



ANEXO V

Parâmetros Econômicos e Financeiros

Transporte Coletivo de Novo Hamburgo/RS



PARÂMETROS ECONÔMICOS E FINANCEIROS

1. INTRODUÇÃO

Os parâmetros aqui relacionados servirão de subsídio para que os licitantes elaborem suas propostas.

A **licitante** deverá apresentar sua Tarifa Proposta, conforme modelos constantes nos **Anexos V – C – Tarifa Proposta e VII – Modelos de Declaração de Compromissos**, com base nas informações constantes no presente Projeto Básico, Edital e demais Anexos.

2. ESTRUTURA ECONÔMICO-FINANCEIRA

2.1. VALOR ESTIMADO DO CONTRATO

O valor do contrato tem por base os investimentos iniciais estimados pelo Poder Concedente a serem realizados pela Concessionária em frota, terrenos, edificações, instalações, equipamentos de garagem e imobilizados, os gastos operacionais e a receita da tarifa.

A composição do valor estimado do contrato está aberta no **Anexo V A – Tarifa Teto**, pois todas as receitas e despesas da Concessionária estão demonstradas nas planilhas do anexo citado.

Cálculo:

$$\text{Valor do contrato} = \{[(R\$ 5,0391 * 373.284) * 12] * 10\}$$

Onde:

Valor da Tarifa Teto = R\$ 5,0391

Passageiros Equivalentes Pagantes/mês = 373.284

Quantidade de meses ano = 12

Quantidade de anos do contrato = 10

Valor **anual** do **CONTRATO: R\$ 22.572.184,85** (vinte e dois milhões quinhentos e setenta e dois mil, cento e oitenta e quatro reais e oitenta e cinco centavos);

Valor **total** do **CONTRATO: R\$ 225.721.849,53** (duzentos e vinte e cinco milhões, setecentos e vinte um mil, oitocentos e quarenta e nove reais e cinquenta e três centavos).

Os valores acima foram estimados com base na **TARIFA TETO**, podendo ser ajustados conforme o valor da **TARIFA USUÁRIO** final, em vigor na data da formalização do Contrato.

2.2. VALOR DA TARIFA TETO

A **TARIFA TETO** tem sua viabilidade econômico-financeira demonstrada em especificações no **Anexo V A – Tarifa Teto**.

2.3. VALOR DA TARIFA PROPOSTA

A **licitante** deverá propor uma **TARIFA PROPOSTA** por passageiro pagante, observadas as regras de gratuidades e benefícios tarifários vigentes. A TARIFA PROPOSTA vencedora e respectivos componentes de custo servirão de **parâmetro** para fixação da **TARIFA USUÁRIO** no início da operação. Ou seja, o valor da TARIFA PROPOSTA VENCEDORA SERÁ IGUAL AO VALOR DA PRIMEIRA TARIFA USUÁRIO advinda desta Concessão.



Em caso de valores financeiros fracionados adotar-se-á arredondamento estatístico considerando-se intervalos de R\$ 0,05 (cinco centavos de real) com base na Resolução nº 886/1966 do IBGE [< 5 (menor que 5) ou > 5 (maior que cinco)].

2.4. VALOR DA TARIFA USUÁRIO

O valor da **TARIFA USUÁRIO** será decretado pelo **Poder Concedente** utilizando-se a planilha de cálculo tarifário e considerando os valores informados na proposta vencedora. A TARIFA PROPOSTA VENCEDORA SERÁ IGUAL AO VALOR DA PRIMEIRA TARIFA USUÁRIO advinda desta Concessão.

2.5. REAJUSTE TARIFÁRIO

Reajuste tarifário é definido como medida convencionada entre as partes contratantes para evitar que, em razão das elevações do mercado, da desvalorização da moeda ou do aumento geral de salários no período de execução do contrato administrativo, venha a romper-se o equilíbrio financeiro do ajuste.

Serão descontados do valor reajustado ordinariamente, em cada item da tabela da tarifa, os valores oriundos de **revisão** tarifária, quando esta for realizada.

2.5.1 REAJUSTE TARIFÁRIO ORDINÁRIO – O **reajuste** tarifário será calculado, após o lapso temporal de 12 meses contados da data de apresentação da proposta vencedora, utilizando-se planilha de cálculo tarifário juntada ao **Anexo V C TARIFA PROPOSTA**, cujos coeficientes, índices de uso e dados operacionais serão medidos e atualizados anualmente, mediante a juntada obrigatória de todos os comprovantes dos custos operacionais utilizados no transporte coletivo.

O primeiro **reajuste** será calculado de acordo com o disposto neste item, representado pela atualização monetária através da variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor (INPC), medido pelo IBGE, do período compreendido entre a data de apresentação da proposta, inclusive, e os próximos doze meses, aplicando-se este índice sobre todos os itens de custo da planilha, exceto de pessoal, sobre o qual incidirá o percentual de **reajuste** definido no dissídio da categoria dos rodoviários.

Os coeficientes de custo e os índices de uso utilizados no cálculo da primeira **TARIFA USUÁRIO**, poderão ser revistos até o cálculo do primeiro **reajuste** ordinário, e publicados previamente através de Decreto Municipal.

O **reajuste** ordinário da **TARIFA USUÁRIO** será realizado **anualmente**, em até 45 (quarenta e cinco) dias contados do encaminhamento e protocolo do requerimento pela Concessionária, sempre obedecendo o lapso de 12 meses, após a data do primeiro **reajuste**.

O processo de **reajuste** tarifário será enviado para Câmara Municipal, 30 (trinta) dias antes da decretação do **reajuste**, conforme Lei Municipal nº 1.270, de 23 de maio de 2005.

Cabe ao Chefe do Poder Executivo Municipal decretar o valor da **TARIFA USUÁRIO**.

2.5.2 REAJUSTE TARIFÁRIO EXTRAORDINÁRIO – O **reajuste** tarifário extraordinário será calculado de acordo com o disposto neste item, representado pelo percentual de **reajuste** definido no dissídio da categoria dos rodoviários o qual incidirá somente nos itens de pessoal que compõem as planilhas tarifárias.

O **reajuste** extraordinário da **TARIFA USUÁRIO** será realizado anualmente, em até 45 (quarenta e cinco) dias contados do encaminhamento e protocolo do dissídio coletivo da categoria, pela Concessionária.

O processo de **reajuste** tarifário será enviado para Câmara Municipal, 30 (trinta) dias antes da decretação do **reajuste**, conforme Lei Municipal nº 1.270, de 23 de maio de 2005.

Cabe ao Chefe do Poder Executivo Municipal decretar o valor da **TARIFA USUÁRIO**.



2.6. REVISÃO TARIFÁRIA

REVISÃO TARIFÁRIA é mecanismo direto de alteração do valor da tarifa, visando reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro. O desequilíbrio pode ser provocado por diversos eventos ocorridos durante a execução contratual, inclusive não previstos inicialmente no contrato administrativo. Desse modo, as revisões referem-se aos fatos supervenientes e imprevisíveis ou previsíveis, mas de consequências incalculáveis que desequilibram a equação econômica do contrato. Ou seja, o instituto da revisão visa adequar as condições contratuais às instabilidades próprias do mercado que influenciam nos custos para prestação do serviço, com objetivo de permitir a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Serão descontados do valor revisado da tarifa, em cada item da tabela da tarifa, os valores de reajuste tarifário já concedidos.

Os coeficientes de custo e os índices de uso atuais considerados para fins de **revisão** são, exemplificadamente: combustível, óleos e lubrificantes, arla, peças e acessórios, vida útil de pneus e recapagens, percentual de quilometragem ociosa, consumo de outras despesas, fatores de utilização de fiscais, de pessoal de manutenção, de pessoal de administração e de motoristas e cobradores.

Caso novas exigências do Poder Concedente que se fizerem necessárias ao longo da concessão que imputem custos não considerados na **TARIFA USUÁRIO e no Projeto Básico, Edital ou Anexos**, e que não estejam refletidos nos atuais coeficientes e índices de uso listados acima, deverá ser realizado estudo para avaliar a incorporação na planilha de cálculo dos novos coeficientes, índices e fatores de uso gerados, passando-se a considerá-los também no processo de revisão.

Poderá ser contratada pelo Poder Concedente, a seu exclusivo critério, Empresa de Auditoria Independente que será responsável pela avaliação e emissão de laudo sobre o processo de **revisão** tarifária.

A Concessionária participará do processo de **revisão** por meio da juntada de dados técnicos, contábeis ou de campo, bem como pela participação em audiências públicas e consultas públicas por mídia eletrônica, eventualmente realizadas.

O Poder Concedente e a Concessionária divulgarão os novos coeficientes de custos e índices de uso da planilha de cálculo tarifário, no prazo máximo de 30 (trinta) dias antes da data da **revisão** tarifária.

No processo de **revisão** tarifária poderão ser considerados eventuais desequilíbrios da equação econômico-financeira da **TARIFA PROPOSTA**, desde que amparados pelas regras de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, mantida a alocação de riscos nela estabelecida.

2.6.1. DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA CONCESSÃO E DA ALOCAÇÃO DE RISCOS

2.6.1.1. O restabelecimento do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** da Concessão poderá ocorrer, exemplificativamente, nas seguintes hipóteses:

- ✓ variação extraordinária imprevisível ou previsível, mas de proporções incalculáveis à época da formulação da proposta, dos custos para prestação dos serviços;
- ✓ redução de custos da Concessionária, decorrente de incentivos de qualquer gênero, oferecidos por entes da Federação ou entidades integrantes de sua administração indireta, tais como, linhas de crédito especiais, benefícios oriundos da celebração de convênios, incentivos fiscais e outros;
- ✓ aumento dos custos da Concessionária decorrentes da implantação de soluções de



integração intermodal, modificações nas especificações dos serviços, exigências de novos encargos, variação da composição de investimentos em frota, implicando mudança do número, tipo, vida útil ou idade máxima dos veículos, e no tamanho da tripulação, que não tenham sido especificados no Projeto Básico, Edital ou Anexos e, por conseguinte, não foram previstos na proposta;

- ✓ mudanças legislativas que afetem significativamente os encargos e custos para a prestação dos serviços previstos no Projeto Básico, Edital ou Anexos, cujo impacto seja previamente avaliado pelo Poder Concedente, bem como afetem, para mais ou para menos, a receita da Concessionária, quando da criação ou extinção de isenções, gratuidades ou outros benefícios dados aos usuários;
- ✓ ressaltados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, para mais ou para menos, conforme o caso;
- ✓ alteração unilateral no contrato, por iniciativa do Poder Concedente, não prevista neste Projeto Básico, Edital ou Anexos, por inclusão e modificação de serviços que afetem o EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO da concessão;
- ✓ variação do retorno econômico da concessão em função da integração física ou tarifária com outros sistemas ou modais de transporte público.
- ✓ variação do retorno econômico da concessão em função da implantação de outros sistemas ou modais de transporte público, que não integram a presente concessão.

2.6.1.2. São riscos assumidos pela Concessionária, que não ensejarão restabelecimento do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** da concessão, tais como, exemplificativamente:

- ✓ a não obtenção do retorno econômico previsto na proposta por força de fatores distintos dos previstos no item 2.6.1.1, considerando a forma de remuneração prevista neste edital, Projeto Básico e anexos;
- ✓ a constatação superveniente de erros ou omissões em sua proposta ou nos levantamentos que a subsidiaram, bem como naqueles calculados pelo Poder Concedente;
- ✓ o aperfeiçoamento técnico e operacional dos serviços, bem como a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações e equipamentos, assim como dos sistemas utilizados, com vistas a assegurar a eficiência na qualidade do serviço, que não tenham sido exigidos pelo Poder Concedente;
- ✓ a destruição, roubo, furto ou perda de bens vinculados à concessão e de suas receitas;
- ✓ a manutenção da segurança dos usuários;
- ✓ a ocorrência de interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados e/ou fornecedores;
- ✓ a contínua disponibilidade do serviço aos usuários, não podendo ser usado como justificativa: greves de trabalhadores, comoções sociais ou protestos públicos que inviabilizem a prestação do serviço, a cobrança das tarifas e/ou reflita no aumento dos custos;
- ✓ variação nas condições do mercado financeiro, tais como, prazos, carências, taxas de juros, spreads, taxas de câmbio, riscos da contratação e financiamento, dentre outras, ocorridas entre a consecução do procedimento licitatório e o fechamento de operações de crédito previstas na PROPOSTA, que comprometam a proposta apresentada pela Concessionária;
- ✓ a incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos serviços;
- ✓ os custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por terceiros ou contra terceiros;
- ✓ qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos, estudos e informações exigidos pelo órgão ambiental, ou em qualidade inferior à mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento;
- ✓ qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos, estudos e informações exigidos pelo fiscal do contrato durante a prestação de contas e entregas de documentos junto às notas fiscais - ou documento contábil equivalente - para efetivação dos repasses pelo Poder Concedente;
- ✓ os riscos decorrentes de eventual incapacidade da indústria nacional em fornecer-lhe os bens e insumos necessários à prestação dos serviços;
- ✓ a redução do valor residual dos bens vinculados à concessão;



- ✓ a superveniência de regulamentação estadual ou federal dos serviços concedidos;
- ✓ os atrasos decorrentes de entraves na fluidez do trânsito;
- ✓ as ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas na organização operacional e programação dos serviços realizados pela Concessionária;
- ✓ mudança no controle diretivo da Concessionária que acarrete em redução da sua capacidade financeira ou técnica de cumprir o contrato;
- ✓ riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos à época de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo por resultado direto ou indireto de ação ou omissão da Concessionária;
- ✓ os ressarcimentos em face a terceiros;
- ✓ outros não relacionados e que não fazem parte explicitamente do item 2.6.2.1.

A Concessionária não fará jus à recomposição do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** a seu favor, caso quaisquer dos riscos a ela atribuídos se concretizem.

Sempre que forem atendidas as condições do contrato e a alocação de riscos estabelecida nos itens anteriores, considerar-se-á mantido o **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do mesmo.

2.6.1.3. A Concessionária poderá solicitar o restabelecimento do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do contrato, por meio de requerimento fundamentado e documentado, protocolado no Protocolo Geral da Prefeitura, requerendo a revisão.

O requerimento será obrigatoriamente instruído com relatório técnico ou laudo pericial que demonstre cabalmente e de forma comprovada o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, sob pena de não conhecimento.

Recebido o requerimento da Concessionária, o Poder Concedente decidirá, motivadamente, sobre o restabelecimento do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do contrato, no prazo de 30 (trinta) dias a contar do recebimento da manifestação protocolada.

2.6.1.4. O restabelecimento do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do contrato igualmente poderá ser promovido pelo Poder Concedente e ocorrerá de ofício, assegurando-se o prazo de 30 (trinta) dias para eventual manifestação da Concessionária.

Recebido o requerimento ou a manifestação da Concessionária, assegurando o contraditório e a ampla defesa, o Poder Concedente decidirá, motivadamente, sobre o restabelecimento do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do contrato, no prazo de 30 (trinta) dias a contar do recebimento da manifestação protocolada.

A decisão do Poder Concedente terá autoexecutoriedade.

2.7. REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

A remuneração da **CONCESSIONÁRIA**, que assegurará o **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do **CONTRATO** de **CONCESSÃO**, corresponderá ao valor da **TARIFA USUÁRIO**. As receitas necessárias para a constituição do valor de **REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA** advirão da cobrança da **TARIFA USUÁRIO**.

2.8. OUTRAS FONTES DE RECEITA

São consideradas como Outras Fontes de Receita:

- ✓ Percentual repassado pela AUTORIZADA pela exploração publicitária nos ônibus;
- ✓ Outras receitas estabelecidas através de legislação própria.