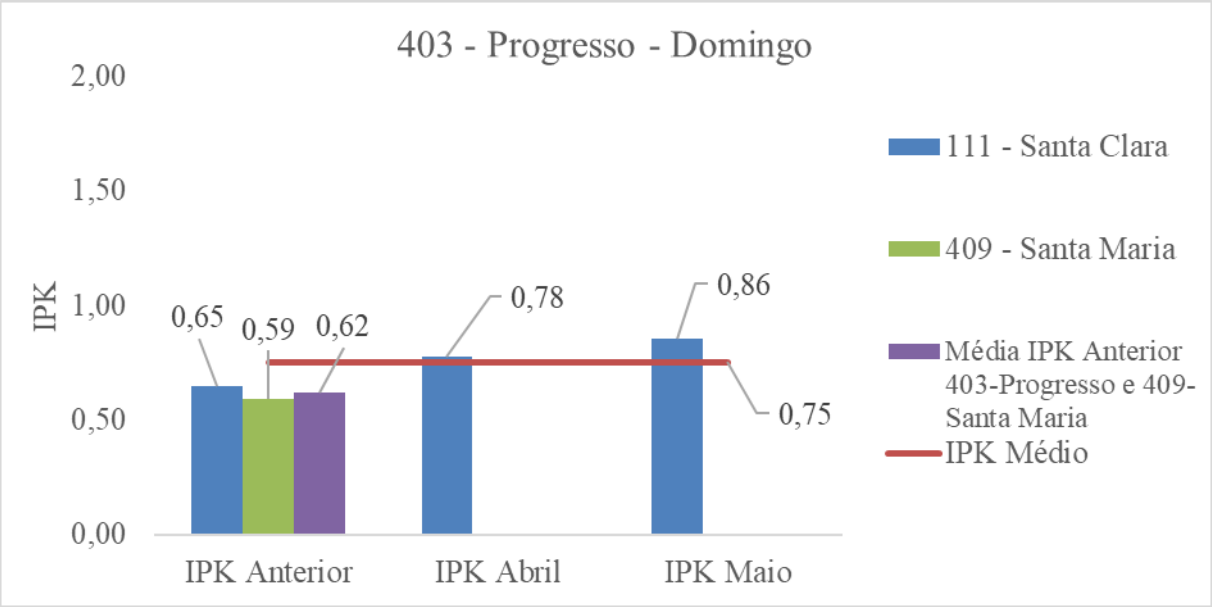


Fonte: AGIR (2018).

O Gráfico 9, por sua vez, apresenta os efeitos no IPK para os domingos e feriados. Nesta situação, a diferença observada entre o IPK atual, relativo a maio, 0,86 pass./km, e a média combinada anterior das duas linhas, 0,62 pass./km, foi de 38,3%.

A respeito da alteração demonstrada, pode-se afirmar que a aglutinação destas duas linhas resultou em um melhor desempenho para o sistema, considerando que os passageiros da linha 403-Progresso continuam a ser atendidos pela mesma oferta de horários e a Linha 409-Santa Maria teve um incremento significativo nos horários ofertados. Conclui-se que as alterações trouxeram benefícios aos usuários e ao sistema, atendendo de forma mais efetiva os usuários do 409-Santa Maria sem alterar o atendimento aos usuários da linha 403-Progresso e colaborando com a redução da quilometragem percorrida, o que auxilia na redução do custo de operação do sistema.

Gráfico 9: Alterações no IPK da linha 403-Progresso – Domingo.

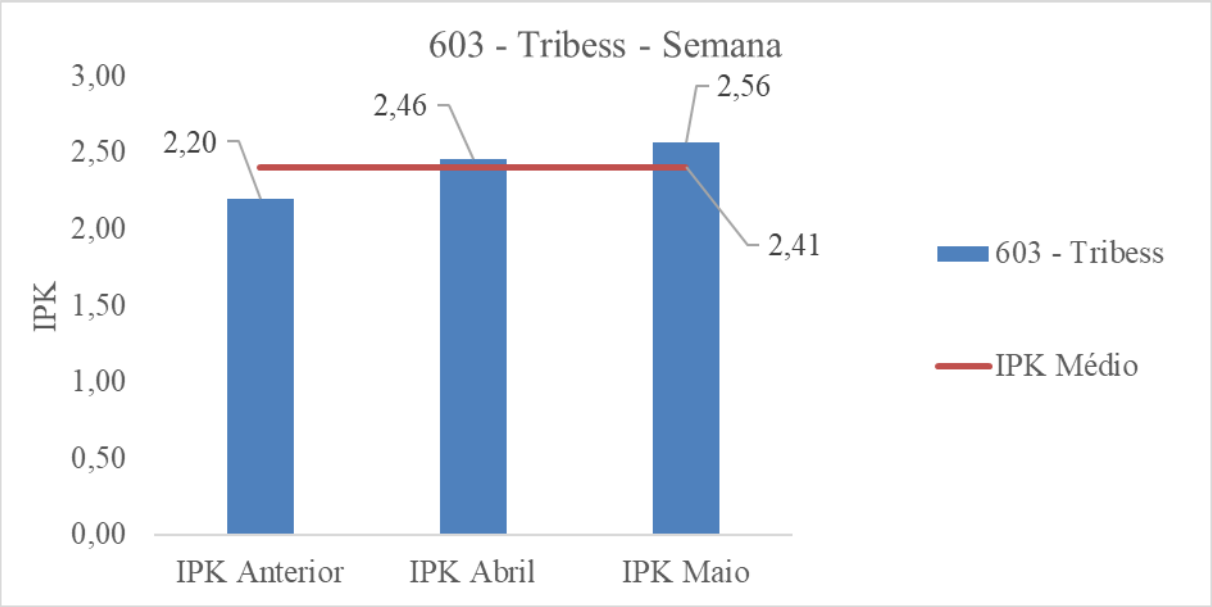


Fonte: AGIR (2018).

Avaliando-se a Tabela 4, observa-se que as mudanças ao longo dos dois meses relativos ao período de testes para a linha 111-Santa Clara resultaram em um impacto bastante positivo, fazendo com que seu IPK sofresse um acréscimo de 11,5% durante a semana, 9,1% aos sábados e 32% aos domingos e feriados.

Os Gráficos 10, 11 e 12 representam os efeitos das alterações sobre o IPK da linha 603-Tribess. O Gráfico 10 expressa a evolução do IPK anterior, de 2,20 pass./km, para o valor atual de 2,56 pass./km, relativo às viagens efetuadas durante a semana, de segunda a sexta. Esta evolução representa, portanto, um aumento de 16,7% neste índice.

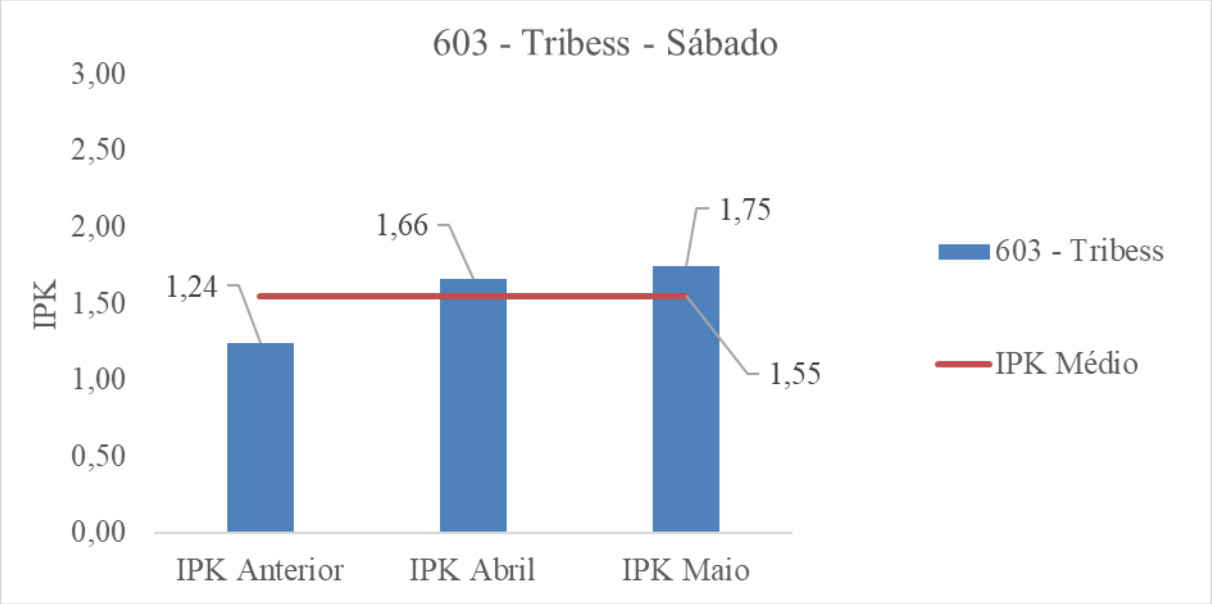
Gráfico 10: Alterações no IPK da linha 603-Tribess – Semana (segunda a sexta).



Fonte: AGIR (2018).

A variação no IPK da linha 603-Tribess para os horários de sábado está representada pelo Gráfico 11, no qual se pode observar uma variação positiva de 40,8% neste índice, alterando-se de, anteriormente, 1,24 pass./km, para o valor atual de 1,75 pass./km.

Gráfico 11: Alterações no IPK da linha 603-Tribess – Sábado.



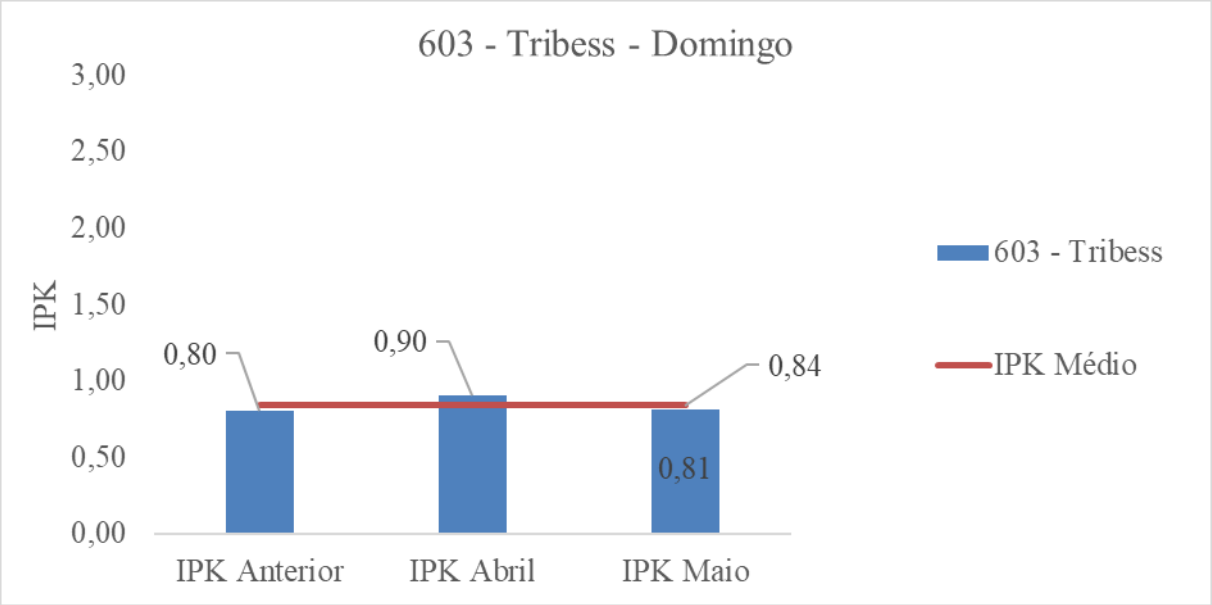
Fonte: AGIR (2018).

Já para os horários de domingo e feriados, a variação no IPK desta linha, conforme demostrado no Gráfico 12, foi de 0,7% positivos, alterando-se de 0,80 pass./km para 0,81

pass./km em maio. Atenta-se, porém, que ao avaliar-se a média entre os resultados do período de testes, referentes a abril e maio, obtém-se um aumento de 6,5% no IPK.

Analisando-se as mudanças efetuadas na linha 603-Tribess, onde buscou-se otimizar seu percurso modificando seu itinerário, conforme descrito no item 3.1.5 “Alteração linha 603-Tribess”, deste relatório, observa-se resultados positivos em relação ao seu IPK com o atual percurso.

Gráfico 12: Alterações no IPK da linha 603-Tribess – Domingo.



Fonte: AGIR (2018).

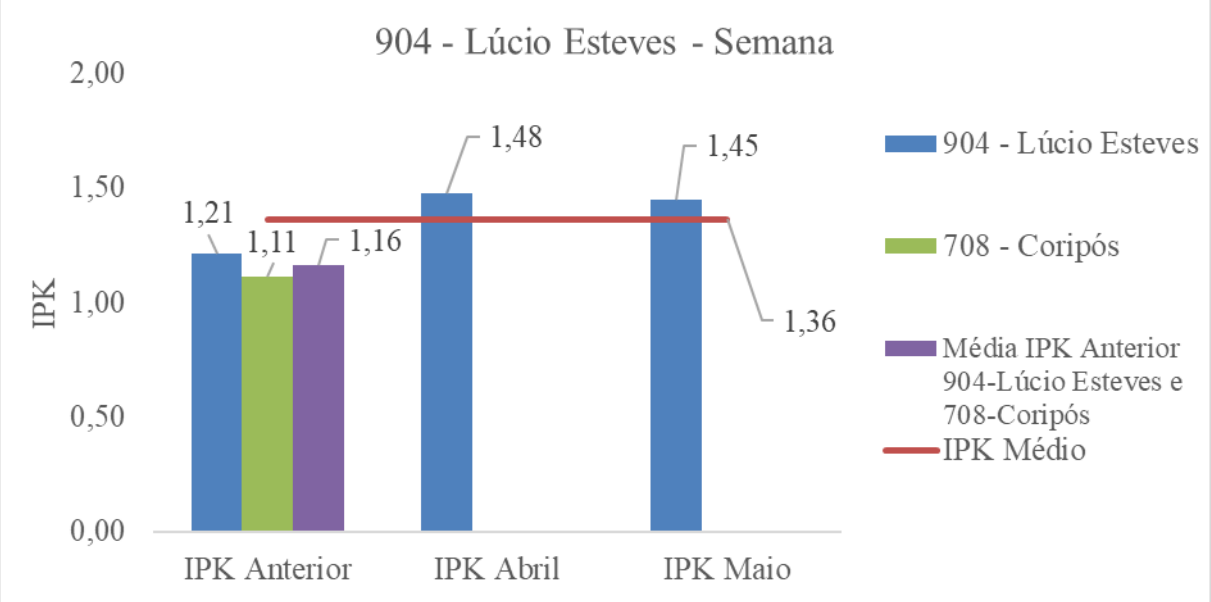
Portanto, ao se analisar as mudanças na linha 603-Tribess ao longo dos 02 meses relativos ao período de testes, conforme a Tabela 4, verificam-se resultados bastante positivos quanto ao IPK da linha, observando-se um acréscimo e 14,2% durante a semana, 37,2% nos sábados e 6,5% aos domingos e feriados.

Os Gráficos 13, 14 e 15 representam os efeitos no IPK da linha 906-Lúcio Esteves após a aglutinação desta com a linha 708-Coripós. Observa-se que, para fins de análise, o IPK anterior de ambas as linhas foi combinado, calculando sua média.

O Gráfico 13 apresenta o IPK destas linhas referentes à semana, de segunda a sexta-feira. Assim, comparando-se a média combinada do IPK anterior de cada linha (1,16 pass./km), com o IPK mais atual (1,45 pass./km), observa-se o aumento de 19,2% para este índice.

Por meio dos resultados apresentados pelas alterações na linha 904-Lúcio Esteves/Coripós, que através da aglutinação, passou a incorporar uma parcela dos usuários da linha 708-Coripós, comprova-se seu impacto positivo para o sistema. Nota-se que o aumento na eficiência proporcionado por estas mudanças é condicionado pelo fato que anteriormente, dos usuários da linha 708-Coripós, somente 57% da demanda atendida por esta linha efetivamente referia-se à localidade do Coripós, sendo o restante desta demanda composta por outras localidades que utilizavam a linha no decorrer de seu trajeto. Portanto, com a aglutinação, buscou-se incorporar à linha 906-Lúcio Esteves estes usuários da localidade do Coripós, uma vez que a demanda remanescente (43%) já seria atendida por outras linhas que operam em suas respectivas localidades.

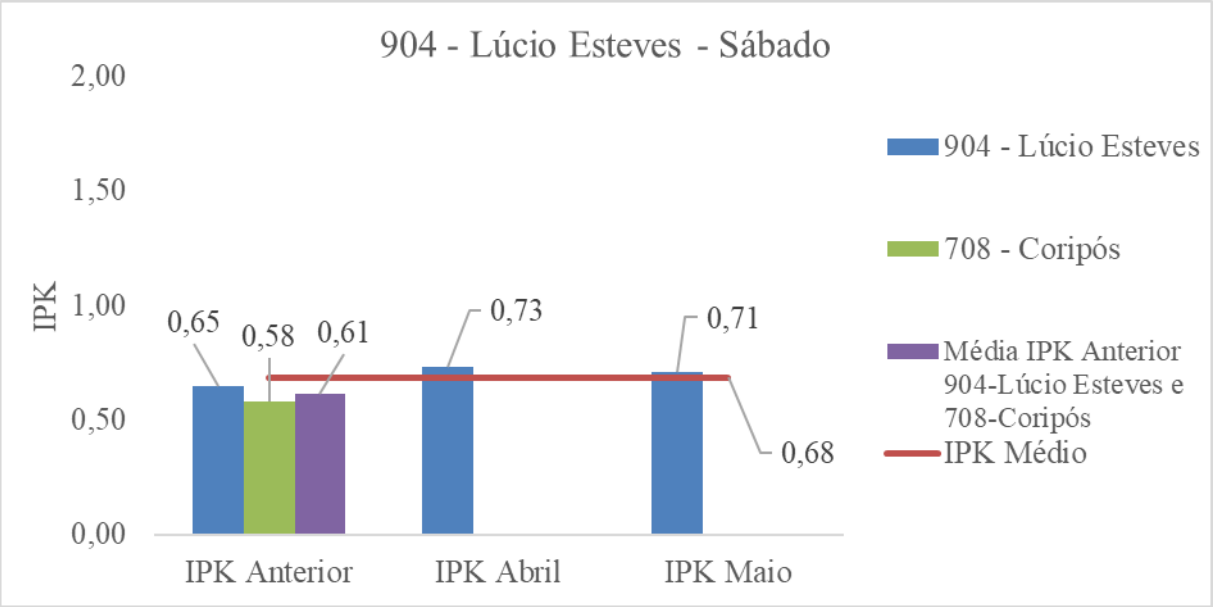
Gráfico 13: Alterações no IPK da linha 904-Lúcio Esteves – Semana (segunda a sexta).



Fonte: AGIR (2018).

A seguir, o Gráfico 14 representa os efeitos destas mudanças no IPK da linha 904-Lúcio Esteves/Coripós para os horários de sábado. Ao comparar o resultado da média combinada de cada IPK anterior (0,61 pass./km), com o valor do IPK atual, de 0,71 pass./km, constata-se o incremento de 15,4% neste índice.

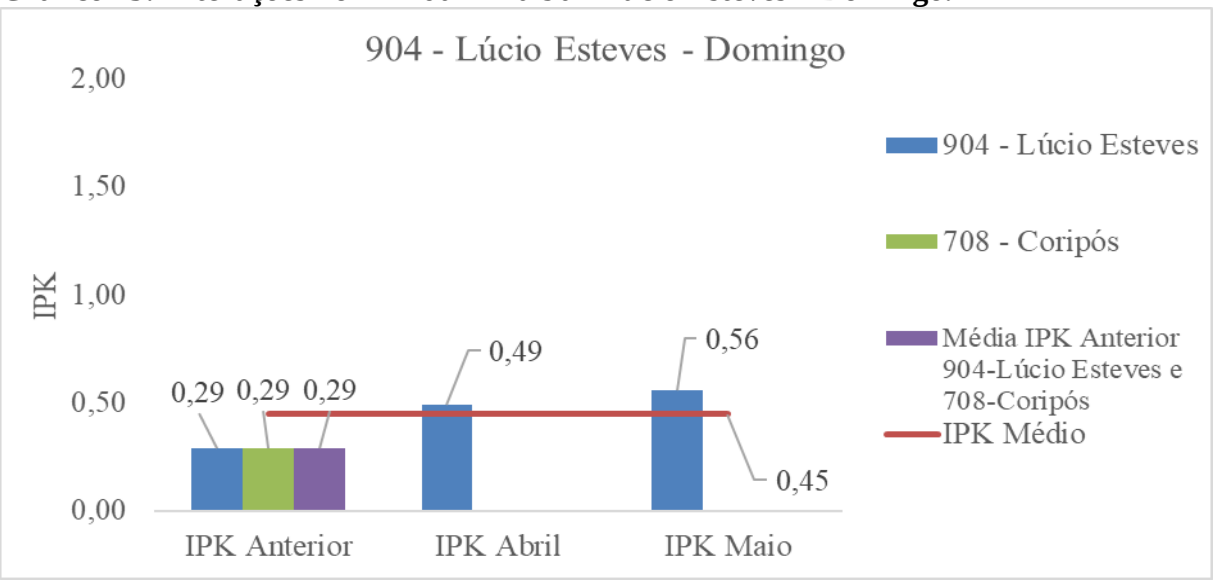
Gráfico 14: Alterações no IPK da linha 904-Lúcio Esteves – Sábado.



Fonte: AGIR (2018).

As mudanças no IPK relativas aos domingos e feriados são representadas pelo Gráfico 15. Ao se analisar estes dados, percebe-se que, na situação anterior à mudança, não haviam diferenças significativas entre o IPK das diferentes linhas, tornando-os praticamente idênticos. Comparando, portanto, o valor obtido pela média entre o IPK anterior de cada uma destas linhas (0,29 pass./km), com o IPK atual da 904-Lúcio Esteves/Coripós, de 0,56 pass./km, constata-se um aumento de 93,2% neste índice.

Gráfico 15: Alterações no IPK da linha 904-Lúcio Esteves – Domingo.

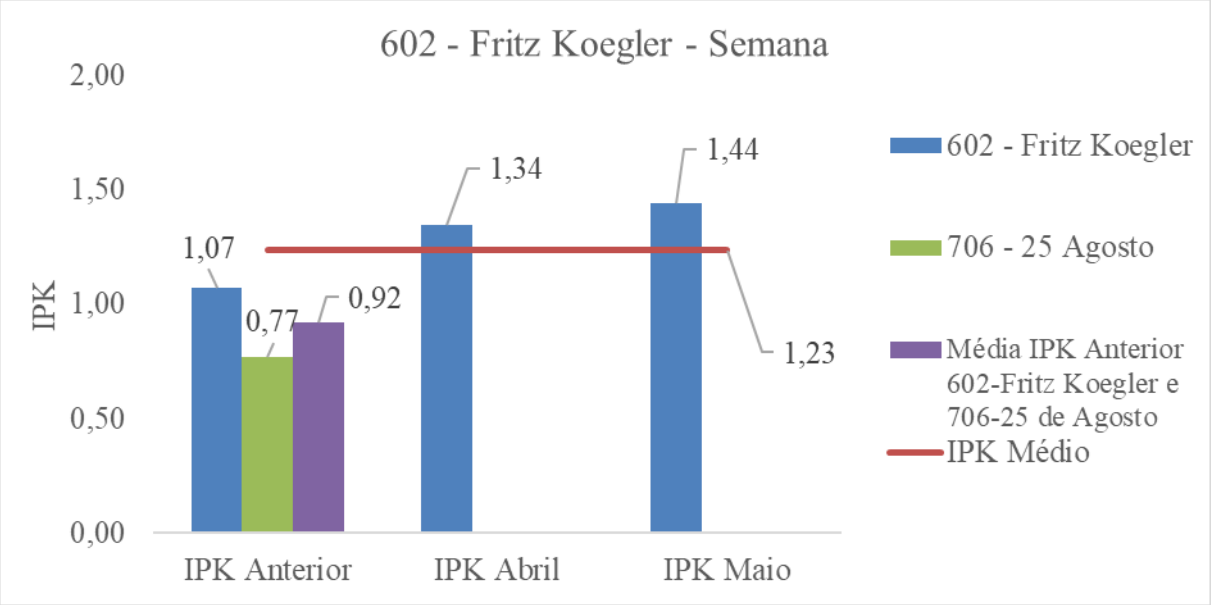


Fonte: AGIR (2018).

Em suma, analisando-se os impactos na linha 904-Lúcio Esteves ao longo dos 02 meses relativos ao período de testes, conforme a Tabela 04, observa-se um aumento considerável em sua eficiência, com um acréscimo em seu IPK de 25,6% durante a semana, 17,1% aos sábados e 81,7% aos domingos e feriados.

Por fim, o Gráfico 16 demonstra os efeitos no IPK da linha 602-Fritz Koegler decorrentes da aglutinação desta com a linha 706-25 de Agosto. Para fins da análise, o cálculo do IPK médio foi efetuado utilizando-se a média entre o IPK anterior de ambas as linhas.

Gráfico 16: Alterações no IPK da linha 602-Fritz Koegler – Semana (segunda a sexta).



Fonte: AGIR (2018).

Nota-se, portanto, de acordo com o Gráfico 16, que o IPK mais atual (1,44 pass./km), referente a maio de 2018, representa um aumento de 56,2% em relação à média do período anterior entre as linhas 706-25 de Agosto e 902-Fritz Koegler (0,92 pass./km). Em síntese, os impactos desta alteração ao longo dos 02 meses do período de testes, como demonstrado na Tabela 4, apresentaram impactos bastante positivos no IPK, gerando um aumento médio de aproximadamente 51%.

Observa-se ainda que a análise tange apenas para o período referente à semana, de segunda a sexta-feira, visto que a linha 706-25 de Agosto quase não possuía horários aos domingos e feriados e, aos sábados, havia uma quantidade bastante pequena de horários e passageiros, não impactando o IPK da linha 602-Fritz Koegler aos finais de semana.

Por meio das análises do IPK de cada uma das linhas supracitadas, fica evidente os impactos positivos ao sistema de transporte coletivo de Blumenau gerados por estas alterações, uma vez que é através do aumento na eficiência do atendimento à demanda que se faz possível o cumprimento dos termos contratuais nos moldes de uma tarifa módica e de um serviço com prestado de qualidade.

A Tabela 04 apresenta a variação dos índices de passageiro por quilômetro percorrido do período anterior às mudanças em relação aos índices atuais, obtidos através da média entre os meses de abril de maio de 2018, referentes ao período de testes.

Tabela 04 – Relação da variação entre o período do IPK entre o período anterior e posterior às mudanças.

01 DIA DA SEMANA						
LINHAS	**101 Fidelis**	**111 Santa Clara**	**403 Progresso**	**602 Fritz Koegler**	**603 Tribess**	**904 Lúcio Esteves**
IPK ANTERIOR	0,67	1,34	1,41*	0,92*	2,20	1,16*
IPK TESTES**	0,90	1,40	1,57	1,39	2,51	1,46
VARIAÇÃO %	34,81	4,20	11,53	51,04	14,23	25,56
SÁBADO						
IPK ANTERIOR	0,32	0,68*	1,29*	-	1,24	0,61*
IPK TESTES**	-	0,85	1,41	-	1,70	0,72
VARIAÇÃO %	-	24,87	9,09	-	37,20	17,1
DOMINGO						
IPK ANTERIOR	0,18	0,40*	0,62*	-	0,80	0,29*
IPK TESTES**	-	0,43	0,82	-	0,86	0,53
VARIAÇÃO %	-	7,39	31,96	-	6,52	81,74

Fonte: AGIR (2018)
* Relativo à média entre as linhas que foram aglutinadas.
** Relativo à média entre os meses de abril e maio de 2018.

Até o presente ponto foram apresentados as alterações propostas e os impactos que cada uma destas reflete sobre o Contrato de Concessão no que diz respeito a qualidade, atendimento e equilíbrio econômico-financeiro. A seguir é apresentado o processo de compensação de receitas e custos correspondentes aos meses de Concessão já decorridos.

6 AJUSTE AOS MESES DE CONCESSÃO JÁ DECORRIDOS: UMA PROPORÇÃO DE NOVE DOZE AVOS MAIS TRÊS DOZE AVOS REFERENTE AO PRIMEIRO ANO DE CONCESSÃO.

O ajuste aos meses de Concessão já decorridos ocorre porque todos os cálculos apresentados até este ponto foram realizados considerando a operação de toda a Concessão com a nova configuração de itinerário, sendo necessário incluir os valores incorridos pela Concessionária com a operação realizada até o presente momento. Ou seja, os impactos demonstrados refletem a ação destas mudanças sobre a tarifa proposta pela Concessionária na altura da Concorrência Pública, havendo necessidade de ajustar estes resultados ao contexto atual.

Essa situação requer muita atenção, pois sua dinâmica de construção busca compensar os custos e receitas ocorridos nos meses de execução do Contrato onde as condições para prestação do serviço eram aquelas estabelecidas no Contrato de Concessão. Porém, após nove (09) meses decorridos do início do Contrato de Concessão, algumas alterações propostas pela Comissão Mista Especial alteram estas condições inicialmente definidas. Sendo assim, propõe-se que seja efetuada uma compensação de valores, considerando os dois períodos distintos referentes ao primeiro ano de Concessão, ou seja, 9/12 (nove doze avos) referente ao Fluxo de Caixa Descontado (FCD) da Concessão e 3/12 (três doze avos) referente ao FCD Regulado, resultando nos valores de FCD Resultado, conforme o Quadro 18.

O Quadro 18 apresenta os valores para cada uma das ações descritas, de forma que, os valores apresentados na quarta coluna, FCD Resultado, são resultantes da soma proporcional equivalente a 9/12 dos valores apresentados na segunda coluna, FCD Concessão, com a proporção de 3/12 dos valores apresentados na terceira coluna, FCD Regulado.

A proporção calculada visa compensar a diferença ocasionada nos valores contratuais, uma vez que, as alterações propostas pela Comissão alteram as condições de contrato e, portanto, os custos ocorridos nos primeiros nove (09) meses são referentes aos valores inicias do Contrato, assim como a receita projetada (destaca-se que foi mantida a demanda prevista no Contrato de Concessão e não a efetivamente realizada pela Concessionária e que a equação de

reajuste tem função de corrigir a variação da demanda). Após as alterações propostas, restavam ainda três (03) meses de Concessão para a conclusão do primeiro ano de Contrato.

Esta relação de proporcionalidade 9/12 mais 3/12 tem origem na alteração das linhas e itinerários proposta por esta mesma Comissão, que entrou em vigor em 12 de abril de 2018, a partir do início dos testes propostos para aglutinação de linhas e alterações de itinerários.

Quadro 18: Compensações referentes aos meses de Concessão já decorridos.

	FCD CONCESSÃO ANO-01	FCD REGULADO ANO-01	FCD RESULTADO ANO-01
ENTRADAS	**96.073.474**	**92.850.811**	**95.267.809**
SAÍDAS	**146.141.708**	**126.989.502**	**141.353.656**
Custos Fixos da Concessão (independe da qde de linhas)	6.784.000	6.784.000	6.784.000
Taxa de Fiscalização - AGIR	165.024	0	123.768
Custos Variáveis Frota	72.330.684	70.220.981	71.803.258
Investimentos	61.862.000	45.230.949	57.704.237
Outorga	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Ações Regulatórias		-246.428	-246.428
FLUXO DE CAIXA ANTES DOS IMPOSTOS	**-50.068.233**	**-34.138.691**	**-46.085.848**
FLUXO DE CAIXA LIVRE	**-53.075.240**	**-36.696.263**	**-48.980.496**
TIR	**9,60%**	**9,60%**	**9,60%**
Valor da passagem embarcada	3,90	3,77	3,87
Qde de passageiros pagantes equivalentes	2.053.569	2.053.569	2.053.569

Fonte: AGIR. (2018).

Destaca-se que essa relação de proporcionalidade só terá efeito caso as alterações nas linhas e itinerários, em fase de teste, sejam efetivadas, pois as economias geradas pelas propostas da Comissão são proporcionadas por estas alterações, que impactam ao longo dos vinte (20) anos de Concessão. Caso as alterações em teste sejam revertidas ao formato original, os cálculos aqui apresentados perdem validade, devendo ser os mesmos refeitos e o equilíbrio contratual recomposto de forma imediata.

Ainda sobre a ação de proporcionalidade, deve-se registrar duas (02) situações específicas que não necessitam ser compensadas. A primeira delas referente ao valor previsto como custo da Concessionária para pagamento da "Taxa de Fiscalização – AGIR" (R$ 165.024,00), visto que, ao menos para o primeiro ano de Concessão, este valor está sendo quitado pelo Poder Concedente. O segundo ponto refere-se ao valor projetado na linha de "Ações Regulatórias", na coluna FCD Regulado (- R$ 246.428,00), este, equivalente ao

impacto regulatório ocorrido pela alteração dos investimentos previstos para o primeiro ano do Contrato e deslocados para o segundo ano de Concessão, referentes à aquisição do terreno e à construção da garagem. Ou seja, estes valores não deverão influenciar os cálculos para compensações referentes aos meses de Concessão já decorridos, por esse fato, foram considerados desta maneira.

Os resultados obtidos e demonstrados na última coluna, FCD Regulado, são utilizados para substituir os valores do primeiro ano de Contrato projetados no FCD Contratual, na aba DRE, que reflete seu efeito na aba FCD. Ou seja, como o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato se dá através da análise do FCD, ao se alterar as condições de negócio as variáveis de custos são alteradas, o que, por sua vez, acaba influenciando a necessidade de receita. Desta forma, apenas no primeiro ano, a fim de manter a paridade dos dois períodos destacados, procede-se com o preenchimento manual dos custos e impostos na DRE, ação esta que altera a necessidade de receita, equivalendo o período de 9/12 mais 3/12 referente ao primeiro ano da Concessão.

Destaca-se que foi necessário fixar os valores na aba DRE apenas no primeiro ano de Concessão do FCD, nas linhas: Receitas Tarifárias; (-) INSS (2%); (-) Despesas Operacionais (R$/KM Rodado); (-) Depreciação; (-) IR; e (-) CSLL. Essa necessidade se dá em virtude da compensação dos nove doze avos (9/12) mais três doze avos (3/12) descrita neste item, que reformulou os valores do primeiro ano, visto as alterações propostas e o desenvolvimento do novo cenário para o transporte público coletivo de Blumenau. Os pontos de destaque desta compensação são expressos ao decorrer de todo este relatório e tem como objetivo identificar o cenário real do primeiro ano de Concessão. Fica para o próximo Reajuste o equilíbrio pela demanda equivalente e pelos quilômetros percorridos, já para a Revisão Ordinária do Contrato, ficarão as compensações referentes aos ganhos de produtividade observados no decorrer dos três primeiros anos do Contrato.

7 AÇÕES REGULATÓRIAS

As ações regulatórias podem ser consideradas como o agregado das ações promovidas pela Comissão Mista Especial para o Transporte Coletivo de Blumenau. As ações requeridas pela Comissão estão sintetizadas neste sétimo item, de forma que todos os efeitos sobre a tarifa de ônibus estão computados, considerando inclusive o ajuste compensatório referente aos meses de serviço já prestados, lembrando que, diferente ao que define o Contrato de Concessão em seu Anexo V, que trata das Regras de Reajuste e Revisão Tarifárias, todos os efeitos foram calculados mantendo-se a demanda prevista no Edital e não a efetivamente realizada pela Concessionária, de forma que essa variação é compensada pelo cálculo anual de reajuste e que as possíveis variações não capturadas por esta equação de reajuste, que considera a variação do IPKe em seu denominador, serão revistas pela Revisão Tarifária Ordinária (RTO) do Contrato, onde se considerará as regras previstas no mesmo Anexo, recompondo o equilíbrio econômico e financeiro do Contrato de Concessão com base nos resultados reais apurados no período de RTO.

Estas ações regulatórias são vinculadas a assuntos que decorreram durante o período ao qual a Comissão Mista Especial foi constituída, sendo alguns procedimentos regulatórios tratados no âmbito da Comissão e outras ações resultantes das próprias demandas originadas pela Comissão. No Quadro 19 estão dispostas todas as ações consideradas regulatórias, que resultam em uma compensação financeira em favor da Concessionária, no primeiro ano, de mais de um milhão reais, e nos anos de dois (02) a oito (08), uma compensação financeira de aproximadamente R$ 43.000,00 (quarenta mil reais), este relativo à compensação referente à depreciação dos dezenove (19) veículos tipo Leve adquiridos com o preço anterior à alteração da potência dos veículos desta categoria.

Quadro 19: Demonstração das ações regulatórias.

		ANO-01	ANO-02	ANO-03	ANO-04	ANO-05	ANO-06	ANO-07	ANO-08	...	TOTAL
PIS CONFINS	+	R$ 450.280,03									R$ 450.280,03
R$ 0,05 da passagem	+	R$ -									R$ -
Alteração do investimento para o segundo ano	-	-R$ 246.428,22									-R$ 246.428,22
Pintura dos veículos	-	-R$ 60.756,48									-R$ 60.756,48
taxa de regulação	-	-R$ 165.024,00									-R$ 165.024,00
Compensação depreciação veículos 8 anos já comprados		R$ 43.658,44	R$ 43.658,44	R$ 43.658,44	R$ 43.658,44	R$ 43.658,44	R$ 43.658,44	R$ 43.658,44	R$ 43.658,44		R$ 349.267,50
Compensação da diferença dos 19 veículos leves já adquiridos antes da alteração.		R$ 349.267,50									R$ 349.267,50
Multa Terreno e garagem		R$ -									R$ -
Compensação de Receita Concessão		R$ 655.185,81									R$ -
Valor residual da Frota Compensado dos veículos de 19 veículos já comprados	-										R$ -
TOTAL		**R$ 1.026.183,08**	**R$ 43.658,44**	**R$ 43.658,44**	**R$ 43.658,44**	**R$ 43.658,44**	**R$ 43.658,44**	**R$ 43.658,44**	**R$ 43.658,44**	**R$ -**	**R$ 1.331.792,14**

Fonte: AGIR. (2018).

A seguir são apresentados os cálculos e justificativas para cada uma das ações regulatórias apresentadas no quadro anterior. Iniciando pela compensação financeira a favor da Concessionária, decorrente do fim da isenção do subsídio, a nível federal, dos impostos PIS e COFINS incidentes sobre o preço do combustível Diesel-S10. Esta compensação tem origem e base no Procedimento Administrativo nº 038/2017 da AGIR, que trata da revisão tarifária extraordinária transporte coletivo Blumenau. Este procedimento aponta que, em decorrência do fim dos subsídios destes impostos, a Concessionária foi penalizada R$ 450.280,03. Este valor resulta do desequilíbrio apontado pela Concessionária de R$ 0,05 por passageiro equivalente, referente ao período compreendido entre 21 de julho de 2017 a 15 de dezembro de 2017. Para maiores informações sobre este valor, pode-se verificar o Parecer Administrativo Complementar nº 036/2018. De forma resumida, o Quadro 20 apresenta a base de cálculo que resulta o valor a ser reembolsado em virtude do fim do subsídio federal que insidia sobre o preço do combustível Diesel-S10.

Quadro 20: Compensação de Receita referente à alteração nos impostos PIS COFINS.

Ação	Valor Original	Valor Atual	Diferença	Demanda equivalente	Valor a Reembolsar
Compensação de Receita	R$ 3,90	R$ 3,95	R$ 0,05	9.005.600,50	R$ 450.280,03

Fonte: AGIR. (2018).

Referente à frustação de receita ocasionada pela Decisão nº 24/2017, presente no Procedimento Administrativo nº 043/2017 - Reajuste Transporte Coletivo Blumenau, da AGIR, equivalente a R$ 0,05 por passageiro equivalente, que passou a ocorrer após 16 de dezembro de 2017 (data que entrou em vigor o primeiro reajuste da tarifa), destaca-se que, observando-se as mudanças ocorridas em linhas e itinerários a partir do mês de abril de 2018, que provocam

um redutor de custo operacional, considera-se para o cálculo da demanda equivalente apenas o período compreendido entre 16 de dezembro de 2017 a 31 de março de 2018, somando neste espaço de tempo mais de 5,7 milhões de passageiros equivalentes. Assim, no Quadro 21, pode ser observado a relação de preço da tarifa, a diferença entre a tarifa original e a tarifa praticada, bem como a demanda equivalente que resulta no valor a reembolsar, em favor da Concessionária, de aproximadamente R$ 289.000,00 (duzentos e oitenta e nove mil reais).

Quadro 21: Compensação de Receita referente a diferença de R$0,05 na tarifa efetiva.

Ação	Valor Original	Valor Atual	Diferença	Demanda equivalente	Valor a Reembolsar
Compensação de Receita	R$ 4,10	R$ 4,05	R$ 0,05	5.783.019,00	R$289.150,95

Fonte: AGIR. (2018).

A alteração dos investimentos, previstos para o primeiro ano de Concessão e transferidos para o segundo ano, reflete um impacto financeiro em favor da tarifa, ou seja, em desfavor à Concessionária, conforme já apresentado no item 4. O efeito desta alteração reduz R$ 0,01 da tarifa proposta no ato da Concorrência, assim, visto que a não realização dos investimentos previstos para o primeiro ano é de responsabilidade da Concessionária, a diferença apurada na tarifa deverá ser compensada em favor dos usuários.

Assim, considerando a demanda equivalente projetada no Contrato de Concessão para o primeiro ano, foi calculado, conforme mostra o Quadro 22, o valor a ser compensado em favor dos usuários, referente a diferença de R$ 0,01 apurada. Ou seja, a demanda equivalente mensal é de aproximadamente 2 milhões de passageiros, assim, ao multiplicar esta demanda equivalente por doze meses e pelo valor apurado, chega-se ao valor a ser reembolsado à tarifa, de mais de R$ 246.000,00 (duzentos e quarenta e seis mil reais). O "Valor a Reembolsar" apresenta-se negativo pois é em desfavor à Concessionária.

Quadro 22: Compensação de Receita referente à alteração nos investimentos.

Ação	Passageiro Equivalente	Meses	Valor	Valor a Reembolsar
Alteração do investimento para o segundo ano	R$ 2.053.568,51	12,00	R$0,01	-R$ 246.428,22

Fonte: AGIR. (2018).

A padronização visual da frota de veículos, prevista neste Contrato de Concessão e conforme Procedimento Administrativo nº 037/2017, foi orçado em um custo superior a 264 mil reais. Conforme decisão, esse valor foi destinado à padronização visual dos terminais, em substituição à pintura dos veículos mais antigos e de cor branca, visto que estes uma vez a ponto de completar seu ciclo de utilização, serão substituídos nos primeiros anos da Concessão.

De forma resumida, o Quadro 23 traz os valores referentes a esta ação regulatória, onde o valor atual orçado para padronização visual dos veículos é suficiente para cobrir o orçamento final para padronização visual dos terminais, contemplando o projeto visual e execução dos serviços. A diferença entre o orçamento inicial para padronização visual dos veículos e o orçamento para padronização visual dos terminais deverá ser reintegrada ao FCD em favor do usuário.

Quadro 23: Compensação de Receita referente à não padronização visual de todos os veículos.

Ação	Valor Original	Valor Atual	Valor a Reembolsar
Ação referente ao Procedimento ADM 037/2017	R$ 264.750,48	R$ 203.994,00	-R$ 60.756,48

Fonte: AGIR. (2018).

A taxa de regulação é um custo a ser quitado pela Concessionária, conforme previsto no FCD, desta forma, este custo está previsto nesta Concessão e seu valor é de aproximadamente R$ 165.000,00 (cento e sessenta e cinco mil reais). Ocorre que, ao menos durante o primeiro ano da Concessão, a Prefeitura Municipal de Blumenau foi quem efetuou o pagamento da taxa de regulação, assim como vinha ocorrendo antes da Concessão. Sendo assim, o valor projetado no FCD para esta despesa será glosado, no mesmo valor, reintegrando à tarifa. Destaca-se que essa situação ocorre por motivos pontuais, não sendo atribuído a nenhuma das entidades a renúncia ou sobreposição de quitação da taxa de regulação. Detalhes, no Quadro 24.

Quadro 24: Compensação de Receita Ação referente à Taxa de Regulação.

Ação	Valor FCD	Valor Pago	Valor a Reembolsar
Ação referente à Taxa de Regulação	R$ 165.024,00	R$ -	-R$ 165.024,00

Fonte: AGIR. (2018).

A redução da potência dos veículos, apresentada no item 2.2.2, impactará os investimentos para os veículos tipo Leve, reduzindo em 6,45% o valor de aquisição de cada unidade. Ocorre que dezenove (19) veículos já haviam sido comprados sem o redutor do preço de aquisição.

Esse fato foi discutido no âmbito da Comissão Mista Especial e definiu-se que a diferença no valor de investimento deverá ser compensada a favor da Concessionária, bem como a diferença no valor de depreciação e valor residual do investimento. O Quadro 25 resume esta ação. A diferença de a ser compensada a favor da Concessionária soma aproximadamente R$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais) no ano 01 da Concessão.

Quadro 25: Compensação de Receita referente à compra e depreciação dos 19 veículos já renovados.

Ação	Valor Original	Valor Atual	Valor a Reembolsar por veículo	Valor a Reembolsar 19 veículos
Compensação veículos 8 anos já comprados - Valor de compra	R$ 285.000,00	R$ 266.617,50	R$ 18.382,50	349.267,50
Compensação veículos 8 anos já comprados - Depreciação	R$ 35.625,00	R$ 33.327,19	R$ 2.297,81	43.658,44

Fonte: AGIR. (2018).

Destaca-se que o valor de depreciação foi projetado para a vida útil dos dezenove (19) veículos adquiridos, ou seja, para não trazer a valor presente o saldo a compensar a empresa, o mesmo foi projetado para oito (08) anos de concessão.

Conforme já mencionado no item 6 deste relatório, as ações ora executadas deverão ser avaliadas sobre a ótica do impacto econômico-financeiro que as alterações propostas causam ao equilíbrio do Contrato de Concessão, principalmente quanto ao fato que a Concessão se encontra em curso e, no primeiro ano, nove (09) meses decorreram até as alterações propostas passarem a ser efetivas. Desta forma, conforme já apresentado, dever-se-á reembolsar a Concessionária um saldo financeiro equivalente a compensação 9/12 (nove doze avos) em relação aos valores do ano 01 do FCD mais a proporção de 3/12 (três doze avos) em relação à projeção dos valores atualizados pelas alterações propostas pela Comissão.

Os valores apurados, calculados de forma independente, resultam em uma compensação financeira a favor da Concessionária maior que 655 mil reais, assim como apresentado no Quadro 26. Destaca-se que essa compensação se dá em virtude das alterações efetuadas no decorrer do ano 01 da Concessão, visto que nos demais anos, o próprio modelo de equilíbrio econômico-financeiro se ajusta.

Quadro 26: Compensação de Receita referente aos meses de serviço já executados.

Compensação proporcional aos meses de Concessão já executados				
Ação	**Valor Original**	**Valor Atual**	**Valor ponderado**	**Valor a Reembolsar**
Compensação proporcional aos meses de Concessão já executados	R$ 96.073.474,43	R$ 93.997.826,05	R$ 94.653.011,86	R$ 655.185,81

Fonte: AGIR. (2018).

As ações regulatórias, entre compensações financeiras a favor e desfavor da tarifa, resultaram em um valor superior a um milhão reais a favor da Concessionária, este, a ser compensado no primeiro ano de Concessão e durante os próximos oito (08) anos as alterações que se referem à depreciação serão compensadas ano a ano. Isso se dá em função da diferença do valor de aquisição dos dezenove (19) veículos, que foi maior que dos demais, necessitando a compensação. Somando todas as compensações o valor a ser compensado aproxima-se de 1,3 milhões de reais.

A seguir apresenta-se o resultado final, que considera todas as alterações propostas, as compensações financeiras e a projeção considerando os novos resultados após as alterações.

8 RESULTADO FINAL E IMPLANTAÇÃO.

A Comissão Mista Especial finaliza suas ações demonstrando os efeitos resultantes que as alterações propostas revertem à tarifa. Até aqui foram demonstrados, passo a passo, cada alteração proposta e seu efeito sobre a tarifa de transporte público coletivo de Blumenau.

O resultado final considera as alterações propostas e também as compensações financeiras. Desta forma, o resultado obtido por esta Comissão, após corrigir-se alguns pontos que possibilitaram diminuir despesas, reduzir investimentos e executar as compensações financeiras necessárias, resultando na redução de R$ 0,09 da tarifa, destacando, como já mencionado, que este cálculo foi realizado mantendo-se a demanda equivalente definida no contrato de concessão e não a efetivamente realizada pela concessionária, a qual é efetivamente corrigida pela equação de reajuste tarifário.

O resultado das ações propostas, quando analisado isoladamente por grupo de despesa, considerando o peso que cada uma destas reflete na tarifa, é apresentado no Quadro 27, a seguir. Neste quadro é possível observar que o valor total da tarifa é de R$ 3,81, após todas as alterações

propostas, assim, considerando a tarifa inicial contratual de R$ 3,90 obtém-se R$ 0,09 a favor dos usuários, ou seja, esses nove centavos que poderão ser compensados como redutor tarifário.

Quadro 27: Efeitos sobre a tarifa após compensações.

Resumo da tarifa por centro de custo	Edital	Total	Diferença
Motorista	**0,92**	**0,91**	**-0,01519**
Subsídios tarifários e gratuidades	**0,47**	**0,46**	**-0,01089**
Investimentos	**0,47**	**0,44**	**-0,03012**
Manutenção e Seguro	**0,52**	**0,51**	**-0,00900**
Combustível	**0,54**	**0,53**	**-0,01388**
Cobrador	**0,60**	**0,59**	**-0,01004**
Impostos	**0,13**	**0,13**	**-0,00113**
Gastos Administrativos	**0,24**	**0,24**	**0,00024**
TOTAL	**3,90**	**3,81**	**-0,09**

Fonte: AGIR. (2018).

Uma vez as alterações efetivadas, a compensação a favor dos usuários poderá ser concretizada. Ou seja, conforme apresentado nesse relatório, a alteração da potência dos veículos tipo Leve, acatadas conforme 2º Termo Aditivo do Contrato de Concessão nº 042/2017 (Anexo II), que implica em um redutor de investimento e de consumo de combustível, considerando também a redução de quilometragem percorrida nas linhas aglutinadas e alteradas, mais as demais compensações, tornam possível reduzir em R$0,09 a tarifa praticada.

A redução da tarifa deverá considerar o período que se encontra a Concessão, visto que em dezembro, conforme Contrato de Concessão, ocorrerá o reajuste inflacionário da tarifa, para recomposição do poder de compra deteriorado pela inflação corrente. Desta forma, cabe aqui uma questão de definição quanto à aplicação do redutor tarifário, a poder este ser aplicado de imediato, ou seja, a partir do próximo mês, por exemplo, ou que esta compensação que reduz a tarifa seja aplicada apenas em dezembro, na altura do reajuste tarifário, evitando assim a oscilação a tarifa durante o período inferior a 12 meses.

9 RECOMENDAÇÕES.

A Comissão Mista Especial para Transporte Público Coletivo de Blumenau, diante do exposto até aqui, recomenda:

1. Manter as alterações nas linhas e itinerários, conforme justificativas apresentadas no item 5;
2. Aplicar a redução de tarifa obtida pelas ações propostas em dezembro 2018 junto ao reajuste tarifário;
3. Finaliza-se a Comissão e cada instituição retoma suas funções sem que se perca as boas práticas adquiridas para a gestão deste Contrato de Concessão;
4. O próximo reajuste tarifário deverá ser pautado nos dados utilizados para calcular o primeiro reajuste e as informações atualizadas para assim verificar o impacto real da variação de preço ocorrida no período, bem como a variação do IPKe;
5. Ao resultado obtido pelo cálculo de reajuste deverá ser reduzido o valor de R$0,09 referente às alterações realizadas no âmbito desta Comissão;
6. Que o equilíbrio econômico e financeiro desta Concessão seja acompanhado durante todo o período e que qualquer desequilíbrio seja avaliado;
7. Avaliar junto ao departamento técnico (SETERB, BluMob, Prefeitura Municipal e AGIR) situações de sobreposição de linhas que ainda existem no sistema, para que estas sejam corrigidas, resultando em uma maior eficiência e eficácia da prestação de serviço;
8. Adequação da Oferta à Demanda durante os finais de semana, sábados, domingos e feriados;
9. Orientar a Administração Municipal Concedente, no sentido de que, quando da implementação de obras que possam impactar o transporte público coletivo, tal impacto/custo seja alocado no valor da referida obra, com posterior ressarcimento à Concessionária, sem que isso cause impacto no cálculo da tarifa, uma vez que incremento em quilometragem reflete em aumento de custo;

10. Promover, na sequência do encerramento desta Comissão, estudos para análise da composição tarifária, no sentido de apurar as gratuidades e outros benefícios, de modo que tais valores não sejam remunerados tão somente pelos usuários do sistema;
11. Desenvolver estudos relacionados à tarifa embarcada diferenciada, ou seja, uma tarifa definida para o uso do cartão e uma tarifa diferenciada para pagamento em dinheiro, de modo que não seja alterado o equilíbrio econômico e financeiro da Concessão;
12. Recomenda-se a análise sistêmica das legislações relacionadas no Anexo I.10 do Edital de Licitação, em especial as que dispõe sobre gratuidades e isenções, tendo em vista que as mesmas afetam diretamente no valor da tarifa, bem como, a possibilidade de medidas que visam diminuir o custo, como o incentivo ao uso do cartão, tarifa embarcada, cadastramento voluntário dos idosos, a revisão do período escolar e a possibilidade de implantação de linhas testes sem a figura do cobrador, situações estas que poderão refletir diretamente no custo da composição da tarifa.

Para além destas recomendações, entende a Comissão Mista Especial para Transporte Público Coletivo de Blumenau, que ainda há espaço para otimizar o sistema hoje ofertado à população sem causar prejuízo aos usuários. Ainda há outras linhas sobrepostas que, após estudo, poderão ser aglutinadas e assim corroborar para a redução das despesas operacionais, bem como auxiliar no controle da quilometragem percorrida, que influencia diretamente no cálculo do IPKe.

Para controlar a quilometragem percorrida, deve-se avaliar a oferta de serviço oferecido nos finais de semana, visto que nos sábados e domingos a oferta é superior à demanda, de forma que essa combinação resulta em um IPKe muito abaixo da média semanal, situação esta, que acaba por prejudicar o resultado da variável IPKe do mês. No Quadro 28 verifica-se as variáveis referentes aos finais de semana, para sábado e domingo, desde o início da Concessão.

Quadro 28: IPKe de sábado e domingo.

ANO	MÊS	SÁBADOS				DOMINGO			
		P. Eq.	Km	IPKe	DIAS	P. Eq.	Km	IPKe	DIAS
2017	Julho	145.339,00	142.434,00	1,0204	5	83.096,00	103.135,00	0,80570127	4
	Agosto	131.040,00	113.950,00	1,14998	4	59.022,00	82.508,00	0,71534881	4
	Setembro	126.805,00	113.940,00	1,11291	4	62.304,00	82.512,00	0,75509017	4
	Outubro	142.354,00	116.992,00	1,21678	4	87.638,00	105.673,00	0,829332	5
	Novembro	127.653,00	113.478,00	1,12491	4	67.057,00	82.528,00	0,81253635	4
	Dezembro	158.653,00	140.577,00	1,12858	5	76.313,00	101.634,00	0,75086093	5
2018	Janeiro	107.375,00	113.313,00	0,9476	4	53.085,00	85.378,00	0,62176439	4
	Fevereiro	113.756,00	114.241,00	0,99575	4	53.313,00	82.920,00	0,64294501	4
	Março	151.077,00	140.414,00	1,07594	5	58.364,00	81.690,00	0,71445709	4

Fonte: AGIR. (2018).

Verifica-se no quadro anterior a quantidade de passageiro equivalente (pass. eq.), a quilometragem percorrida (km), o índice de passageiro por quilômetro equivalente (IPKe) e a quantidade de dias por mês (dias). Esta última variável expressa quantos sábados e quantos domingos ocorreram em cada mês analisado. Destaca-se sobre este quadro, o IPKe dos sábados, próximo a um, e o IPKe dos domingos, com média aproximada de 0,7 pass.eq/km, ambos bem abaixo do IPKe Contratual de 1,477. Essa situação corrompe a gestão e o equilíbrio econômico financeiro da Concessão, uma vez que os resultados de IPKe nos finais de semana influenciam o IPKe mensal resultante.

Sobre esse efeito, a Comissão sugere que a oferta nos finais de semana seja adequada à demanda, de maneira que essa adequação seja projetada considerando a suavização de seus impactos, sem prejudicar os horários de maior demanda nem o atendimento adequado à sociedade.

Referente às linhas sobrepostas, que possibilitariam futuras aglutinações, destaca-se algumas opções, como por exemplo a linha 17-Troncal ou 607-Nova Esperança, a linha 401-Emílio Talman, as linhas 303-Franz Mueller com a 305-Herman Kratz; as linhas 703-Ribeirão Branco com 903-Eça de Queiroz e todas as demais possibilidades que impactem positivamente o sistema, de forma que a qualidade não seja prejudicada e que as ações possam gerar redução de custos.

Este relatório integra o Procedimento Administrativo nº 051/2017, que integrará o Procedimento Administrativo nº 033/2017, e terá seu conteúdo atualizado à medida que os

futuros investimentos sejam incorporados ao sistema de transporte público coletivo do município de Blumenau.

Este é o nosso relatório.

Blumenau (SC), em 20 de maio de 2018.

DANIEL ANTONIO NARZETTI
Gerente de Controle, Regulação e Fiscalização de Transporte Coletivo e demais Serviços Públicos da AGIR
CORECON-SC Nº 3512

MARIA DE FÁTIMA MARTINS
Assessora Jurídica da AGIR
OAB-SC 35.127.

MARCELO ALTHOFF
Presidente
SETERB

LUIZ PERON
SETERB

PAULO EDUARDO DE OLIVEIRA COSTA
Prefeitura Municipal de Blumenau

JULIO AUGUSTO SOUZA FILHO
Prefeitura Municipal de Blumenau

MAURÍCIO M. GARROTI
BluMob

ADÍLSON BATISTA
BluMob

MAURÍCIO XAVIER MULLER
Câmara Municipal de Blumenau

GILSON DE SOUZA
Câmara Municipal de Blumenau

ANEXO – I

Resolução nº 068/2017 - Comissão Transporte

RESOLUÇÃO Nº 068/2017

INSTITUI COMISSÃO MISTA ESPECIAL DETERMINADA NA DECISÃO Nº 024/2017 QUE TRATA DO REAJUSTE DO CONTRATO DE CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE BLUMENAU EXPLORADO PELA BLUMOB - SPE E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

HEINRICH LUIZ PASOLD, Diretor Geral da Agência Intermunicipal de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos Municipais do Médio Vale do Itajaí – AGIR, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto nº 022/2017, e observadas as disposições do Novo Protocolo de Intenções da AGIR e, de acordo com os demais dispositivos legais aplicáveis;

***RESOLVE*:**

Art. 1º. Fica criada uma Comissão Especial para analisar, desenvolver e apontar soluções de melhoria para o cumprimento e execução do Contrato de Concessão nº 042/2017 de 18/04/2017, que tem como objeto a prestação e a exploração do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros no município de Blumenau, exclusivamente na modalidade convencional.

Art. 2º. A referida Comissão Especial será composta por dois (02) representantes técnicos do município de Blumenau, dois (02) representantes técnicos da BLUMOB, dois (02) representantes técnicos da AGIR, dois (02) representantes técnicos do SETERB e dois (02) representantes técnicos do Legislativo Municipal.

Art. 3º. A Direção da Comissão será exercida por um dos membros da AGIR, que além do local e material para as reuniões, disponibilizará pessoal administrativo, quando necessário, para registros das decisões, providências e assessoramento.

Art. 4º. Dentre as atribuições dessa Comissão Especial estão a possibilidade da revisão das linhas e as quilometragens percorridas, pintura da frota antiga, instalação da garagem, reposição da frota antiga (antecipação), redução de veículos reserva, reavaliação da

frota operante, adequação ou não das normas apontadas pelo TCE/SC, questionamentos realizados e respondidos no Edital, gratuidades e isenções, fontes de financiamento, receitas acessórias, prazos para os reajustes e revisões, prazos para envio de documentos solicitados, ajustes para utilização do IPKe e, outras ações que a Comissão Especial entender como necessárias para a manutenção da TIR e a modicidade tarifária.

Art. 5º. A Comissão Especial deverá concluir seus trabalhos no prazo de 90 (noventa) dias, contados da instalação, podendo ser prorrogada por igual período, se assim requerido por pelo menos duas (02) das instituições mencionadas no art. 2º.

Art. 6º. De cada reunião e ou evento desenvolvido pela Comissão Especial, sempre contando com a presença mínima de três (03) das entidades mencionadas no art. 2º, deverá ser elaborada uma ata ou uma minuta, retratando as decisões adotadas, e o resultados dos votos, quando necessário.

Parágrafo Único: Cada entidade participante da Comissão tem direitos à dois (02) votos, cabendo o voto de desempate ao representante da AGIR que deve estar à frente da Comissão.

Art. 7º. Ao final dos trabalhos da Comissão, será lavrado um documento com as propostas aprovadas, de modo que, a partir dele, possa ser elaborado um Termo Aditivo Contratual, que submetido às partes, será assinado e anexo ao Contrato de Concessão nº 042/2017, após aprovação pelo Comitê de Regulação da AGIR.

Art. 8º. Fica facultado a Agência de Regulação, em sendo necessário, a contratação de empresa especializada, para análise das propostas aprovadas, bem como o Termo Aditivo, que ao final, pelos interessados deve ser firmado.

Art. 9º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Blumenau (SC), em 08 de dezembro de 2017.

HEINRICH LUIZ PASOLD
Diretor Geral da AGIR.

ANEXO – II

2º Termo Aditivo do Contrato de Concessão nº 042/2017 (Anexo II)

ESTADO DE SANTA CATARINA
MUNICÍPIO DE BLUMENAU

BLUMENAU

2° TERMO ADITIVO AO CONTRATO N°. 042/2017

CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE BLUMENAU, EXCLUSIVAMENTE NA MODALIDADE CONVENCIONAL, QUE ENTRE SI CELEBRAM O MUNICÍPIO DE BLUMENAU E BLUMOB CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE URBANO DE BLUMENAU SPE LTDA.

Aos 12 (doze) dias do mês de março de 2018 (dois mil e dezoito), presentes de um lado o **MUNICÍPIO DE BLUMENAU**, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ sob n° 83.108.357/0001-15, com sede nesta cidade, na Praça Victor Konder, n° 02, doravante denominado simplesmente **PODER CONCEDENTE**, neste ato representado pelo Exmo. Sr. Prefeito Municipal, Sr. Napoleão Bernardes, e pelo SETERB - Serviço Autônomo Municipal de Trânsito e Transporte de Blumenau, neste ato representado por seu Diretor Presidente, Sr. Carlos Lange, e, do outro lado, **BLUMOB CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE URBANO DE BLUMENAU SPE LTDA.**, inscrita no CNPJ sob o n° 27.274.241/0001-85, estabelecida na Rua Almirante Tamandaré, n° 1.500, Bairro Vila Nova (CEP 89035-000), na cidade de Blumenau/SC, doravante denominada simplesmente **CONCESSIONÁRIA**, neste ato representada pelos Srs. Maurício Marin Garroti, portador da cédula de identidade n° 28901313-6 e inscrito no CPF sob n° 219.094.868-17 e, Paulo Sérgio Coelho, portador da cédula de identidade n° 426172 e inscrito no CPF sob n° 162.329.256-53, celebram o presente **TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO**, nos termos do que dispõem as Leis Federais n° 8.666/93 e 8.987/95 e a Lei Municipal n° 7.127/07 e suas respectivas alterações, bem como o Edital de Concorrência n° 03-038/2016, de 30/01/2017, e demais normas aplicáveis à espécie, diante dos considerandos abaixo delineados, mediante as seguintes cláusulas e condições:

CONSIDERANDO que a CONCESSIONÁRIA tem a obrigação de compor a frota de veículos empregada na prestação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Blumenau de acordo com o que fora determinado pelo PODER CONCEDENTE no edital da concorrência pública n. 03-038/2016 e no contrato de concessão n° 042/2017 (fls.942-982);

CONSIDERANDO que parte da frota que iniciou a operação (prestação dos serviços) em 01/07/2017 foi composta por veículos (ônibus) usados e que, conforme disposto na cláusula décima, parágrafo 4°, do contrato de concessão, (fls. 951): **(i)** todos os veículos que iniciaram a operação na condição de usados deverão ser substituídos no prazo máximo de 03 (três) anos contados da data do início da operação, na razão de, no mínimo, 1/3 (um terço) por ano; **(ii)** na substituição de todo e qualquer veículo da frota, o veículo usado deverá ser obrigatoriamente substituído por veículo "zero quilômetro"; **(iii)** a substituição de veículos (renovação da frota) está sujeita à aprovação do SETERB;

CONSIDERANDO que constitui-se obrigação da CONCESSIONÁRIA, conforme previsto no anexo "I.3", "2", do Edital (fls. 215), compor a frota com veículos convencionais leves com potência (CV) "**>200**";

CONSIDERANDO que também é dever da CONCESSIONÁRIA, em atenção ao disposto no anexo "I.3", item "9", do Edital (fls. 222): **(i)** adequar os veículos (ônibus) usados que iniciaram a operação em 01/07/2017, inclusive no que se refere à pintura externa e comunicação visual (item "9.4", de fls. 222); e **(ii)** substituir os veículos que iniciaram a operação na condição de usados, obrigatoriamente, por veículos zero quilômetro, observando-se, neste aspecto, todas as exigências previstas nos itens "2" a "8" do anexo "I.3" do Edital (item "9.5", de fls. 222);

CONSIDERANDO que, até então, segundo o SETERB, os veículos convencionais leves, que integram atualmente o transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Blumenau, atendem à característica relativa à potência (">200"), referenciada num dos considerandos acima;

CONSIDERANDO que apesar da obrigatoriedade acima, concernente à pintura externa e comunicação visual dos veículos (ônibus) usados que comporam a frota no início da operação, a **CONCESSIONÁRIA** iniciou a prestação de serviços em 01/07/2017 com veículos usados na cor branca, tendo permanecido assim até então;

CONSIDERANDO que, em 19/07/2017 foi expedida a Portaria n° 120/2017-SETERB, designando servidores

públicos municipais para compor a comissão de fiscalização do contrato de concessão para a prestação e exploração do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Blumenau (fls. 1002-1003);

CONSIDERANDO que são objeto de regulação por parte da Agência Intermunicipal de Regulação do Médio Vale do Itajaí (AGIR) os serviços de transporte coletivo urbano, cujas atribuições foram delegadas por intermédio da Lei Municipal n. 8.363, de 15/12/2016;

CONSIDERANDO que, conforme TERMO DE JUSTIFICATIVA de fls. 995-1001 e demais documentos que o acompanharam nos autos da concorrência n. 03-038/2016 (fls. 1002-1244), diante dos considerandos acima, desde 21/07/2017 diversos expedientes (missivas/ofícios/memorandos) foram trocados entre o SETERB, a CONCESSIONÁRIA, a CÂMARA MUNICIPAL DE BLUMENAU, a PROGEM (Procuradoria Geral do Município de Blumenau), o GAPREF (Gabinete do Prefeito) e a AGIR, relacionadas às questões pormenorizadas nos considerandos acima;

E **CONSIDERANDO**, por fim, principalmente, o que dispôs: **(i)** o SETERB em seu TERMO DE JUSTIFICATIVA de fls. 995-1001; **(ii)** a DECISÃO n. 029/2018 (fls.1187-1189), exarada pela Diretoria Geral da AGIR nos autos do procedimento administrativo n. 037/2017, baseada no PARECER ADMINISTRATIVO/AGIR n. 035/2017 (fls. 1179-V-1182-v) e no PARECER JURÍDICO/AGIR n. 069/2017 (fls. 1183-1186), que deferiu o pedido da CONCESSIONÁRIA, no sentido de substituir, conforme previsto no Contrato de Concessão em questão, a pintura da frota antiga (ônibus brancos) pela implantação, nos 06(seis) terminais, da padronização visual, conforme proposta apresentada e aprovada pelo SETERB (fls. 1188-v) ; **(iii)** o OFÍCIO n. 039/2018 - Administrativo/AGIR (fls. 1190-1191), a DECISÃO n. 024/2017 (fls.1192-1199), a RESOLUÇÃO n. 068/2017 - AGIR (fls. 1200), a ATA da 2ª reunião da Comissão Mista Especial de fls. 1201-1205 e o PARECER n. 12, de 28/02/2018, da Diretoria Jurídica do SETERB (fls. 1240-1244), no sentido de inexistir óbice à alteração da potência (CV) especificada para os veículos tipo Convencional Leve, contida na tabela do item "2", Composição da Frota para início da operação, do Anexo "I.3" do contrato de concessão em questão, passando a constar ">180" onde antes constava ">200".

CLÁUSULA PRIMEIRA

Fica estabelecido que o valor do investimento a ser realizado pela CONCESSIONÁRIA, na ordem de **R$ 264.750,48** (duzentos e sessenta e quatro mil, setecentos e cinquenta reais e quarenta e oito centavos), previstos para a pintura dos 142 (cento e quarenta e dois) veículos que compõem, atualmente, a frota do transporte coletivo urbano do Município, conforme disposto no Anexo "I.3", item "9", subitem "9.4.", será aplicado da seguinte forma:

a) **R$ 154.675,00** (cento e cinquenta e quatro mil, seiscentos e setenta e cinco reais) na implantação do Projeto de Modernização da Comunicação Visual dos 06 (seis) Terminais de Integração, conforme proposta apresentada e aprovada pelo SETERB;

b) O saldo remanescente integrará o fluxo de caixa como receita tarifária;

c) Havendo qualquer variação no valor do Projeto de Modernização da Comunicação Visual dos 06 (seis) Terminais de Integração até a sua efetiva implantação, o saldo remanescente também fará parte do fluxo de caixa como receita tarifária;

d) A CONCESSIONÁRIA terá 30 (trinta) dias, a contar da assinatura deste termo aditivo, para iniciar a implantação do projeto aprovado pelo SETERB de Modernização da Comunicação Visual dos 06 (seis) Terminais de Integração, devendo finalizar em até 180 (cento e oitenta) dias.

CLÁUSULA SEGUNDA

Fica alterada a potência do motor (CV), de ">200" para ">180", especificada para os veículos (ônibus) tipo Convencional Leve, contida na tabela do item "2" - "Composição da Frota para o início da operação", constante no ANEXO "I.3" (fls. 215) - ESPECIFICAÇÃO BÁSICA DOS VEÍCULOS DA FROTA, com redução de:

a) 6,45% (seis vírgula quarenta e cinco por cento) para aquisição de veículos, conforme disposto no

Anexo relativo ao Fluxo de Caixa - na Aba "CAPEX Operacional - ônibus";

b) 3,48% (três vírgula quarenta e oito por cento) para consumo de combustível, disposto no Anexo relativo ao Fluxo de Caixa - na Aba "OPEX Variável";

c) O prazo de implantação (substituição dos veículos/ônibus usados por novos, com as referidas caracterísicas) deverá obedecer o cronograma previsto no Contrato de Concessão e seus anexos.

CLÁUSULA TERCEIRA

Permanecem inalteradas as demais cláusulas e condições do contrato primitivo.

E assim, por estarem certas e ajustadas, as partes contratantes assinam este Termo Aditivo de Contrato, em 04 (quatro) vias de igual teor, na presença de 02 (duas) testemunhas.

Blumenau, 12 de março de 2018.

NAPOLEÃO BERNARDES
Prefeito Municipal

CARLOS LANGE
Diretor Presidente do SETERB

MAURÍCIO MARIN GARROTI
BLUMOB CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE URBANO DE BLUMENAU SPE LTDA.

PAULO SÉRGIO COELHO
BLUMOB CONCESSIONARIA DE TRANSPORTE URBANO DE BLUMENAU SPE LTDA.

Testemunhas: 1).....

2).....

ANEXO – III

Atas das Reuniões da Comissão Mista Especial para o Transporte Público Coletivo de Blumenau

ATA DA 1ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA ESPECIAL, FORMADA POR REPRESENTANTES DA AGIR, DA PREFEITURA DE BLUMENAU, DO SETERB, DA BLUMOB, E DA CÂMARA DE VEREADORES DE BLUMENAU.

Aos vinte e um dias do mês de dezembro do ano de dois mil e dezessete, de acordo com o agendamento previamente realizado via e-mail, às nove horas e trinta minutos, reuniram-se na sala Vale Europeu, na sede da AGIR: o senhor Adilson Morais – Supervisor Operacional da BluMob, o senhor Maurício M. Garroti – Diretor da BluMob, a senhora Giovana Peron – Assessora de Diretoria da AGIR; o senhor Rodrigo Jansen – Procurador-Geral do Município de Blumenau, o senhor Paulo E. O. Costa – Secretário de Gestão e Transparência do Município de Blumenau, a senhora Maria de Fátima Martins – Assessora Jurídica da AGIR, o senhor Luiz Peron – Gerente de Programação Operacional do SETERB, o senhor Carlos Lange – Presidente do SETERB, o senhor Heinrich Luiz Pasold – Diretor Geral da AGIR, o senhor Daniel Antonio Narzetti – Gerente de Regulação de Transporte, o senhor Allison Nascimento – Chefe de Gabinete do Vice-Presidente da Câmara de Vereadores de Blumenau, e o senhor Lino José Kaltz – Assessor Político do Vice-Presidente da Câmara de Vereadores de Blumenau. O senhor Heinrich Luiz Pasold deu início à reunião cumprimentando a todos, apresentou cada membro da Comissão, e designou a mim, Giovana Peron, como secretária desta reunião. Em seguida, nomeou o senhor Daniel Antonio Narzetti como Presidente desta Comissão, e comentou sobre a documentação encaminhada juntamente com a convocação da reunião, que visa orientar os trabalhos futuros da Comissão Mista Especial. Na sequência, passou a palavra ao senhor Daniel Antonio Narzetti, que questionou se todos concordavam com os temas colocados em pauta para discussão, e se havia alguma sugestão a ser acrescentada; como não houve manifestações, a pauta foi aprovada por unanimidade. Na sequência, abordou o Regimento Interno da Comissão, que também já havia sido enviado com antecedência, e questionou se havia alguma colocação a ser feita. Tomando a palavra, o senhor Luiz Peron argumentou que no Artigo 5º do referido Regimento, a palavra "deliberar" deve ser substituída por "propor", visando evitar incoerências nas funções da Comissão. Tal sugestão foi acatada por unanimidade e será feita a revisão textual conforme proposto. Tomando a palavra novamente, o senhor Daniel Antonio Narzetti comentou sobre a necessidade de definição dos principais objetivos da Comissão Mista Especial, que envolvem a redução de custos operacionais do sistema de transporte coletivo, e das pautas que precisam ser analisadas. Comentou ainda que os encontros podem ser realizados quinzenalmente, e que os contatos podem ser mantidos via e-mail. O senhor Paulo Costa ratificou o exposto pelo senhor Daniel, e ainda argumentou que SETERB e a BluMob devem sugerir propostas e buscar chegar em um consenso para alcançar o objetivo principal, que é o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Tomando a palavra, a senhora Maria de Fátima Martins comentou sobre a análise feita pelo Tribunal de Contas do Estado no Contrato, e sobre os apontamentos feitos pelo Tribunal que devem ser levados em consideração. Tomando a palavra novamente, o senhor Paulo Costa ainda salientou a importância da participação dos vereadores da Câmara de Blumenau nas reuniões da Comissão, pois são um canal de contato direto com a população e com os outros membros do Poder Legislativo do município, e ainda porque a maioria das questões discutidas passará por aprovação na Câmara. Comentou-se ainda sobre a ordem dos temas a serem

discutidos, para haver uma sequência lógica e que permita uma logística adequada das alterações a serem feitas. Por fim, ficaram pré-estipulados alguns temas a serem discutidos na próxima reunião, foram divididas as responsabilidades entre as entidades para providência de materiais e documentos necessários, e ficou acordado que a próxima reunião será realizada no dia 25 de janeiro de 2018, no mesmo local e horário. Nada mais havendo a ser tratado, a reunião foi encerrada, e eu, Giovana Peron, secretária *"ad hoc"*, lavrei a presente ata, que será enviada aos presentes via e-mail, e considerada aprovada após a comprovação do seu envio, leitura e silêncio das partes no prazo de 02 (dois) dias quanto as eventuais alterações.

DANIEL ANTONIO NARZETTI **Gerente de Regulação de Transportes e** **Presidente da Comissão Mista Especial**	**GIOVANA PERON** **Assessora da Diretoria da AGIR e** **Secretária "*ad hoc*"**

ATA DA 2ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA ESPECIAL, FORMADA POR REPRESENTANTES DA AGIR, DA PREFEITURA DE BLUMENAU, DO SETERB, DA BLUMOB, E DA CÂMARA DE VEREADORES DE BLUMENAU.

Aos vinte e cinco dias do mês de janeiro do ano de dois mil e dezoito, de acordo com o agendamento previamente realizado via e-mail, às nove horas e trinta minutos, reuniram-se na sala Vale Europeu, na sede da AGIR: o senhor Fernando J. Vincenzo – Diretor da BluMob, o senhor Maurício M. Garroti – Diretor da BluMob, o senhor Rodrigo Jansen – Procurador-Geral do Município de Blumenau, o senhor Paulo E. O. Costa – Secretário de Gestão e Transparência do Município de Blumenau, a senhora Maria de Fátima Martins – Assessora Jurídica da AGIR, a senhora Giovana Peron – Assessora de Diretoria da AGIR, o senhor Daniel Antonio Narzetti – Gerente de Regulação de Transporte da AGIR, o senhor Luiz Peron – Chefe de Planejamento e Operação do SETERB, o senhor Carlos Lange – Presidente do SETERB, o senhor Nilton A. Spengler – Diretor de Transportes do SETERB, o senhor Allison D. do Nascimento – Chefe de Gabinete do Vice-Presidente da Câmara de Vereadores de Blumenau, e o senhor Maurício Xavier Müller – Controlador Interno da Câmara de Vereadores de Blumenau. O senhor Daniel Antonio Narzetti deu início à reunião cumprimentando a todos, e informou que os trabalhos desta reunião visavam apresentar os trabalhos desenvolvidos desde a primeira reunião da Comissão, e propostas de melhoria que focaram nas questões operacionais, de frota, econômico-financeiras e jurídicas da Concessão do Transporte Público. Em seguida, passou a palavra ao senhor Luiz Peron, que iniciou a explanação referente às questões de operação, apresentando a proposta do SETERB para reduzir a sobreposição de rotas e linhas que existem no sistema atual, que trazem prejuízos como atraso nas escalas e maior quilometragem rodada, sendo que usualmente elas percorrem praticamente os mesmos trajetos, o que auxilia logisticamente no remanejamento das rotas, e que as linhas, quando aglutinadas, acabam por permitir a reorganização de veículos em outras linhas com maior necessidade. As propostas de mudança nas rotas de algumas linhas foram: A linha 403 – Progresso, que passaria a fazer também o caminho da linha 409 – Santa Maria, eliminando assim a linha Santa Maria, esta alteração acaba por gerar um aumento nos horários para os passageiros da linha Santa Maria, e provoca uma redução de 3.500 quilômetros rodados por mês. Complementou ainda que esta mudança foi posta em operação no período das festas de fim de ano e janeiro, sendo esta alteração a única já efetivada, para isso , foram colocados avisos nos terminais acerca da mudança, para ampla divulgação e também os demais comunicados, esta ação reduziu o tempo de viagem. A segunda proposta apresentada foi a da linha 101 – Fidélis, que atualmente precisa dar uma volta muito grande devido a inviabilidade de atravessar a BR-470. Com a mudança na rota, a linha não passaria mais pela Rua 1º de Janeiro, faria um trajeto mais curto, e os usuários residentes desta rua poderiam utilizar uma linha circular a ser criada, esta saindo do terminal Aterro e indo até a 1º de janeiro, ou ainda poderiam utilizar a linha 111 – Santa Clara, que também passa por esta rua. Neste caso, também há ganho no tempo, e a redução na quilometragem rodada seria de 2.700 por mês. Também foi apresentada uma proposta de mudança na linha 603 – Tribess, que teria uma alteração no percurso, onde seria possível atender um número maior de usuários, o tempo de viagem diminuiria, e seriam menos 620 quilômetros rodados por mês. Na sequência,

comentou sobre a linha 706 – 25 de agosto, que há duas linhas que fazem trajetos similares, a 602 – Fritz Koegler, e a 300 – Interbairros (via Rua Bahia); realizando a retirada da linha 706, a redução seria de 7.300 quilômetros rodados no mês. Por fim, comentou sobre as linhas 709 – Coripós e 904 – Lúcio Esteves, que poderiam ser unificadas em uma mesma linha com um novo percurso, mantendo-se apenas a linha 904; essa mudança possibilita a redução de 11.800 quilômetros rodados por mês. Por fim, o senhor Luiz Peron ainda informou que estão analisando a possibilidade de aglutinação de outras linhas, o que aumenta a eficiência e a velocidade, e diminui o tempo das viagens, mas estás ações não altera de maneira impactante a quilometragem rodada atualmente. O senhor Daniel Antonio Narzetti colocou que estas mudanças deverão ser comunicadas aos usuários com no mínimo 10 dias úteis de antecedência, através de avisos nos veículos e terminais, com ações, de comunicação e divulgação, especificas nos terminais e veículos destas linhas, bem como executar tais propostas em caráter de período de teste por ao menos duas semanas, com acompanhamento direto do impacto sobre os usuários, em relação aos quilômetros percorridos, o tempo de viagem e o número de funcionários. Na sequência, foi dada a palavra ao senhor Mauricio Garroti para apresentar as propostas referentes à frota do sistema, onde este informou que atualmente há 222 ônibus (14 Micro, 130 Leve, 58 Pesado e 20 Pesado Especial) e 4 BluFácil, em operação, e ainda 20 ônibus na reserva técnica, resultando no total de 246 veículos, como definido no contrato de concessão. Na sequência, considerando à operação realizada em seis meses de contrato, apresentou uma proposta para redução de alguns veículos da frota, sendo reduzidos 5 veículos da frota operante, restando 217 ônibus e 4 micro-ônibus operando, e a redução de mais 5 veículos da frota de reserva técnica passando está a contar com 15 ônibus reserva, totalizando 236 veículos. As justificativas para esta proposta considera que a operação atual já está sendo realizada com 217 veículos, não gerando nenhum transtorno à operação e visto que a frota atual já é 50% nova (já foi renovada), e que ainda serão adquiridos os demais veículos novos já nos anos iniciais do contrato, se torna possível diminuir a reserva técnica, pois tendo como base o *know-how*, a experiência e o conhecimento da empresa na área, a chance de haverem problemas mecânicos/urgências é menor, mantendo ociosa a frota reserva. Citou ainda que esta redução no número de veículos pode gerar uma economia de quase 3 milhões de reais já na primeira leva de renovação, sem mencionar todo impacto ao longo dos 20 anos, e visto que o sistema é mutante, se houver a necessidade de comprar mais veículos devido a criação de linhas ou até devido aos novos terminais, o contrato permite que o SETERB solicite esta compra para atender as demandas. O senhor Mauricio Garroti ainda complementou que tal mudança impacta diretamente na tarifa, pois se houver economia de investimento, a tarifa poderá diminuir. Neste momento, o senhor Paulo Costa questionou se as propostas de mudança das linhas do SETERB também estão incluídas no fluxo de caixa e se estas podem reduzir ainda mais a quantidade de veículos operantes, o senhor Mauricio Garroti disse que estas alterações ainda não estavam incluídas ao fluxo de caixa e o senhor Luiz Peron apontou que ainda não se poderia afirmar que tais alterações pudessem reduzir efetivamente a quantidade de veículos operantes, assim o senhor Paulo Costa citou que poderia estar demonstrado, estas alterações no fluxo de caixa, para visualização do impacto; em seguida, o senhor Daniel Antonio Narzetti informou que esta simulação pode ser incluída na proposta e ser apresentada na próxima reunião. O senhor Mauricio Garroti ainda afirmou que seria possível fazer investimentos em outros pontos com esta economia, e o senhor Daniel Antonio Narzetti salientou que medidas assim precisam ser tomadas para que o sistema mantenha sua sustentável econômica e financeira através de

uma tarifa módica ao usuário. O senhor Mauricio Garroti retomou a palavra e passou a abordar outro tema referente a frota de veículos, explanou rapidamente acerca das categorias dos ônibus utilizados, que são categorizados entre pesado especial, pesado, leves e micro-ônibus. Neste ponto, destacou que os veículos leves trabalham nas linhas de menor demanda, e o contrato especifica que estes modelos tenham no mínimo 200 cavalos, e que esta exigência acaba, por características técnicas, tornando-o equivalente a categoria de veículo pesado, o que acaba caracterizando-o igual ao pesado quanto ao seu chassis, não havendo motivos técnicos para encarroçar um veículo de 12 metros de cumprimento com 200 cv não existindo então distinção entre a frota leve e a pesada. Diante disto, considerando as características de operação e a demanda local existente, sugeriu criar uma categoria "alternativa", que possibilitaria a compra de veículos com uma potência menor, sendo igual ou maior a 180cv, sem interferir na carroceria e no tamanho dos ônibus tipo leve, previsto no Edital, o que também não atrapalharia a operação. O impacto desta alteração reflete diretamente no valor de compra dos veículos desta nova categoria alternativa, no montante de aproximadamente 6,45% menor, e também no consumo de combustível, que também diminuiria em cerca de 3,48%. Destacou-se ainda que, a inclusão desta categoria alternativa tem efeito direto nos investimentos e pode já refletir impacto na próxima renovação e por isso precisaria ser aprovada pela Comissão, para que a empresa tenha uma garantia para alterar o pedido que já foi efetuado, podendo assim incluir estes novos veículos ao pedido já realizado e assim efetivar as ações propostas, revertendo a economia planejada à tarifa. O senhor Luiz Peron ainda complementou que isto auxiliaria na operação, pois ônibus mais pesados sofrem com batidas e balanço em morros, e o senhor Nilton Spengler complementou que o valor de compra menor influencia diretamente na tarifa e traz benefícios aos usuários. Diante disto, o senhor Paulo Costa questionou se esta mudança poderia ser feita via Termo Aditivo ao Contrato, o senhor Rodrigo Jansen afirmou que existe essa possibilidade, e a Comissão aprovou de forma unânime essa alteração na potência dos ônibus definindo uma nova categoria alternativa de veículo Leve tipo 'b' (com mínimo de 180 cavalos de potência), com a aprovação técnica prévia do SETERB conforme anexos técnicos do Edital. O efeito previsto se dará já partir das próximas compras de veículos em conformidade com as substituições de frota que devem ocorrer em 2018 e 2019, conforme contrato e fluxo de caixa, ficando para discussão futura e já previsto em aditivo que, do saldo remanescente, até 30 veículos podem ser com mínimo de 200 cavalos (ou também com 180), obedecendo os critérios já constantes nos cadernos técnicos, verificada a real necessidade e sendo definido em momento oportuno, quando da efetivação da compra dos últimos 30 veículos, após discussões técnicas entre SETERB e empresa com anuência da AGIR. Na sequência, o senhor Daniel Antonio Narzetti passou para as questões econômico-financeiras, tratando primeiramente sobre o pedido de Revisão Tarifária Extraordinária - RTE feito pela BluMob devido ao corte do governo em um desconto no PIS/COFINS aplicado sobre o preço do Diesel; este pedido, inicialmente foi negado à Concessionária, porém existe uma cláusula contratual que prevê essa recomposição em casos como este, o que acaba gerando um crédito a receber em favor à Concessionária BluMob. Também citou a diferença de R$0,05 centavos na tarifa atual, que foi calculada em R$4,10 mas está em R$4,05. Abordou então a economia com a redução da frota (operacional e reserva técnica), que pode gerar uma redução de aproximadamente 285 mil reais por veículo e também contou o valor sobressalente devido à não padronização da pintura dos ônibus antigos. Devido a isto, o investimento inicial que seria de 41 milhões de reais, previsto no fluxo de caixa, pode ter uma diminuição de aproximadamente 3 milhões de reais. Contabilizou ainda

o valor de 10 milhões de reais para compra de um terreno pela Concessionária, e 6,5 milhões de reais para construção de garagem, e argumentou que estes valores apresentam margem para redução. Em seguida, o senhor Daniel Antonio Narzetti apresentou a influência das gratuidades na tarifa, e o quanto reduziria o valor desta se o percentual de desconto fosse menor que 50%; complementou, entretanto, que isto só pode ser feito com uma mudança na legislação municipal atual. Tomando a palavra, o senhor Paulo Costa questionou se o SETERB tem controle deste número de estudantes, e o senhor Luiz Peron informou que há cerca de 23 mil estudantes cadastrados no sistema. Também complementou que a Lei Municipal é muito ampla, que algumas especificações são questionáveis, e que o número de passes concedidos é maior que a quantidade de dias letivos. Comentou-se ainda entre os presentes sobre a importância das escolas manterem a relação de alunos ativos atualizada e encaminharem esta relação à Concessionária, sobre a aplicação das câmeras de reconhecimento facial para uso do cartão de estudante e de gratuidades, e sobre haver uma limitação de horários para utilização do cartão de estudante. O senhor Paulo Costa complementou que a tecnologia auxilia muito nestas questões, e que a parte legal deve ser revista em parceria com a Câmara de Vereadores. O senhor Maurício Garroti ainda sugeriu fazer um cadastro voluntário dos idosos que utilizam o transporte público, pois atualmente não há um controle e não se tem números exatos desses usuários. Por fim, ficou acordado que a questão legal das gratuidades será discutida entre o SETERB, a Concessionária e o Poder Concedente, para posteriormente encaminhar à Câmara de Vereadores solicitações para alterações na Lei. Tomando a palavra novamente, o senhor Daniel Antonio Narzetti comentou acerca de algumas questões jurídicas a serem discutidas, e passou a palavra à senhora Maria de Fátima Martins, que apontou alguns pontos conflitantes do Contrato de Concessão com a Lei nº 7.127/2007 e o Decreto 8.460/2007 que a regulamenta, onde não é abordado a questão do prazo para aplicação do reajuste, e a Lei nº 6.755/2005 determina a fixação de cartazes informando acerca do aumento. Sendo assim a Lei 6.755/2005, deverá ser incluída via Termo Aditivo no Anexo I.10 do Edital.Dando sequência, a senhora Maria de Fátima Martins comentou sobre uma auditoria do contrato por parte do Tribunal de Contas, onde são solicitadas correções via Termo Aditivo em alguns itens apontados. Também comentou acerca da questão da manutenção dos terminais, em que há divergências entre o Contrato, a Lei e o Decreto. Houve uma discussão sobre como são divididas as responsabilidades atualmente entre a Concessionária e o SETERB, comentou-se que qualquer atividade realizada pela Concessionária deve constar no fluxo de caixa, o que impacta diretamente na tarifa, e que a Lei precisa ser revista em um Termo Aditivo. Dando seguimento, a senhora Maria de Fátima Martins falou sobre os Anexos V e VI do Contrato, onde há divergências entre o item 3.4 do Anexo V, e o item 3.3 do Anexo VI, pois na alínea “c” do item 3.4, prevê que qualquer mudança na regulação ou legislação que gere impacto nos custos ou na receita gera o direito da Concessionária pedir reequilíbrio, enquanto o item 3.3 do Anexo VI, a matriz de risco determina que a variação dos custos acima dos índices e da fórmula estabelecida no reajuste tarifário contratual são atribuídos os riscos à Concessionária. Informou ainda que esta questão também deve ser esclarecida via Termo Aditivo. Na sequência, voltou a tratar das receitas acessórias, que cita que a Concessionária poderá explorar a publicidade nos ônibus e terminais, porém não dá detalhamentos, e o senhor Rodrigo Jansen informou que há uma Concessão deste serviço atualmente, porém há uma questão judicial envolvida e no processo foi concedido liminar à empresa que está atuando, portanto ainda não é possível contar com esta fonte de receita. O senhor Daniel Antonio Narzetti comentou que se a

Concessionária explorasse este serviço poderia haver um incremento na receita, o que impactaria também na tarifa. Em seguida, sugeriu o agendamento de uma reunião com os assessores jurídicos de todas as partes envolvidas para discutir apenas os pontos legais, para num prazo de 30 dias apresentarem o que for discutido, e a sugestão foi acatada por todos. Por fim, ficou acordado que a próxima reunião desta Comissão será realizada no dia oito (08) de fevereiro, às nove horas da manhã, na sede da AGIR. Nada mais havendo a ser tratado, a reunião foi encerrada, e eu, Giovana Peron, secretária *"ad hoc"*, lavrei a presente ata, que será enviada aos presentes via e-mail, e considerada aprovada após a comprovação do seu envio, leitura e silêncio das partes no prazo de 02 (dois) dias quanto as eventuais alterações.

DANIEL ANTONIO NARZETTI	**GIOVANA PERON**
Gerente de Regulação de Transportes e	**Assessora da Diretoria da AGIR e**
Presidente da Comissão Mista Especial	**Secretária "*ad hoc*"**

ATA DA 3ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA ESPECIAL, FORMADA POR REPRESENTANTES DA AGIR, DA PREFEITURA DE BLUMENAU, DO SETERB, DA BLUMOB, E DA CÂMARA DE VEREADORES DE BLUMENAU.

Aos oito dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e dezoito, de acordo com o agendamento previamente realizado via e-mail, às nove horas, reuniram-se na Sala de Apoio, na sede da AGIR: o senhor Maurício M. Garroti – Diretor da BluMob; a senhora Sabrina A. Dutra Moraes – Diretora da Secretaria de Gestão e Transparência, representando o senhor Paulo E. O. Costa – Secretário de Gestão e Transparência; a senhora Maria de Fátima Martins – Assessora Jurídica da AGIR; a senhora Giovana Peron – Assessora de Diretoria da AGIR; o senhor Daniel Antonio Narzetti – Gerente de Regulação de Transporte da AGIR; o senhor Luiz Peron – Chefe de Planejamento e Operação do SETERB; o senhor Carlos Lange – Presidente do SETERB; o senhor Nilton A. Spengler – Diretor de Transportes do SETERB; o senhor Marco A. Leal – Fiscal do SETERB; o senhor André M. da Cunha – Diretor Jurídico do SETERB; o senhor Gilson de Souza – Vereador da Câmara de Blumenau; o senhor Almir Vieira – Vereador da Câmara de Blumenau; e o senhor Maurício Xavier Müller – Controlador Interno da Câmara de Vereadores de Blumenau. O senhor Daniel Antonio Narzetti deu início à reunião cumprimentando a todos, e apresentou os tópicos da pauta, quais sejam: 1 – Apresentação do fluxo de caixa com alterações propostas na 2ª reunião desta Comissão; 2 – Operacionalização das aglutinações de linhas propostas pelo SETERB; 3 – Padronização visual dos terminais de integração; 4 – Subcomissão jurídica. Referente ao item 1, o senhor Daniel Antonio Narzetti apresentou diferentes versões do fluxo de caixa da Concessionária BluMob, levando em consideração alterações como aglutinação de linhas que diminuem a quilometragem percorrida, diminuição da potência dos veículos, estudo de redução de alguns veículos, entre outros valores passíveis de alteração, e que tem impacto direto na tarifa do transporte coletivo. Referente à potência dos ônibus, solicitou que o SETERB emita um documento que comprove que a menor potência dos veículos não prejudica a operação, e que eles poderiam ser substituídos sem gerar prejuízos. Comentou ainda sobre o impacto das obras da Rua Humberto de Campos, que fizeram aumentar a quilometragem rodada. Houve ainda uma discussão entre os presentes acerca da importância de tentar diminuir a tarifa para atrair mais passageiros, de manter o sistema sustentável, e o Vereador Almir Vieira ainda salientou que as informações deveriam ser melhor divulgadas e publicadas para a Câmara de Vereadores, e até mesmo para as Associações de Moradores, para que a população fique ciente do que ocorre. Comentou-se também sobre a influência das gratuidades no valor da tarifa, e ainda sobre realizar um cadastro dos idosos que utilizam o transporte, a fim de obter uma quantidade aproximada destes passageiros, pois atualmente não existe um controle específico destes. Dando sequência à pauta, no item 2 foi dada a palavra ao senhor Luiz Peron, que apresentou dados sobre a diminuição da demanda de passageiros em períodos de “feriadão”, e sugeriu que fosse criado um padrão de operação para estes períodos, praticando 87% dos horários, diminuindo o número de viagens em 13%, todas fora dos horários de pico. O senhor Daniel Antonio Narzetti ainda complementou que o SETERB repassa à AGIR o número de passageiros e de quilometragem rodada por mês, e que é possível ter um controle da demanda nestas épocas de menor movimento. Tomando a palavra novamente, o senhor Luiz Peron comentou sobre a operação nos sábados e domingos, que o

número de passageiros é muito baixo, que seria possível diminuir os horários para economizar a quilometragem rodada, e que o fluxo de caixa mostra todo impacto que estas mudanças causam na tarifa. Por fim, apresentou novamente as propostas de aglutinação de algumas linhas, e após discussão entre os presentes, ficou acordado que a partir do dia primeiro (1º) de março, será iniciado um período de teste com as aglutinações das linhas sugeridas para verificar seu funcionamento e impacto. O senhor Daniel Antonio Narzetti ainda informou que serão fixados avisos nos terminais referente às alterações nas linhas, podem ser contatadas as Associações de Moradores, e que a equipe da AGIR, por meio do projeto "A AGIR Quer Ouvir Você", poderá ir aos terminais para explicar aos usuários acerca das mudanças. Passando ao item 3, o senhor Daniel Antonio Narzetti informou que, conforme decisão da Diretoria Geral da AGIR, o dinheiro que seria utilizado para realizar a pintura dos ônibus antigos em operação, será utilizado para fazer a padronização visual dos terminais, e que qualquer valor sobressalente será incluído no fluxo de caixa da BluMob. Já no item 4, o senhor Daniel Antonio Narzetti informou que a subcomissão jurídica deve dar início à elaboração de uma minuta de Termo Aditivo com as questões abordadas por esta Comissão, que já há representantes da AGIR, da BluMob e da Prefeitura de Blumenau, e que a Câmara de Vereadores e o SETERB devem indicar seus representantes para integrar a referida subcomissão. Por fim, ficou acordado que a próxima reunião desta Comissão será realizada no dia vinte e dois (22) de fevereiro, às nove horas da manhã, na sede da AGIR. Nada mais havendo a ser tratado, a reunião foi encerrada, e eu, Giovana Peron, secretária *"ad hoc"*, lavrei a presente ata, que será enviada aos presentes via e-mail, e considerada aprovada após a comprovação do seu envio, leitura e silêncio das partes no prazo de 02 (dois) dias quanto as eventuais alterações.

DANIEL ANTONIO NARZETTI **Gerente de Regulação de Transportes e** **Presidente da Comissão Mista Especial**	**GIOVANA PERON** **Assessora de Diretoria da AGIR e** **Secretária "*ad hoc*"**

ATA DA 4ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA ESPECIAL, FORMADA POR REPRESENTANTES DA AGIR, DA PREFEITURA DE BLUMENAU, DO SETERB, DA BLUMOB, E DA CÂMARA DE VEREADORES DE BLUMENAU.

Ao primeiro dia do mês de março do ano de dois mil e dezoito, de acordo com o agendamento previamente realizado via e-mail, às nove horas, reuniram-se na sala Vale Europeu, na sede da AGIR: o senhor Maurício M. Garroti – Diretor da BluMob; o Sr. Adilson Morais – Supervisor Operacional da Blumob; o Dr. Rodrigo Jansen – Procurador Geral da PM de Blumenau/PROGEM; o Sr. Alexandre Matias – Vereador da Câmara de Blumenau; o Sr. Maurício Xavier Müller – Controlador Interno da Câmara de Blumenau; Sr. Marco A. Leal – Fiscal Oper. do Seterb; o Dr. André da Cunha – Diretor Jurídico do SETERB; a senhora Maria de Fátima Martins – Assessora Jurídica da AGIR; o senhor Daniel Antonio Narzetti – Gerente de Regulação de Transporte da AGIR; o senhor Luiz Peron – Chefe de Planejamento e Operação do SETERB; o senhor Nilton A. Spengler – Diretor de Transportes do SETERB. O senhor Daniel Antonio Narzetti deu início à reunião cumprimentando a todos, e apresentou os tópicos da pauta, quais sejam: 1 – Subcomissão Jurídica 2 - Encaminhamentos do Termo Aditivo Contratual; 3 – Ações de divulgação das Alterações nas Linhas e itinerários; 4 – Fluxo de Caixa e; 5 – Audiência Pública Final - Planejamento. Referente ao item 1, o senhor Daniel Antonio Narzetti apresentou o esboço da minuta do Termo Aditivo que deverá ser elaborado após os trabalhos e Estudos desta Comissão, contudo, sob a coordenação e acompanhamento da Subcomissão Jurídica, assim a Sr.ª Mª de Fátima, à frente da subcomissão jurídica tomou a palavra e concluiu a apresentação desta minuta, ao final da apresentação, o Procurador Geral Dr. Rodrigo Jansen questionou que a titularidade para emissão do Termo Aditivo Contratual é da Procuradoria Geral e a Sr.ª Mª de Fátima respondeu que a subcomissão jurídica está preparando apenas a minuta para auxiliar, relacionando os itens levantados durante os estudos, contudo, a redação final do Termo Aditivo ao Contrato n° 042/2017, compete à Procuradoria Geral do Município. Finalizado o primeiro item da pauta, o Sr.º Daniel Antonio Narzetti em continuidade apresentou os tópicos do termo aditivo, item dois da pauta, referente a alteração da potência dos veículos leves e a padronização visual dos veículos convertida em padronização visual dos terminais. Ainda sobre Aditivo ao Contrato de Concessão, O Sr. º Mauricio Garroti, em posse da palavra, explanou sobre os dados e os números ocorridos nestes meses de execução do Contrato de Concessão, retomando o debate acerca da redução da frota operante (cinco veículos), redução da frota reserva (cinco veículos) e também a substituição (troca) de cinco veículos tipo convencional leve por cinco veículos tipo micro-ônibus, conforme demanda atual do sistema. Dos cinco veículos tipo micro-ônibus, dois já integrariam a frota na próxima renovação e os outros três demais, conforme cronograma de substituição. O Sr. º Daniel Narzetti colocou que, para a redução da frota reserva precisa-se alterar a Cláusula 10ª do Contrato de Concessão, segundo Parágrafo, onde versa que a reserva técnica, no decorrer da vigência da Concessão, não poderá ser inferior a 10% (dez por cento) da frota operacional, reduzindo então este percentual para não menor que 6%. Sobre a frota operante destacou ainda que necessita ser bem avaliada a redução de cinco veículos, dado os gargalos que se vem observando no sistema, ficando então para a próxima reunião a defesa desta quantidade. Na sequência, o item três da pauta, foi apresentado a consolidação das alterações nas Linhas e

itinerários já aprovados por esta comissão, sendo apresentado ainda, o material para divulgação das informações necessárias referente às referidas alterações, contendo mapa com o itinerário, a tabela de horários e os meios de comunicações para maiores informações, o Sr. º Luiz Peron complementou a apresentação acerca das alteração propostas explanando a respeito da redução da demanda equivalente do sistema no sistema de transporte público municipal no município de Blumenau, sobre as linhas sobrepostas e complementares que tem a possibilidade de serem aglutinadas sem trazer prejuízo aos usuários e que estas medidas de ajustes fazem parte da gestão e controle do sistema de transporte público. Ainda sobre este item, o Sr. º Daniel Narzetti retomou a palavra e destacou a função de cada Entidade, ressaltando que cabe ao SETERB efetivar estas alterações, encaminhar ordem de serviço à Concessionária e comunicar as demais entidades e aos usuários, salientando que a comunicação aos usuários será realizada através da internet, mídias locais, em comunicados fixados nos terminais, nos veículos e pontos de parada, com prazo de antecedência de no mínimo 10 dias. Finalizado este assunto, deu-se início à apresentação dos itens do Fluxo de Caixa, o Sr. º Daniel Narzetti discorreu sobre as alterações realizadas e como será o processo para incorporar as alterações ao primeiro ano de contrato, visto que o mesmo já se encontra em andamento e que estas alterações impactam todo o modelo do Fluxo de Caixa, informou ainda que o resultado final ainda não foi apurado e que deverá ser apresentado na próxima reunião desta comissão. Sobre as alterações no Fluxo de Caixa ainda se falou a respeito da quantidade dos micro-ônibus que possui uma demanda atual de no mínimo mais dois veículos, a substituir dois veículos leves e também como tratar no Fluxo de Caixa a compra, já realizada, dos 19 novos veículos leves. Quanto a estes ajustes ficou definido pela comissão que sejam realizadas simulações e apresentado os resultados. O último item da pauta, foi apresentado e discutido entre todos como se dará a apresentação destas alterações a sociedade, se via audiência pública, ou consulta pública, ou ainda na forma de uma apresentação pública. Sobre este ponto o Sr. º Rodrigo Jansen destacou que não haveria necessidade de realizar uma audiência pública, mas sim uma apresentação pública a fim de não confundir os objetivos de uma audiência pública, por se tratar de alterações no contrato de concessão que fazem parte da gestão deste e não alterações em sua integralidade, explanando ainda que uma apresentação pública daria melhor encaminhamento aos resultados gerados pelas ações desta comissão. Após uma breve discussão, ainda sem definir qual será o meio de divulgação das ações encaminhadas pela comissão o Sr. º Daniel Narzetti retomou a palavra e solicitou que na próxima reunião seja definido este meio de comunicação à sociedade. Por fim, ficou acordado que a próxima reunião desta Comissão será realizada no dia vinte e dois (22) de março, às nove horas da manhã, na sede da AGIR. Nada mais havendo a ser tratado, a reunião foi encerrada, e eu, Maria de Fátima, secretária *"ad hoc"*, lavrei a presente ata, que será enviada aos presentes via e-mail, e considerada aprovada após a comprovação do seu envio, leitura e silêncio das partes no prazo de 02 (dois) dias quanto as eventuais alterações.

DANIEL ANTONIO NARZETTI **Gerente de Regulação de Transportes e** **Presidente da Comissão Mista Especial**	**Maria de Fátima Martins** **Assessora Jurídica da AGIR e** **Secretária "*ad hoc*"**

ATA DA 5ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA ESPECIAL, FORMADA POR REPRESENTANTES DA AGIR, DA PREFEITURA DE BLUMENAU, DO SETERB, DA BLUMOB, E DA CÂMARA DE VEREADORES DE BLUMENAU.

Aos vinte e dois dias do mês de março do ano de dois mil e dezoito, de acordo com o agendamento previamente realizado via e-mail, às nove horas, reuniram-se na sala Vale Europeu, na sede da AGIR: o senhor Luiz Peron – Chefe de Planejamento e Operação do SETERB, o senhor Ademir Manoel Gonçalves – Economista da AGIR, o senhor Adilson Morais – Supervisor Operacional da BluMob, a senhora Maria de Fátima Martins – Assessora Jurídica da AGIR, o senhor Marco A. Leal – Fiscal Operacional do SETERB, o senhor Maurício X. Müller – Controlador Interno da Câmara de Blumenau, o senhor Maurício M. Garroti – Diretor da BluMob, a senhora Júlia M. Koerich – Assessora do Vereador Almir Vieira, a senhora Andressa L. Vargas – Assessora do Vereador Almir Vieira, o senhor Heinrich Luiz Pasold – Diretor Geral da AGIR, a senhora Giovana Peron – Assessora de Diretoria da AGIR, e o senhor Daniel Antonio Narzetti – Gerente de Regulação de Transporte da AGIR. O senhor Daniel Antonio Narzetti deu início à reunião cumprimentando a todos e apresentando os integrantes da mesa, e na sequência apresentou a pauta do dia, qual seja: 1 – 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 042/2017, 2 – 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 042/2017, 3 – Fluxo de Caixa, 4 – Apresentação à Sociedade (Audiência, Comunicado), 5 – Resultados. Em seguida, comentou sobre as reclamações recebidas devido à mudança de linhas, em especial a das ruas 25 de agosto e Coripós, e comentou que é necessário haver uma fase de teste de pelo menos um mês para que sejam verificados os reais resultados das alterações. Informou ainda que existe a possibilidade de realizar uma audiência pública para apresentar os resultados do que está sendo discutido por esta Comissão. Comentou também sobre a solicitação de prorrogação de prazo das atividades da Comissão, e o Diretor Geral da AGIR deferiu o pedido para que se mantenham as atividades por mais sessenta (60) dias. Na sequência, apresentou a minuta do Relatório Final das Atividades da Comissão, onde será apresentado todo histórico dos trabalhos, e também o fluxo de caixa da Concessão para que se tenha conhecimento do que foi alterado. Também apresentou algumas alterações solicitadas pelo senhor Maurício M. Garroti na ata da última reunião, onde se discutiu a troca de alguns ônibus leves por micro-ônibus, visando melhorar a operação. Também apontou a possibilidade de alterar a cláusula 10 do Contrato de Concessão, onde é tratado o percentual de veículos na frota reserva, e que o número de veículos operantes precisa ser alterado. Tomando a palavra, o senhor Maurício M. Garroti informou que foram adquiridos dois micro-ônibus novos, e que a frota operante atual é de 214 veículos, e que neste cenário de operação, seriam necessários apenas 13 veículos reserva, e não 15 como havia sido definido anteriormente. Tomando a palavra, o senhor Luiz Peron comentou que é preciso verificar esta questão dos ônibus da frota operante, pois muitas linhas estão com seus ciclos atrasados, que pode ser necessário colocar mais veículos para compensar atrasos, e ainda mencionou as obras da Humberto de Campos, que geraram impacto significativo na quilometragem percorrida pelos veículos diariamente. O senhor Marco A. Leal também comentou sobre algumas linhas sobrecarregadas, e que foi realizada uma pesquisa nos terminais para verificar as dificuldades enfrentadas pelos usuários. Houve uma breve discussão sobre a colocação de mais veículos em algumas linhas, e o senhor Heinrich Luiz Pasold afirmou que é necessário comprovar as necessidades identificadas, que se foi feita uma pesquisa, esta deve ser apresentada, e que deve ser algo avaliado de forma contínua, e que a Comissão deve apenas definir o que será feito para solucionar estes problemas, seja por meio de estudo ou alguma outra maneira pertinente. Após breve discussão, ficou acordado que o SETERB realizará um estudo do tempo de ciclo das linhas para verificar suas deficiências, a fim de definir o número real de veículos operantes necessários. Dando sequência, o senhor Daniel Antonio Narzetti apresentou o fluxo de caixa da Concessão, considerando as alterações nas linhas 403 – Progresso, 101 – Fidélis, 603 – Tribess, 706 – 25 de agosto e 709 – Coripós, que chegam a gerar um impacto de R$0,08 centavos na tarifa. Comentou ainda que há outras

alterações que podem ser feitas, que há impacto nos custos, nos investimentos, e que posteriormente pode ser feita uma compensação. Em seguida, abordou o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que está em fase de assinatura, e por ser um momento delicado, onde a sociedade está se manifestando acerca das mudanças, é preciso verificar o que está sendo solicitado, e discutir estas questões para o 3º Termo Aditivo. Informou ainda que o foco principal do 3º Termo Aditivo é trabalhar nas questões do ônibus operacionais e do micro-ônibus, que toda a parte operacional que interfere nos custos deve ser fechada até abril, para se iniciar o próximo mês com a operação fechada. O senhor Maurício X. Müller também questionou acerca da questão das gratuidades que havia sido discutida, e o senhor Daniel Antonio Narzetti informou que vai ser encaminhado pedido à Câmara Municipal acerca desta questão, pois trata-se de uma mudança na legislação. Tomando a palavra, a senhora Julia M. Koerich questionou acerca de duas solicitações recebidas pela Câmara para alteração de linhas, e o senhor Luiz Peron explicou os motivos que impedem o atendimento de ambas solicitações. Tomando a palavra novamente, o senhor Daniel Antonio Narzetti comentou sobre a padronização visual dos terminais, onde foi necessário acrescentar alguns totens para os terminais que não os possuíam, o que acabou aumentando o valor do projeto em R$31.000,00, porém que com este valor ele ainda está dentro do orçamento previsto. Comentou que isto diminuirá o valor estimado anteriormente em R$100.000,00 para compensação do PIS/COFINS, mas que há outros valores de investimento não realizado a serem considerados, que totalizam aproximadamente R$240.000,00, que poderão ser compensados posteriormente, e que esta questão dos totens é importante para a efetiva padronização dos terminais. De posse da palavra, o senhor Maurício M. Garroti informou que o 2º Termo Aditivo do contrato dá embasamento para esta alteração no projeto. Tomando a palavra, a senhora Maria de Fátima Martins questionou acerca do caso da manutenção dos terminais, que já deveria ter sido abordado no 2º Termo Aditivo, e afirmou que a AGIR deverá participar da elaboração do 3º Termo Aditivo, para que nenhuma questão discutida na Comissão fique pendente, e para que fiquem bem definidas as competências de Concessionária e Concedente. Por fim, o senhor Daniel Antonio Narzetti sugeriu que a próxima reunião da Comissão seja realizada no dia 12 de abril para finalizar os trabalhos e apresentar a minuta consolidada do Relatório Final das Atividades, no dia 19 de abril o documento final oficial será assinado, e dia 26 de abril ele pode ser apresentado à comunidade e publicado, para então realizar uma Audiência Pública e apresentar todas as mudanças realizadas. Nada mais havendo a ser tratado, a reunião foi encerrada, e eu, Giovana Peron, secretária *"ad hoc"*, lavrei a presente ata, que será enviada aos presentes via e-mail, e considerada aprovada após a comprovação do seu envio, leitura e silêncio das partes no prazo de 02 (dois) dias quanto as eventuais alterações.

DANIEL ANTONIO NARZETTI **Gerente de Regulação de Transportes e** **Presidente da Comissão Mista Especial**	**GIOVANA PERON** **Assessora de Diretoria da AGIR e** **Secretária "*ad hoc*"**

ATA DA 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA ESPECIAL, FORMADA POR REPRESENTANTES DA AGIR, DA PREFEITURA DE BLUMENAU, DO SETERB, DA BLUMOB, E DA CÂMARA DE VEREADORES DE BLUMENAU.

Aos dezenove dias do mês de abril do ano de dois mil e dezoito, de acordo com o agendamento previamente realizado via e-mail, às dez horas, reuniram-se na sala Vale de Apoio, na sede da AGIR: o senhor Luiz Peron – Chefe de Planejamento e Operação do SETERB, o senhor Ademir Manoel Gonçalves – Economista da AGIR, o senhor Adilson Morais – Supervisor Operacional da BluMob, a senhora Maria de Fátima Martins – Assessora Jurídica da AGIR, o senhor Maurício X. Müller – Controlador Interno da Câmara de Blumenau, a senhora Júlia M. Koerich – Assessora do Vereador Almir Vieira, o senhor Nilton Spengler – Diretor de Transporte do SETERB, o senhor Ricardo A. de Souza – Estagiário de Economia da AGIR, o senhor Júlio Augusto Souza Filho – Procurador Geral do Município de Blumenau, o senhor Rodrigo Diego Jansen – Secretário da Controladoria Geral do município de Blumenau, o senhor André Moura da Cunha – Diretor Jurídico do SETERB, o senhor Paulo Eduardo de Oliveira Costa – Secretário de Gestão do município de Blumenau, o senhor Marcelo Althoff – Presidente do SETERB e o senhor Daniel Antonio Narzetti – Gerente de Regulação de Transporte da AGIR. O senhor Daniel Antonio Narzetti deu início à reunião cumprimentando a todos, justificou que a alteração do horário se deu em virtude da solicitação do SETERB e do Município de Blumenau, tendo em vista a posse do Presidente do SETERB e do Procurador Geral, que ocorram no horário pré-agendado, bem como, os mesmos constituirão a presente Comissão em substituição aos membros indicados pelas respectivas entidades, para a constituição desta. Na sequência apresentou a pauta do dia, qual seja: 1 - 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 042/2017; 2 – Fluxo de caixa; 3 – Resultados: documento final para contribuições e aprovação; 4 – Apresentação à sociedade (audiência, comunicado); ato continuo passou a discorrer ponto a ponto da pauta. Com relação ao 3º Termo Aditivo o Diretor Jurídico do SETERB, informou que está em elaboração e que o mesmo será encaminhado à Agir para análise e contribuição. O Sr, Daniel de posse da palavra apresentou a projeção da tarifa, conforme impactos das propostas e considerando todas as ações regulatórias, esclarecendo que por sugestão da atual Administração Municipal as alterações das linhas ficarão em teste por trinta dias, motivo pelo qual se faz necessário o aguardo deste período pois a alteração destas impactará diretamente nos cálculos apresentados. Desta forma ficou convencionado que será elaborado relatório parcial a ser

encaminhado aos membros desta Comissão e discutido na próxima reunião, já com as análises das alterações/aglutinações propostas, a ser agendada como de costume na qual será discutido e finalizado o relatório que após aprovado seguirá para a publicação e divulgação. Nada mais havendo a ser tratado, a reunião foi encerrada, e eu, Maria de Fatima Martins, secretária *"ad hoc"*, lavrei a presente ata, que será enviada aos presentes via e-mail, e considerada aprovada após a comprovação do seu envio, leitura e silêncio das partes no prazo de 02 (dois) dias quanto as eventuais alterações.

DANIEL ANTONIO NARZETTI	**MARIA DE FATIMA MARTINS**
Gerente de Regulação de Transportes e	**Assessora Jurídica da AGIR e**
Presidente da Comissão Mista Especial	**Secretária "*ad hoc*"**