



**ANEXO V – REGULAMENTO TARIFÁRIO, MODELO DE REMUNERAÇÃO DOS
SERVIÇOS E GESTÃO DE RISCOS**



Sumário

1. INTRODUÇÃO E CONCEITOS	4
2. DA VIGÊNCIA DO PRESENTE REGULAMENTO TARIFÁRIO	5
3. DIRETRIZES	5
3.1. Lei nº 12.587/12	5
3.2. Lei Orgânica do Município de Belém	6
4. OBJETIVOS DO REGULAMENTO TARIFÁRIO	6
5. MODELO ATUAL DE REMUNERAÇÃO	7
6. MODELO DE REMUNERAÇÃO PARA O NOVO SISTEMA	8
6.1. Nova Estratégia de Precificação	8
6.2. Administração e Distribuição dos Recursos	9
6.3. Gestão de superávit e déficit tarifário	10
6.4. Diretrizes da Nova Estrutura Tarifária	11
6.5. Integração Tarifária	11
6.6. Parâmetros da integração	12
6.6.1. Implantação e Expansão da Integração	12
6.7. Receitas Acessórias ou Extraordinárias	13
6.7.1. Principais receitas extraordinárias passíveis de exploração pelo Concessionário 14	
6.7.2. Regulamentação das receitas acessórias	14
6.8. Distinção entre Reajuste e Revisão da Remuneração	14
7. SERVIÇOS CONEXOS	15
7.1. Visão geral dos Serviços Conexos à Concessão do Transporte	15
7.2. Diretrizes para a prestação e exploração dos serviços conexos	16
7.2.1. Remuneração dos serviços conexos	16
7.2.2. Subcontratação dos serviços conexos	17
7.3. Da perda do direito de exploração dos serviços conexos	17
8. METODOLOGIA DE CÁLCULO TARIFÁRIO (TARIFA PÚBLICA)	18
8.1. Aferição dos Custos Totais do Sistema	18
8.1.1. Custos de Operação dos serviços de Transporte de Passageiros	18
8.1.2. Custos de Operação dos serviços de Gerenciamento Operacional e Financeiro 18	
8.1.3. Custos de Operação e Manutenção de Infraestruturas	19
8.1.4. Custos de Gerenciamento do Sistema – Órgão Gestor	19

8.1.5.	Impostos	19
8.2.	Aferição de Demanda	19
8.2.1.	Aferição da Demanda efetiva	19
8.2.2.	Cálculo dos Fatores de Equivalência	20
8.3.	Cálculo da Tarifa Pública de Equilíbrio (TPE)	21
8.4.	Arredondamento e Fixação da Tarifa Pública (TP)	21
9.	GESTÃO DE RISCOS DA CONCESSÃO	21
9.1.	Definição de Risco no âmbito da Concessão e princípio de alocação	21
9.2.	Riscos identificados para a Concessão	22
9.2.1.	Compartilhamento do Risco Quantitativo da Demanda	22
9.2.2.	Desequilíbrio entre Tarifa Pública e Tarifa de Remuneração (superávit ou déficit tarifário).....	22
9.2.3.	Infraestrutura inadequada para atendimento da demanda	23
9.2.4.	Integração compulsória com linhas metropolitanas	23
9.2.5.	Demanda desviada para serviço concorrente.....	24
9.2.6.	Variação de Preços de Mercado dos insumos de produção	24
9.2.7.	Conclusão da Infraestrutura de novos trechos de corredores do BRT/BRS .	25
9.2.8.	Transporte por aplicativo	25
9.2.9.	Caso fortuito ou força maior	25
9.2.10.	Atrasos de cronograma de execução de obras de infraestrutura.....	25
9.2.11.	Operação do sistema	25
9.2.12.	Riscos de natureza tributária.....	26
9.2.13.	Riscos de natureza tecnológica	26
9.2.14.	Outros Riscos de Natureza Empresarial	26
9.2.15.	Modificação Unilateral do poder público (Fato do Príncipe).....	27
9.2.16.	Dano ambiental	27
9.2.17.	Dados referenciais	27
9.2.18.	Quadro Geral de Alocação de Risco de Demanda (Matriz de Risco da Concessão).....	29
10.	INCENTIVO À LIBERDADE ECONÔMICA E EFICIÊNCIA EMPRESARIAL	32

As especificações contidas neste Anexo poderão ser futuramente substituídas ou alteradas por legislação específica

1. INTRODUÇÃO E CONCEITOS

O presente Anexo tem como objetivo principal apresentar os principais conceitos e metodologias que nortearão o Regulamento Tarifário do Serviço Integrado de Transporte Público de Passageiros de Belém, bem como as Diretrizes gerais para o Modelo de Remuneração dos serviços prestados, a partir do início das operações dos serviços elencados nos diversos Anexos deste Edital.

O Regulamento Tarifário pode ser definido como o conjunto de decisões do Poder Público, especialmente do Poder Executivo municipal, em consonância com as legislações e políticas supervenientes, que envolve o estabelecimento de uma estrutura tarifária (preços, estratégias de cobrança e opções de pagamento do serviço), visando objetivos econômicos, financeiros e sociais, em convergência com as diretrizes do transporte público coletivo.

Para tanto, se faz necessário entender algumas considerações observadas para a elaboração do Regulamento Tarifário a ser apresentado neste documento, especialmente na utilização dos termos Gestão e Gerenciamento. Embora no dia a dia esses termos sejam utilizados praticamente como sinônimos, no estabelecimento do presente o Regulamento Tarifário, será considerada a seguinte diferença de conceitos:

- A Gestão financeira e operacional é entendida como um conjunto de atividades continuadas, de nível estratégico, majoritariamente de competência do Poder Público (Poder Concedente e Órgão Gestor) de extrema importância para o equilíbrio econômico financeiro do sistema, que visa monitorar e garantir a sustentabilidade e saúde financeira do sistema de transporte como um todo, e não somente como uma simples aplicação de uma regra de atualização e cálculo de tarifa.
- O Gerenciamento financeiro e operacional, é o conjunto de atividades e serviços continuados, de nível tático/operacional, majoritariamente de competência operacional (concessionários ou Órgão Gestor), podendo ser individualizado por serviço, visando aferir a efetiva prestação de serviços de transporte, bem como custos e receitas individuais, que dão subsídios de informação para a Gestão Operacional, e que facilita o entendimento do Sistema de Transporte como uma rede de serviços especializados.

O entendimento dessa diferença permite uma melhor separação dos papéis nos diferentes níveis, especialmente quanto aos seguintes aspectos:

- Direciona melhor o gerenciamento operacional cotidiano, e permite intervenções específicas, pontuais;

- Facilita a incorporação gradual futura de serviços ao Sistema Integrado;
- Utilização de tecnologias de gerenciamento eletrônico para se alcançar o Cálculo da Tarifa Pública de Equilíbrio; e
- Aumenta a eficiência do sistema, através de políticas de subsídios cruzados para serviços deficitários, mesmo que executados por operadores diferentes.

2. DA VIGÊNCIA DO PRESENTE REGULAMENTO TARIFÁRIO

O Regulamento Tarifário aqui estabelecido será tornado vigente, por meio de Decreto do Poder Executivo, no período de até 30 (trinta) dias após a adjudicação dos vencedores da presente licitação, ou o mais breve possível, em caso de ocorrência de fato superveniente que impeça o atendimento a este prazo.

O decreto deve contemplar integralmente os dispositivos aqui estabelecidos, sendo aceitáveis apenas os ajustes textuais necessários à sua formalização jurídico-normativa.

Apenas após o estabelecimento e regulamentação da presente Regulamento Tarifário, o Contrato de Concessão poderá ser assinado, conforme estabelecido no Edital de Licitação.

Esta restrição fica estabelecida, considerando que para a implementação do presente o Regulamento Tarifário, especialmente no que diz respeito à implementação plena do novo modelo de integração de serviços, e também dos serviços e tecnologias de gerenciamento financeiro implica em investimentos significativos, que não são passíveis de amortização em curto espaço de tempo, essa regulamentação só poderá entrar em efeito após a adjudicação dos novos serviços, não sendo cabível sua regulamentação concomitante à prestação dos serviços atuais.

A restrição de assinatura apenas após a adjudicação visa garantir que os novos contratos não irão existir enquanto não for instituído o presente novo marco regulatório. Ao mesmo tempo, essa entrada em vigor apenas após a adjudicação tem o efeito de resguardar os atuais operadores quanto à uma necessidade de realização de investimentos de grande monta sem a devida segurança jurídica quanto ao retorno dos investimentos.

Assim, a regulamentação imediata do presente Regulamento Tarifário, antes da efetiva conclusão do certame licitatório, poderia causar um conflito regulamentar entre os novos serviços objetos da presente concessão, e os serviços de transporte de passageiros atualmente prestados no município de Belém.

3. DIRETRIZES

3.1. Lei nº 12.587/12

As diretrizes de Regulamento Tarifário do Transporte Público Coletivo, estabelecidas pela Lei Federal nº 12.587/12 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, são as seguintes:

- promoção da equidade no acesso aos serviços;

- melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- modicidade da tarifa para o usuário;
- integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
- estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

3.2. Lei Orgânica do Município de Belém

De acordo com o Art. 147 da Lei Orgânica do Município de Belém:

“O planejamento, gerenciamento, operação, exploração e a fiscalização do sistema de transporte e do tráfego urbano do Município deverão ser administrados através de entidade pública...”

Ainda conforme inciso IV do Art.146:

“é responsabilidade do poder público pelo transporte coletivo, tendo este caráter essencial, assegurado mediante tarifa condizente com o poder aquisitivo da população e com garantia de serviço adequado ao usuário...”

Portanto, a definição do Regulamento Tarifário aplicada aos Serviços de Transporte Público de Passageiros do Município de Belém compete ao Poder Público Municipal, sendo atribuída à Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana – SeMOB em sua Lei de Criação, Lei nº 9031/2013 inciso VII do Art.17-A *“elaborar estudos, executar e fiscalizar a política e os valores tarifários fixados para cada modalidade de transporte público de passageiros”*.

4. OBJETIVOS DO REGULAMENTO TARIFÁRIO

O Regulamento Tarifário do Sistema Integrado de Transporte Público de Passageiros de Belém – SITPP, constitui um instrumento regulatório importante para o seu perfeito funcionamento. Nesse sentido, é importante definir os objetivos do Regulamento Tarifário

sob as seguintes óticas: financeira; econômica e social.

- **financeira:** sob essa ótica, a tarifa tem como objetivo contribuir para a cobertura dos custos dos serviços, sendo uma das principais fontes de arrecadação para o custeio da remuneração dos operadores e de outros atores do sistema. É importante lembrar que, no presente Edital a tarifa não é a única fonte de arrecadação, uma vez que se prevê ainda a possibilidade de exploração de receitas extraordinárias;
- **econômica:** indução à eficiência econômica alocativa, incentivando a produtividade e qualidade, a modernização e a inovação e até a indução de um determinado nível de competição quando desejado, entre os operadores dos diversos serviços do sistema de transporte público de passageiros de Belém;
- **social:** garantir adequado acesso do serviço público a todos, por meio de promoção de uma modicidade tarifária.

Assim, a estrutura tarifária a ser estabelecida determinará o modo pelo qual serão atingidos os objetivos do Regulamento Tarifário, que por sua vez deve considerar a interação entre os usuários e empresários, que são intermediados pelo órgão gestor.

5. MODELO ATUAL DE REMUNERAÇÃO

Atualmente, em Belém, na ocasião de reajuste da tarifa pública, é apresentada uma planilha tarifária como elemento balizador dos valores. A planilha apresenta o cálculo que dimensiona o custo do serviço planejado, conforme Ordens de Serviço emitidas aos operadores. A metodologia é baseada no método proposto no início dos anos 1990 pelo GEIPOT (antigo órgão da administração federal) e que até hoje tem amplo uso no território nacional, considerando índices de consumo verificados na cidade e as características de utilização de mão-de-obra operacional.

Uma vez estabelecida a tarifa pública, o modelo de remuneração atual caracteriza-se pela arrecadação direta dentro dos ônibus, e a receita das empresas operadoras é advinda exclusivamente da tarifa pública cobrada diretamente dos usuários, e no processo de cálculo atual a receita é auferida por passageiro equivalente, ou seja, os benefícios (gratuidades e descontos) regulamentados pelo Poder Público são na verdade custeados pelos usuários sem benefícios.

Embora seja ainda o modelo mais amplamente utilizado no Brasil, é um modelo que pode ser danoso ao passageiro, pois o operador pode (indevidamente) instituir diferenças de tratamento entre os usuários pagantes e aqueles com direitos aos benefícios, pois quanto menos passageiros beneficiados forem transportados, maior a receita proporcional auferida. A maioria das capitais do Brasil já substituiu esse modelo, ou está conduzindo estudos para a sua substituição, para modelos mais aderentes ao indicado pela Política Nacional de Mobilidade urbana (Lei federal 12.587/2012).

Outra característica do modelo atual é o fato do cálculo tarifário ser único para todo o Sistema, o que incorre em um valor médio de custo para todos os diferentes serviços prestados, e conseqüentemente gera para o operador serviços mais deficitários que outros,

diferenciando a atratividade entre as linhas operadas, o que corrobora para uma operação menos favorável em áreas onde a rentabilidade é menor. Este valor único dificulta o estabelecimento futuro de remunerações distintas para serviços distintos dentro de um sistema integrado.

6. MODELO DE REMUNERAÇÃO PARA O NOVO SISTEMA

6.1. Nova Estratégia de Precificação

Em consonância com a Lei da Mobilidade Urbana promulgada em 2012 (Lei 12.587/2012), pode-se distinguir a Tarifa (ou Valor) de Remuneração (a ser repassada aos Operadores) da Tarifa Pública (a ser cobrada dos usuários) e, ainda também, a Tarifa de Remuneração de Serviços de BRT/BRS pode ser diferente da Tarifa de Remuneração dos serviços rodoviários de alimentação ou de serviços convencionais, complementares e fluviais.

Neste contexto, para os fins dessa Concessão, serão adotadas as seguintes definições:

- TARIFA DE REMUNERAÇÃO: tarifa paga às Concessionárias pela execução dos serviços de transporte público de passageiros.
- TARIFA PÚBLICA: tarifa cobrada do usuário pelo usufruto do serviço de transporte público de passageiros.

Assim, para o SITPP de Belém será adotada Estrutura Tarifária e de Remuneração de Serviços que permita distinção entre esses valores. Este modelo permite equilibrar a rentabilidade dos operadores na prestação dos diferentes serviços, aplicando diferentes remunerações para cada serviço, ou para cada lote de serviços de uma mesma tipologia, evitando que alguns concessionários operem serviços excessivamente superavitários ou deficitários. Além disso, é possível manter a tarifa pública em valores compatíveis com a realidade socioeconômica dos usuários.

Outra característica do novo modelo adotado é a remuneração do operador por passageiro efetivamente transportado, ou seja, independentemente do benefício que este passageiro possa ter, a remuneração para o operador será a mesma. Assim sendo, não haverá mais distinção de atratividade comercial entre diferentes tipos de passageiros e tipos de linhas, pois a remuneração será realizada conforme os custos de produção do serviço de forma individual e para todo e qualquer passageiro transportado.

Além disso a Tarifa Pública – calculada e estabelecida pelo Poder Concedente – será sempre calculada de forma a custear integralmente os custos totais do sistema - de Operação (remuneração dos diferentes operadores de serviços de transporte de passageiros, serviços de gerenciamento do operador e inclusive infraestrutura), e de Gestão (apoio ao custeio do órgão gestor, fiscalização, publicidade e demais serviços de gerenciamento e apoio à Gestão do Sistema de Transporte, incluindo tecnologias ITS que venham a ser adotadas). Eventuais arredondamentos sempre serão feitos para cima, de forma a gerar superávit no sistema, sendo esse saldo positivo revertido para manutenção e modernização do sistema de transporte, e não para o Operador.

Tal modelo permite que o Sistema de Transporte não dependa necessariamente de

subsídios públicos permanentes, que possam vir a comprometer o orçamento público, e lhe confere garantia de investimentos, pela aplicação regulamentada dos eventuais superávits. Entretanto, este modelo permite a adoção de subsídios tarifários temporários ou permanentes, de forma a permitir que a Administração Pública possa ampliar a disponibilização de benefícios sociais, sem depender de negociação ou penalização para os concessionários.

Por fim, a separação explícita e contratual entre a Tarifa Pública e a Tarifa de Remuneração auxilia sobremaneira a aferição e cálculo de tributos, uma vez que torna mais distintas as bases de cálculo de tributos incidentes sobre os custos dos serviços de transporte em si (baseados na receita dos concessionários, ou seja, calculados sobre a tarifa de remuneração), e de eventuais repasses que venham a ser regulamentados sobre a receita dos serviços de transporte (baseados na cobrança da tarifa pública).

6.2. Administração e Distribuição dos Recursos

Neste novo modelo a receita auferida com a venda de créditos eletrônicos é direcionada para o Sistema de Transporte, ou seja, não é “a priori” de um Operador específico, nem tampouco do Poder Público.

A totalidade das receitas converge para uma conta especial única específica – Fundo de Transportes, e será implantado um centro de compensação financeira e tarifária, inicialmente operado pelos concessionários (ou por ente contratado por eles) no âmbito dos serviços conexos à concessão. Este centro de compensação deverá fazer o rateio entre os diferentes agentes do sistema, inclusive órgão gestor e concessionários, de acordo com a aferição da prestação dos respectivos serviços, e as regras estabelecidas no Regulamento Tarifário.

Essa conta deverá ser contratada em instituição bancária oficial, e ser passível de auditoria a qualquer tempo pelo Órgão Gestor.

Todos os repasses financeiros aos concessionários devem ser repassados aos concessionários em prazo não superior a dois dias úteis (D+2) após a efetiva prestação do serviço de transporte.

Os repasses ao Órgão Gestor, relativos aos custos de gerenciamento, devem ocorrer sempre até o quinto dia útil do mês subsequente. Em caso de atraso nos repasses, o mesmo poderá ser passível de cobrança administrativa ou judicial. Em caso de reincidência do atraso, o concessionário poderá perder o direito de explorar os serviços conexos, que serão reassumidos pelo Poder Concedente, diretamente, ou por meio de realização de licitação específica.

Para os casos de pagamento da tarifa em dinheiro no interior dos veículos, esta receita será retida pelo operador, mas a título de antecipação de remuneração. Sendo assim o operador será remunerado pela operação daquele dia, de acordo com valores estipulados em seu Contrato, e o valor recebido antecipadamente nos veículos será descontado do valor total a receber.

Os recursos oriundos de superávit tarifário devem ser mantidos na conta especial, somente

podendo ser aplicados mediante destinação proposta pelo Órgão Gestor e aprovada pelo Poder Concedente.

O gerenciamento financeiro deve emitir relatórios mensais discriminando toda a receita auferida no período, bem como as despesas e pagamentos realizados, para aferir a ocorrência de superávit tarifário, ou déficit tarifário, nos termos estabelecidos da Lei 12.587/2012.

Para tanto, as Concessionárias vencedoras devem dispor de Sistema de Bilhetagem Eletrônica e Centro de Controle Operacional, conforme estabelecido no Plano de Exploração da Concessão, para que o Poder Público confronte os dados obtidos de cada sistema e possa realizar os respectivos repasses.

6.3. Gestão de superávit e déficit tarifário

A Gestão da ocorrência de superávit tarifário ou déficit tarifário é de competência do Órgão Gestor, que deverá realizar essa aferição mensalmente.

As diretrizes para esta gestão estão apresentadas a seguir.

- Criação do Fundo de Transportes para gerir os recursos;
- Em caso de superávit tarifário:
 - O uso dos recursos deverá ser proposto pelo Órgão Gestor, e aprovado pelo Poder Executivo municipal
 - Os recursos só poderão ser utilizados para melhoria do sistema de transporte de passageiros, seja na sua operação, manutenção, gestão fiscalização, ou em ações educativas, ou ainda, na reversão para modicidade tarifária;
 - Caso o superávit seja recorrente (3 meses ou mais seguidos), o órgão gestor poderá indicar avaliação para redução da tarifa pública, com vistas à promoção da modicidade tarifária;
- Em caso de déficit tarifário:
 - A diferença a menor deve ser distribuída entre todos os serviços do sistema (custos operacionais e conexos), de forma proporcional, constituindo-se risco exclusivo dos concessionários;
 - Caso o déficit seja recorrente (3 meses ou mais meses seguidos), o concessionário poderá solicitar adequações no Plano Operacional, de forma a reduzir a oferta de forma proporcional à redução da demanda, nos termos estabelecidos no Plano de Exploração da Concessão;
 - Caso o déficit não possa ser reequilibrado apenas com ajustes operacionais, o concessionário afetado poderá iniciar processo de revisão tarifária;

6.4. Diretrizes da Nova Estrutura Tarifária

- Todos os custos correntes do sistema (tarifa de remuneração e serviços conexos) serão cobertos pela arrecadação da Tarifa Pública vigente, ou outras receitas extratarifárias que venham a ser instituídas e regulamentadas;
 - Serão considerados custos correntes todas as despesas com serviços contratados vinculados ao Sistema Integrado de Transporte Público de Passageiros: remuneração de concessionários; remuneração de outros serviços de apoio ao gerenciamento; despesas com tecnologia ITS vinculadas ao Órgão Gestor ou a seus entes delegados; atividades de polícia e apoio e outros que venham a ser regulamentados especificamente.
- É aceitável a adoção de subsídio público ao sistema de transporte, em caráter temporário, e apenas de forma a atender políticas sociais relevantes, sempre preservando o interesse público;
- Todos os benefícios atuais (gratuidades, isenções etc., de caráter total ou parcial) serão mantidos como estão, em atendimento à legislação municipal;
- A(s) tarifa(s) pública(s) deve(m) ser calculada(s) de forma a contemplar a equivalência de passageiros pagantes, com desconto e gratuidades;
- Inicialmente, será estabelecida uma tarifa pública única para o sistema de transporte urbano rodoviário. Outras tarifas poderão ser estabelecidas futuramente (a exemplo do semiurbano, ou de possíveis serviços acessórios futuros, como o executivo/seletivo), inclusive com possibilidade de adoção de tarifas diárias ou semanais, após a realização de estudos específicos. Essa tarifa será válida para todos os serviços regulamentados do sistema integrado, incluindo serviços BRT/BRS, serviços básicos, sistema convencional e sistema complementar;
- Todo o recurso arrecadado será aplicado na remuneração dos custos do Sistema de Transporte, de operação, gestão ou infraestrutura, sempre definido por meio de regulamentação específica, homologada pela esfera competente de gestão de cada um dos serviços. Especialmente, destaca-se aqui que repasses ao poder concedente decorrentes de eventuais resultados de receitas acessórias deverão necessariamente ser alocados para a modicidade tarifária.

6.5. Integração Tarifária

Todos os serviços de transporte de passageiros integrantes do SITPP de Belém deverão ser integrados tarifária e operacionalmente de acordo com os prazos estabelecidos neste Regulamento Tarifário, no Contrato de Concessão, e nos demais anexos.

Desta forma, considerando a fase inicial de adoção de integração tarifária, o modelo a ser utilizado para o SITPP de Belém será a integração com valores parciais, onde o usuário pode realizar duas ou mais viagens consecutivas, mas, ao invés de pagar todas as tarifas completas (inteiras), ele paga o valor cheio apenas no primeiro trecho, pagando um valor parcial nos trechos subsequentes, ou mesmo sendo isento de pagamentos adicionais,

respeitando a necessidade de arrecadação tarifária para garantir o equilíbrio financeiro do sistema.

Este método é indicado em fases iniciais de integração, uma vez que não existe uma penalização excessiva para os usuários que não utilizem a integração, que numa primeira fase em geral correspondem à maioria do sistema.

Sendo assim, uma vez que haja integração tarifária, a mesma permite que o usuário utilize dois ou mais serviços de transporte consecutivamente, onde o valor da tarifa integrada deverá ser menor que a soma dos valores das tarifas de cada modo individualmente.

O usuário irá perceber uma única regra tarifária, mas o sistema de gerenciamento financeiro irá permitir a manutenção das separações entre as diferentes remunerações, específicas para cada um dos serviços de transporte a ser oferecido pelo Poder Público, em cada esfera de competência. Essa integração irá acontecer na medida da implantação dos equipamentos e sistemas que viabilizem o controle eletrônico dessa arrecadação e distribuição financeira, associada aos arranjos institucionais inerentes a esse tipo de integração.

6.6. Parâmetros da integração

- Dentro do sistema BRT/BRS, na integração entre os diferentes subserviços (troncal principal, troncal secundário e alimentador) realizados nos terminais e nas estações de transferência, o usuário poderá trocar livremente de serviços sem pagamento de nenhuma tarifa adicional, desde que as viagens sejam no mesmo sentido (ou seja, não será considerado integração um trecho de ida e um trecho de volta);
- Na realização de integrações entre dois serviços consecutivos (BRT/BRS x convencional; convencional x convencional etc.) será adotada inicialmente uma janela temporal de integração de 90 minutos após a validação do primeiro trecho com o cartão eletrônico de bilhetagem;
 - Na integração entre dois serviços consecutivos, o usuário pagará a tarifa integral no primeiro trecho, mas pagará apenas meia tarifa a cada trecho ou viagem adicional, dentro do intervalo temporal, sempre no mesmo sentido de viagem;
 - Para os que já são beneficiários de meia passagem, o benefício não é cumulativo; a viagem adicional também será cobrada meia tarifa, não havendo a figura da fração menor que meia tarifa.

6.6.1. Implantação e Expansão da Integração

Os concessionários têm um prazo máximo de 6 (seis) meses para que os serviços de BRT/BRS operando na infraestrutura já disponibilizada estejam plenamente integrados, e um prazo máximo de 2 (dois) anos para que todos os serviços convencionais de transporte do Município de Belém sejam gradualmente integrados, tarifária e operacionalmente, considerando também a possibilidade futura de integração com os serviços provenientes da Região Metropolitana de Belém. Os prazos serão contados a partir da publicação do extrato do contrato na imprensa oficial do município de Belém.

Sempre que houver incorporação de novos serviços, inicialmente não integrados, a exemplo dos serviços metropolitanos, fluviais ou do sistema complementar que venha ser regulamentado, a metodologia aqui apresentada deverá ser reaplicada, de forma a recalcular a(s) nova(s) tarifa(s) pública(s) de equilíbrio. Além disso, à medida que o percentual de viagens integradas aumente, o montante do desconto a ser aplicado nas viagens adicionais integradas poderá ser gradualmente ampliado.

Fica permitido a criação futura de tarifas combinadas semanais, mensais ou promocionais, desde que demonstrada sua sustentabilidade financeira para o sistema, e sempre mediante regulamentação específica.

6.7. Receitas Acessórias ou Extraordinárias

Em virtude de especificidades econômicas e técnicas envolvidas na prestação do serviço de transporte de passageiros, ao agente econômico que por ventura seja concedida a exploração econômica do serviço de transporte de passageiros, primeiramente no Município de Belém e futuramente podendo se integrar à Região Metropolitana de Belém é facultado a oportunidade de auferir receitas acessórias ou extraordinárias em função da prestação de serviços acessórios que direta ou indiretamente se relacionam com serviço básico licitado.

Considerando os objetivos centrais do poder concedente, quais sejam: maximizar a eficiência dos serviços, no sentido de ofertarem o máximo de bens e serviços para os usuários, ao menor custo possível, e de acordo com as determinações legais vigentes sobre o tema das receitas extraordinárias é conveniente que a prestação dos serviços de transportes de passageiros de Belém seja incentivada de tal forma que se busque o desenvolvimento das atividades relacionadas aos serviços acessórios na medida em que isto possa representar um incremento na eficiência da alocação dos recursos e uma melhora na organização operacional, e cujos efeitos positivos devam ser transferidos aos usuários, total ou parcialmente.

Assim, toma-se como premissa básica para esse tema na presente concessão: incentivar as receitas extraordinárias como forma de estimular os ganhos de eficiência dos operadores e de potencializar as transferências para a modicidade tarifária. Nesse contexto, de acordo com o Plano de Exploração da Concessão, as futuras concessionárias possuem a possibilidade de auferir os valores advindos das receitas extraordinárias, porém esta encontra-se contratualmente vinculada ao desempenho do operador.

Ressalte-se que Receita Extraordinária não é considerada Remuneração direta de serviços da concessão, e não será aplicada diretamente como fator para Revisão da Remuneração do Concessionário sem prévia regulamentação específica e embasamento jurídico. Entretanto, a parcela das Receitas Extraordinárias que venham a ser transferidas ao Poder Público, em consonância com o processo de Avaliação de Desempenho do concessionário, será aplicada na Modicidade da Tarifa Pública (paga pelo usuário), na medida em que o Poder Público regulamente essa receita como receita do Sistema de Transporte.

6.7.1. Principais receitas extraordinárias passíveis de exploração pelo Concessionário

A seguir são apresentados alguns exemplos de receitas extraordinárias com possibilidade de exploração pelos concessionários que apresentem nível de serviço adequado, nos termos estabelecidos nas regras de Avaliação de Desempenho no âmbito do Plano de Exploração da Concessão:

- Exploração de publicidade em veículos (busdoor e propagandas internas);
- Exploração comercial em mobiliário urbano ou atividades comerciais vinculada à infraestrutura concedida (estações, terminais etc.);
- Exploração comercial de serviços de transporte de passageiro diferenciados (seletivo ou turístico), com veículos diferenciado;
- Serviços de microcrédito associados à exploração da bilhetagem eletrônica (fintechs);
- Administração financeira dos rendimentos auferidos pela conta única do sistema.

6.7.2. Regulamentação das receitas acessórias

Cada serviço que o(s) concessionário(s) pretendam explorar a título de receita extraordinária deve ser realizado mediante solicitação de autorização prévia ao Órgão Gestor e é passível de regulamentação específica, para determinação da forma de aferição e rateio dos resultados, incluindo a parcela que será considerada na modicidade tarifária.

6.8. Distinção entre Reajuste e Revisão da Remuneração

O concessionário privado deve reconhecer que a Tarifa de Remuneração estabelecida na sua Proposta Comercial vencedora, em conjunto com os mecanismos de reajuste e revisão das remunerações estabelecidos em contrato, são suficientes para a manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro.

Isso significa reconhecer que a receita anual é suficiente para cobrir os custos operacionais incorridos na prestação do serviço e remunerar adequadamente o capital investido, ao longo do período da prestação dos serviços. Assim, na medida em que as regras de Reajuste da remuneração têm a função de atualizar monetariamente a remuneração do concessionário, as regras de Revisão da remuneração têm a finalidade de preservar, ao longo do tempo, o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato sobre fatos e condições imprevistos. Ficando, os riscos de variação de preço de insumos alocados exclusivamente ao parceiro privado.

- Os reajustes de remuneração serão anuais, com os dados utilizados para o cálculo do reajuste abrangendo o período de 12 (doze) meses, nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão;
- As revisões ordinárias dos valores de Remuneração necessárias para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato serão realizadas periodicamente a

cada 2 (dois) anos, ou extraordinariamente sempre que houver fato externo demonstrado que impacte significativamente no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Em qualquer situação, para os casos em que o Valor de Remuneração se mostrar passível de revisão, conforme condições estabelecidas, a Concessionária deverá utilizar os valores apresentados em sua proposta para comprovar sua necessidade e validade, e como eles foram individualmente impactados. Não serão aceitos levantamentos ou demonstrações de custos ou preços de mercado isolados, mas sim, a comparação da sua variação com a variação dos índices de reajuste contratualmente estabelecidos.

7. SERVIÇOS CONEXOS

7.1. Visão geral dos Serviços Conexos à Concessão do Transporte

A Lei 8987/1995 que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos estabelece, em seu artigo 11, a possibilidade de que o poder concedente defina e estabeleça serviços e projetos conexos aos serviços concedidos.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Assim, com o objetivo de estimular a atualidade, modernidade e modicidade, será considerado como serviços conexos à presente concessão, a prestação e a exploração dos seguintes serviços:

- Fornecimento, Implantação e operação dos serviços e tecnologias de Gerenciamento financeiro e operacional
- Operação e Manutenção de Infraestruturas de Terminais de Passageiros e Estações do BRT/BRS

Esses serviços têm remuneração específica, distinta da tarifa de remuneração calculada para a equilibrar a prestação dos serviços de transporte.

Esta distinção de serviços fora da concessão principal, bem como distinção de remuneração é projetada para dar maior flexibilidade na gestão desses serviços, facilitando suas revisões em caso de identificação de oportunidade ou necessidade de modernização ou ampliação dos serviços, e também facilitar sua transferência de responsabilidade e remuneração em caso de subcontratação pelos concessionários ou de assunção e retomada desses serviços pelo poder público nos casos estabelecidos pela legislação vigente, por este Regulamento Tarifário, e pelo Contrato de Concessão.

O detalhamento técnico das atividades e tecnologias esperadas em cada um dos Serviços Conexos é estabelecido no Plano de Exploração da Concessão.

7.2. Diretrizes para a prestação e exploração dos serviços conexos

7.2.1. Remuneração dos serviços conexos

Em decorrência da prestação dos serviços conexos, os concessionários farão jus a uma receita adicional, complementar e distinta da tarifa de remuneração, que terá como base de cálculo a receita tarifária total do sistema de transporte (arrecadação da tarifa pública, e eventuais subsídios que venham a ser regulamentados).

Sobre a receita tarifária total, serão inicialmente destinados e repassados os seguintes percentuais ao custeio dos serviços conexos:

- Fornecimento, Implantação e operação dos serviços e tecnologias de Gerenciamento financeiro e operacional: 2,42% (dois vírgula quarenta e dois por cento) da receita tarifária;
- Operação e Manutenção de Infraestruturas de Terminais de Passageiros e Estações do BRT/BRS: 1,89% (um vírgula oitenta e nove por cento) da receita tarifária.

Os valores acima estabelecidos serão repassados aos responsáveis pela prestação dos serviços conexos, sejam eles os operadores dos serviços de transporte participantes do sistema integrado, ou por ente que venha a ser subcontratado, ou outro ente que venha a ser regulamentado.

Na operação inicial dos serviços conexos, os recursos arrecadados serão transferidos aos concessionários, conforme critério de rateio a cada um dos diferentes lotes estabelecido no Plano de Exploração da Concessão. O critério de rateio deve sempre obedecer a proporção dos investimentos e custeio suportados por cada um dos responsáveis.

O critério de rateio inicialmente estabelecido poderá ser revisado em caso de alteração na prestação dos serviços por subcontratação, transferência ou compartilhamento das atividades previstas, sempre por meio de regulamentação específica, e em conformidade com estudo técnico a ser elaborado e apresentado por qualquer das partes, e aprovado pelo Órgão Gestor.

As remunerações de cada serviço conexo aqui estabelecidas são passíveis de revisão, para mais ou para menos, de forma a acompanhar o crescimento ou redução da receita tarifária, ou de forma a incorporar inovações tecnológicas que sejam de interesse público ou que favoreçam a modicidade. Essa revisão se dará sempre por meio de regulamentação específica do Poder Concedente, e não enseja necessariamente revisão da Tarifa de Remuneração (podendo ensejar revisão da Tarifa Pública), uma vez que a Tarifa de Remuneração não abrange os serviços conexos.

Para que haja revisão da remuneração dos serviços conexos, deverá ser realizado estudo técnico demonstrativo, que será apreciado pelo Órgão Gestor, e submetido ao CONDEL.

Tanto o concessionário quanto o Órgão Gestor podem realizar os estudos que venham a ensejar a revisão dessa remuneração.

7.2.2. Subcontratação dos serviços conexos

Será facultado aos concessionários a subcontratação dos serviços conexos com empresas especializadas, nos termos da legislação vigente. A Lei 8987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos estabelece:

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

A subcontratação só poderá ser realizada mediante solicitação expressa dos concessionários, e aprovação explícita do Órgão Gestor.

É facultado ao Órgão Gestor a solicitação prévia das minutas dos contratos a serem firmados, para avaliação de sua estrutura e conteúdo, especialmente no que tange a avaliação da existência de cláusulas de auditoria e responsabilização financeira.

Em caso de autorização da subcontratação, deve-se buscar a adoção de modelo contratual e estabelecimento de regulamentação complementar que evite a bitributação, e que, caso aplicável, preveja possibilidade de diferimento.

7.3. Da perda do direito de exploração dos serviços conexos

Em caso de comprovado interesse público (ex. com vistas a promover a integração com sistema metropolitano, promover a modicidade dos serviços, ou identificação de alternativa com notável evolução tecnológica) ou ainda em caso de identificação de irregularidades na prestação dos serviços conexos, o Poder Concedente poderá assumir a prestação dos serviços conexos, ou delegá-la a terceiros, com consequente suspensão do pagamento da remuneração adicional correspondente aos concessionários, resguardado o direito de ressarcimento aos concessionários por investimentos ainda não amortizados.

Fica ressaltado que a perspectiva de integração futura dos serviços municipais de transporte coletivo com o sistema metropolitano, bem como a possível regulamentação futura de órgão metropolitano que venha a se tornar o órgão gestor das concessões municipais de transporte público é considerado fator de relevante interesse público, cabendo possibilidade de assunção dos serviços conexos no todo ou em parte a depender da regulamentação que venha a ser estabelecida.

O Plano de Exploração da Concessão estabelece os mecanismos para a operacionalização da assunção pelo Poder Concedente.

8. METODOLOGIA DE CÁLCULO TARIFÁRIO (TARIFA PÚBLICA)

Para o Cálculo da Tarifa Pública de Equilíbrio, serão seguidas as seguintes etapas, sendo cada uma delas apresentada nas seções seguintes.

8.1. Aferição dos Custos Totais do Sistema

Em função dos resultados calculados para o quantitativo de Oferta e dos valores de Remuneração dos serviços de Transporte, esta etapa realiza a projeção de todos os custos para o pleno funcionamento do Sistema.

8.1.1. Custos de Operação dos serviços de Transporte de Passageiros

O custo total com a Operação do Sistema corresponde aos custos fixos e variáveis inerentes à prestação do serviço de transporte (frota, motoristas, garagens, estrutura administrativa das empresas etc.), não incluindo aqui os serviços conexos e eventuais receitas acessórias.

Para cada lote, o custo operacional para o sistema é calculado pela multiplicação entre a Tarifa de Remuneração do lote, e quantidade de passageiros transportados em viagens válidas.

A Tarifa de Remuneração de cada lote corresponde ao valor da proposta vencedora do respectivo lote, fazendo jus à aplicação das cláusulas de reajuste ou revisão tarifárias conforme estabelecido no Contrato de Concessão.

No novo Modelo de Remuneração adotado, os concessionários serão remunerados por passageiro transportado efetivo, ou seja, passa a ser indiferente para o operador se aquele passageiro é ou não pagante, bem como se ele é ou não integrado. Assim, no cálculo da Remuneração, não é necessário o cálculo de fatores de equivalência, seja de gratuidade, seja de integração.

A soma dos custos operacionais dos dois lotes corresponde ao Custo Operacional total do sistema.

8.1.2. Custos de Operação dos serviços de Gerenciamento Operacional e Financeiro

No âmbito do SITPP de Belém, considera-se a prestação dos serviços de gerenciamento financeiro e operacional como Serviços Conexos à concessão, devendo ser prestados pelos concessionários, e submetidos aos termos estabelecidos neste Regulamento Tarifário, no Contrato de Concessão e no Plano de Exploração da Concessão.

Estes Custos de Gerenciamento Financeiro e Operacional abrangem todos os custos envolvidos na Operação e Manutenção dos serviços especializados de gerenciamento, inclusive os custos de aquisição e custeio dos elementos de ITS estabelecidos para o novo sistema de transporte, bem como as equipes técnicas e administrativas necessárias para sua condução.

Desta forma, deve-se considerar como custos operacionais do SITPP todos os custos de implantação e custeio dos sistemas de planejamento e gerenciamento operacional e financeiro do sistema, dentre outros sistemas a serem implantados para o Gerenciamento

do SITPP de Belém, conforme Projeto Executivo a ser apresentado pelos concessionários nos termos do Plano de Exploração da Concessão.

Os custos de gerenciamento operacional e financeira são objeto de remuneração complementar, distinta da tarifa de remuneração, sendo esta remuneração estabelecida como um percentual da receita tarifária total do sistema de transporte – ou seja, calculado sobre a arrecadação da tarifa pública.

Os equipamentos e sistemas que venham a ser adquiridos e amortizados pela remuneração recebida serão considerados bens reversíveis da concessão.

8.1.3. Custos de Operação e Manutenção de Infraestruturas

No âmbito do SITPP de Belém, considera-se a prestação dos serviços de Operação e Manutenção de Infraestruturas como Serviços Conexos à concessão, devendo ser prestados pelos concessionários, nos termos estabelecidos neste Regulamento Tarifário, no Contrato de Concessão e no Plano de Exploração da Concessão.

Os custos de operação e manutenção das infraestruturas são objeto de remuneração complementar, distinta da tarifa de remuneração, sendo esta remuneração estabelecida como um percentual da receita tarifária total do sistema de transporte – ou seja, calculado sobre a arrecadação da tarifa pública.

As infraestruturas a serem mantidas e exploradas pelo concessionário são considerados bens reversíveis da concessão.

8.1.4. Custos de Gerenciamento do Sistema – Órgão Gestor

Valor a ser repassado ao Órgão Gestor, conforme legislação e regulamentos vigentes, para apoio às atividades de fiscalização e gestão dos serviços de transporte.

Os custos de gerenciamento do sistema, a serem repassados ao Órgão Gestor, não incidem sobre a tarifa de remuneração, sendo estes custos estabelecidos como um percentual da receita tarifária total do sistema de transporte – ou seja, calculado sobre a arrecadação da tarifa pública.

Fica estabelecido que será repassado ao Órgão Gestor o valor de 1% (um por cento) da receita tarifária.

8.1.5. Impostos

No cálculo da Tarifa Pública não incide tributação adicional. Cada serviço individual componente dos custos acima apresentados é tributado individualmente, no momento do seu efetivo pagamento, de acordo com a legislação vigente aplicável para cada natureza de serviço.

8.2. Aferição de Demanda

8.2.1. Aferição da Demanda efetiva

A demanda efetiva corresponde ao quantitativo total de passageiros efetivamente

transportados em todas as viagens de todos os serviços do sistema de transporte, independentemente de sua modalidade de pagamento, origem ou destino.

Para os fins dessa contabilização, em caso de viagens integradas, cada trecho integrado registrado pelo validador eletrônico é contabilizado individualmente como uma viagem.

Essa aferição deve ser realizada através do uso intensivo das tecnologias de gerenciamento operacional e financeiro implantadas no SITPP. Essa aferição pode ser auditada pelo Órgão Gestor a qualquer tempo.

O Órgão Gestor deve realizar pesquisas amostrais periódicas em campo, com vistas a calibrar e aferir os relatórios recebidos por parte dos sistemas.

8.2.2. Cálculo dos Fatores de Equivalência

A Demanda Equivalente corresponde ao número de tarifas inteiras arrecadadas pelo sistema de transporte no período analisado, independentemente da quantidade de passageiros efetivamente transportados.

Este valor é calculado a partir da combinação de dados provenientes do sistema de bilhetagem eletrônica, relatórios e pesquisas anteriores, levantamentos pontuais em algumas empresas e estimativas (para casos onde não haja mecanismo formal de controle)

Para se definir a equivalência, deve-se aferir os dois tipos de equivalência abaixo definidos:

- Equivalência de benefícios sociais: são consideradas válidas nesta categoria todos os grupos de passageiros que gozam de algum tipo de benefício social regulamentado em legislação, como meias passagens estudantis (conforme legislação municipal vigente), e gratuitos (conforme legislação municipal vigente – ex. idosos, portadores de doenças crônicas etc.);
- Equivalência de Integração: A equivalência de integração afere a quantidade de passageiros que realizaram viagens integradas, e para as quais foi pago apenas 50% nos trechos subsequentes, conforme regulamento tarifário estabelecida. Outras regras tarifárias de integração que venham a ser regulamentadas, e criem novas modalidades de tarifa, ou modelo de venda de créditos (bilhetes semanais ou mensais, por exemplo) também devem ser contabilizadas aqui.

Com a aferição das duas equivalências definidas, esse percentual é aplicado sobre a demanda efetiva, para se obter a demanda equivalente.

O Órgão Gestor deve apresentar o cálculo do fator de equivalência atualizado, sempre que necessária a atualização do valor da(s) tarifa(s) pública(s) vigente(s), podendo utilizar os dados oriundos dos sistemas de gerenciamento operacional e financeiro, ou ainda complementado com pesquisas de campo próprias.

8.3. Cálculo da Tarifa Pública de Equilíbrio (TPE)

A Tarifa Pública de Equilíbrio do Sistema (TPE) é o valor de tarifa pública para o qual a arrecadação tarifária equilibra exatamente os Custos Totais do Sistema, não incorrendo em déficit tarifário nem em superávit tarifário.

A TPE é obtida pelo quociente direto entre o Custo Total do Sistema e a Demanda Equivalente para o período considerado.

A Tarifa Pública de Equilíbrio deve ser calculada pelo Órgão Gestor, sempre baseada nos valores efetivamente aferidos pelas tecnologias de Gerenciamento Operacional e Financeiro do sistema de transporte, e encaminhada para o Executivo Municipal para sua avaliação, arredondamento, e ajustes cabíveis.

8.4. Arredondamento e Fixação da Tarifa Pública (TP)

A Tarifa Pública a ser efetivamente fixada deverá ser sempre arredondada para múltiplos de R\$0,05 (cinco centavos), para fins de facilitação do troco a bordo.

A Tarifa Pública não poderá ser fixada em valor inferior à TPE, a menos que seja indicada especificamente a fonte de receita de onde virá o custeio da diferença de arrecadação.

A fixação da Tarifa Pública é competência privativa do Poder Executivo Municipal, que poderá delegá-la a autoridade metropolitana, por meio de regulamentação específica.

9. GESTÃO DE RISCOS DA CONCESSÃO

9.1. Definição de Risco no âmbito da Concessão e princípio de alocação

O risco em projetos de infraestrutura, é usualmente definido como “os acontecimentos que podem afetar a expectativa de retorno do investidor”. Para a Comissão Europeia, o risco é definido como “qualquer fator, evento ou influência que ameace a conclusão bem-sucedida de um projeto, em termos de prazo, custo ou qualidade”.

Neste Contrato de Concessão, podemos caracterizar o risco, em síntese, como “a ocorrência de um evento imprevisto ou de difícil previsão, que afete demasiadamente os encargos contratuais de uma ou de ambas as partes, afetando a rentabilidade do projeto, no caso da parte privada, ou a eficiência na realização dos objetivos, no caso da parte pública”.

É essencial ressaltar que, embora o termo “risco” esteja cotidianamente associado a aspectos negativos, para fins contratuais ele abrange tanto fatos excessivamente negativos como excessivamente positivos. Ou seja, quando se fala em “Risco de Demanda” por exemplo, isso abrange a possibilidade de a demanda ser significativamente mais baixa com relação ao previsto (o que prejudica a rentabilidade do contrato), como também a possibilidade de a demanda ser significativamente mais alta (trazendo um superávit extraordinário).

O **Princípio de Alocação de Risco** adotado na presente concessão segue a premissa mais moderna aplicada em concessões de infraestrutura, que recomenda que, uma vez que os riscos inerentes ao projeto tenham sido identificados, eles devem ser alocados entre os

entes públicos e privados (concedente e concessionários), seguindo o princípio básico de que cada risco deve ser atribuído a quem tem melhor condição para administrá-lo, bem como a quem pode lidar com o risco no menor custo.

Mais uma vez, é importante ressaltar que, quem é responsável pelo Risco, assume suas consequências positivas e negativas. Por exemplo, se o risco de demanda baixa é assumido pelo Concessionário, em caso de demanda alta o lucro advindo não será transferido para o Poder Público, mas sim, convertido em lucro e rentabilidade para o Concessionário.

9.2. Riscos identificados para a Concessão

No caso da presente Concessão, foram identificados os seguintes riscos, apresentados a seguir, e que foram alocados conforme Quadro apresentado ao final desta seção.

Em qualquer outro fator de risco que venha a ser identificado ao longo da vigência do contrato de concessão, a análise de seu impacto, e consequente mitigação, deve seguir o Princípio de Alocação de Risco estabelecido no Regulamento Tarifário.

9.2.1. Compartilhamento do Risco Quantitativo da Demanda

Considerando que qualquer estimativa de demanda depende de diversos elementos, já citados, e que parte deles estão mais sob controle do Poder Público e parte deles está mais sob controle do Operador Privado, o modelo adotado para esta Concessão é um modelo de **Risco de Demanda Compartilhado**.

Neste modelo, o Poder Público apresenta uma **Estimativa de Demanda de Referência**, conforme apresentado nos dois Projetos Operacionais presente nos Anexos deste Edital, e que será utilizada como base para o compartilhamento do risco.

Caso a demanda real ultrapasse a faixa superior de forma significativa, sem ensejar necessidade de aumento equivalente da oferta (por exemplo, variação superior a 25%), o Poder Público deverá solicitar revisão da remuneração com vistas a produzir efeito de modicidade. Caso a demanda real seja menor do que faixa inferior, o Operador fica autorizado a, gradualmente, reduzir suas frequências e/ou ampliar sua rede de linhas alimentadoras próprias, com vistas a aumentar a capilaridade dos serviços.

Essas variações no Plano Operacional ocorrerão sempre mediante estudo específico, a ser aprovado pelo Poder Público em âmbito municipal, tendo em vista o impacto institucional e contratual que poderá ser gerado em função da interferência com os demais serviços de transporte.

9.2.2. Desequilíbrio entre Tarifa Pública e Tarifa de Remuneração (superávit ou déficit tarifário)

No novo modelo contratual, o Concessionário tem direito a reajustes periódicos anuais na Tarifa de Remuneração garantidos contratualmente. Ao mesmo tempo, a competência da fixação da Tarifa Pública é exclusiva do Poder Concedente, que pode a seu critério alterá-la em periodicidade ou valores distintos dos que serão aplicados para a Tarifa de Remuneração.

O Regulamento Tarifário proposto apresenta como premissa básica o cálculo para que haja equilíbrio entre as duas, ou seja, a cada reajuste ou revisão da remuneração dos operadores, haverá um correspondente reajuste ou revisão da tarifa pública de forma que a arrecadação do sistema equilibre perfeitamente os custos do sistema (remuneração dos operadores; órgão gestor; custos de gerenciamento).

Considerando que quem tem controle sobre a definição da tarifa pública é o Poder Concedente, aloca-se a ele então esse risco. Cabe ao Poder Executivo municipal fazer cumprir a Lei 12.587/2012, e, em caso de déficits de arrecadação tarifária (tarifa pública arrecada menos que o total dos custos diretos do sistema) deve indicar receitas extratarifárias ou estabelecer subsídios tarifários que supram o déficit, bem como em caso de superávit tarifário (tarifa pública arrecada mais que o total dos custos diretos do sistema) a ele fica a competência de gerir essa receita superavitária, aplicando esse superávit no próprio sistema de transporte.

9.2.3. Infraestrutura inadequada para atendimento da demanda

Define-se aqui a responsabilidade de manutenção e ampliação da infraestrutura diretamente vinculada aos serviços de transporte (sistema viário, terminais e estações), em função do aumento da demanda.

Fica alocado ao Poder Público a competência e a responsabilidade de realizar os investimentos e manutenções no sistema viário, bem como nos pontos de parada (que não as estações do BRT/BRS).

Aloca-se ao privado a competência contratual de investir nas demais infraestruturas (passarelas, adequações em estações, ajustes de sistema de controle etc.) de tal forma que a demanda seja completamente atendida pelo serviço de transporte urbano.

9.2.4. Integração compulsória com linhas metropolitanas

O presente risco diz respeito à possibilidade de Integração do sistema urbano municipal de Belém com as linhas metropolitanas no novo sistema integrado, trazendo mais demanda para o sistema, mas com IPK mais baixo.

Como já apresentado no Projeto Básico, devido à não formalização de acordo regulatório entre o Governo do Pará, as prefeituras das demais cidades da Região Metropolitana de Belém, e a prefeitura municipal de Belém, a presente licitação abrange exclusivamente as linhas municipais de Belém, que apresentam um IPK médio melhor do que as linhas metropolitanas, que tem extensões mais longas, sem haver um adicional de renovação de passageiros equivalente.

Entretanto, existe uma expectativa de que essa integração aconteça, dentro do período da concessão. Nesse caso o concessionário municipal de Belém será obrigado a realizar essa integração.

Caso este cenário aconteça, após a integração das linhas e empresas metropolitanas ao novo sistema integrado, será realizado um monitoramento operacional por um período de 90 (noventa) dias, onde as novas empresas passarão a ser monitoradas pelo CCO do

sistema, e, a partir dos dados reais atualizados, será realizada uma Revisão da Tarifa de Remuneração para equilibrar a variação causada no IPK.

9.2.5. Demanda desviada para serviço concorrente

A demanda poderá ser desviada para serviço concorrente autorizado pelo Poder Público, sendo esse risco compartilhado entre o ente Privado e o Poder Público, tendo em vista que a tecnologia BRT/BRS tem pouca flexibilidade de ajuste para mitigar esse risco investindo nos serviços para que sejam competitivos.

Fica definido, que em caso de autorização, permissão ou concessão – por qualquer esfera pública – de serviços formais que afetem significativamente a demanda integrada ao BRT/BRS, que este poderá ajustar sua operação implantando linhas alimentadoras, em regras e condições operacionais equivalentes, estabelecidas a cada caso, de forma a incentivar a concorrência saudável.

Destaca-se que as condições estabelecidas em edital devem ser respeitadas. Nesse sentido, caso não seja garantido o percentual mínimo de demanda do transporte público dentro da área de influência previamente estabelecida, fica garantido ao particular seu equilíbrio financeiro. Esse risco tem uma probabilidade ocasional e um impacto médio alto.

Em caso de impactos comprovadamente significativos causados por serviços concorrentes autorizados pelo Poder Público, o Concessionário poderá ajustar a sua operação, de forma a se adequar à nova demanda, em alternativa à revisão direta de remuneração.

9.2.6. Variação de Preços de Mercado dos insumos de produção

A fórmula contratual de reajuste paramétrico traz bastante segurança para o concessionário, e tranquilidade para o órgão gestor, uma vez que não será mais necessário, a cada ano, realizar todo um levantamento de custos, e demonstração de índices de consumo e custeio, usualmente associados ao processo tradicional de cálculo tarifário pela metodologia clássica do GEIPOT. Os índices de mercado adotados refletem bem as variações inflacionárias dos custos gerais de produção, e permitem que os concessionários inclusive realizem esforços de otimização interna, ampliando ainda mais seus ganhos e rentabilidade contratual. Flutuações pontuais para mais em determinado parâmetro (ex. mão de obra) tendem a ser compensados por possíveis redução nos demais elementos de custos, tornando-se desnecessário a participação do Órgão Gestor na homologação e aferição de cada custo unitário individual.

Este risco é então alocado ao Concessionário, uma vez que ele é o maior beneficiário de potenciais economias decorrentes dessa otimização.

Entretanto, sempre podem acontecer variações significativas do conjunto de custos individuais dos insumos e elementos de produção, com relação aos índices de Reajuste contratuais estabelecidos, que venham a impactar significativamente os custos de produção. Nesse caso, a mitigação se dará pela realização de um processo extraordinário de revisão tarifária.

9.2.7. Conclusão da Infraestrutura de novos trechos de corredores do BRT/BR

O Risco de conclusão gradual de novos trechos de corredores BRT/BR será compartilhado.

No presente Edital, o desenho de remuneração inicial pressupõe que os novos corredores não existem, ou seja, é um cenário mais conservador, de menor eficiência operacional. Caso eles sejam implantados, eles trazem ganho operacional, pois trazem melhoria no IPK, aumentando a eficiência e a rentabilidade do sistema.

Assim, a cada novo trecho de infraestrutura que venha a ser disponibilizado pelo Poder Público, será promovida a adequação das linhas na área de influência, promovendo otimização operacional e uma esperada melhoria do IPK do lote. Será realizado um monitoramento de 90 (noventa) dias para se quantificar o impacto na redução de quilometragem e variação de demanda, e o ganho será repartido entre o concessionário e o poder público.

9.2.8. Transporte por aplicativo

Considerando que os serviços de transporte por aplicativo são serviços já regulamentados e pré-existentes, considera-se que este risco está incluído nos itens 9.2.1 e 9.2.5, caracterizando-se em risco alocado ao Concessionário.

9.2.9. Caso fortuito ou força maior

Nesta concessão aplica-se o princípio da ocorrência de eventos de Caso Fortuito ou de Força Maior.

Em caso de ocorrência deste tipo de evento, sendo este necessariamente de natureza imprevista e imprevisível, o risco será compartilhado entre as partes, sendo passível de revisão tarifária (para mais ou para menos, a depender do caso analisado), caso o Concessionário incorra em prejuízos insanáveis por meio de adequação operacional direta, que equilibre a variação ocorrida nos custos ou receitas.

9.2.10. Atrasos de cronograma de execução de obras de infraestrutura

Considerando que a execução das obras de infraestrutura é de competência exclusiva do Poder Concedente, o risco de atraso neste cronograma é alocado ao Poder Concedente.

Em caso de atraso no cronograma de execução das obras, que não tenha sido avisado previamente ao Concessionário, e que por conta disso este tenha incorrido em investimentos que não serão plenamente aplicáveis ou utilizados e amortizados no âmbito da concessão, o mesmo deverá ser ressarcido pelo Poder Concedente.

9.2.11. Operação do sistema

Os riscos inerentes à Operação do Sistema e prestação dos serviços estabelecidos na presente concessão são alocados integralmente ao Concessionário, não cabendo nenhum tipo de revisão ou reequilíbrio decorrente de fatos ou acidentes operacionais.

Enquadram-se nesta categoria, eventos como quebra de veículos, acidentes de trânsito,

manutenção de terminais, manifestações populares, vandalismo, assaltos em veículos ou terminais, ou outros fatos de natureza semelhante.

9.2.12. Riscos de natureza tributária

Riscos de natureza tributária são caracterizados como risco de natureza compartilhada, sendo majoritariamente (mas não integralmente) alocada ao Poder Concedente.

Em caso de criação ou eliminação compulsória de taxas, tributos ou impostos, a remuneração do concessionário será revisada para incorporação ou exclusão do referido custo. Entretanto, essa revisão acontecerá no momento do próximo Reajuste Tarifário.

Assim, considerando o interesse público e a modicidade tarifária para o usuário, o concessionário irá absorver a diferença tributária apenas até o momento do próximo reajuste tarifário, quando então o ajuste será absorvido pela tarifa de remuneração.

9.2.13. Riscos de natureza tecnológica

Considerando que todos os elementos tecnológicos a serem utilizados na presente concessão serão estabelecidos pelo próprio concessionário, conforme Projeto Executivo a ser por ele apresentado, nos termos do Plano de Exploração da Concessão, considera-se que qualquer Risco de natureza Tecnológica é integralmente alocado ao Concessionário, não cabendo qualquer revisão de remuneração, seja por acréscimo ou redução dos custos envolvidos.

9.2.14. Outros Riscos de Natureza Empresarial

São considerados riscos de Natureza Empresarial todos os riscos relativos aos aspectos de gestão da empresa, segurança civil e acompanhamento do mercado, que não sofrem interferência direta da Administração Municipal.

Este risco é então alocado ao Concessionário, uma vez que ele detém maior agilidade e acesso a ferramentas de informação e de gestão empresarial do que o Poder Público, bem como toda a autonomia empresarial inerente ao Direito Privado.

São identificados a seguir as principais situações que exemplificam os riscos empresariais (embora a relação não esgote o presente tema, valendo sempre a regra da definição geral).

- i. a não obtenção do retorno econômico previsto na PROPOSTA COMERCIAL por força de fatores já estabelecidos na presente Matriz de Risco da concessão;
- ii. a constatação superveniente de erros ou omissões na PROPOSTA DE PREÇOS da CONCESSIONÁRIA ou nos levantamentos que as subsidiaram, inclusive aqueles divulgados pelo PODER CONCEDENTE;
- iii. a destruição, roubo, furto ou perda de BENS VINCULADOS À CONCESSÃO e de suas receitas;
- iv. a ocorrência de greves de empregados da CONCESSIONÁRIA ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;

- v. a variação das taxas de câmbio;
- vi. a incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos SERVIÇOS;
- vii. os custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;
- viii. os riscos decorrentes da contratação de financiamentos;
- ix. a valorização ou depreciação dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO;
- x. a operação do BRT/BRS;

9.2.15. Modificação Unilateral do poder público (Fato do Príncipe)

O princípio do Fato do Príncipe estabelece a possibilidade a qualquer tempo de Modificação Unilateral do poder público nas características do serviço prestado, que pode afetar os custos operacionais ou gerenciais para mais ou para menos. Isso pode incluir, entre outros aspectos operacionais, a criação de impostos e tributos inicialmente não previstos.

A doutrina estabelece que a responsabilidade pelo pagamento de indenização pelo governo responsável, no caso de paralisação temporária ou definitiva do trabalho, motivada por ato de autoridade municipal, estadual ou federal, ou pela promulgação de lei ou resolução que impossibilite a continuação da atividade.

Neste contexto, o Concessionário deverá elaborar estudo apresentando e demonstrando comprovadamente o tamanho do impacto econômico-financeiro decorrente da ação pública unilateral, e fará jus à revisão da tarifa de remuneração.

9.2.16. Dano ambiental

Em caso de ocorrência de dano ambiental decorrente da prestação dos serviços concedidos, deverá ser analisada a situação em que se deu o dano.

Caso o dano tenha ocorrido por motivo imprevisto ou imprevisível, durante adequado cumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Poder público, e não tenha se devido a erro humano ou procedimental por parte do concessionário ou seus prepostos – os custos e ressarcimentos serão compartilhados entre o Concessionário e o Poder Público em igual medida.

Caso o dano ocorra por descumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Poder público, ou seja, devido a erro humano ou procedimental por parte do concessionário ou seus prepostos – neste caso os custos e ressarcimentos serão arcados integralmente pelo Concessionário.

9.2.17. Dados referenciais

Conforme já apresentado em diversos pontos ao longo do Edital de licitação e seus anexos, o Concessionário é absolutamente responsável pelos números que embasam sua proposta.



Todos os dados apresentados pelo Poder Público, incluindo demanda, quantidade de linhas, extensão, frequência e IPK, entre outras premissas quantitativas, constituem apenas referência, pois, considerando o cenário brasileiro de queda acentuada de demanda, não existe garantia de demanda para o concessionário, que tanto poderá vir a se desfazer de ativos que venham a se tornar excedentes em caso de queda de demanda, como poderá vir a ser necessário ampliar investimentos em caso de acréscimo significativo da demanda.

Assim, o presente risco é alocado integralmente ao Concessionário.

9.2.18. Quadro Geral de Alocação de Risco de Demanda (Matriz de Risco da Concessão)

O abaixo ilustra as probabilidades de ocorrência desses riscos e qual o impacto deles

Risco	Descrição	Alocação	Impacto	Probabilidade	Mitigação
Redução ou aumento da demanda	Redução ou aumento da demanda causado pelo desempenho da economia e/ou pela qualidade do serviço ofertado	Compartilhado	Médio/Alto	Ocasional	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adequação da oferta para a demanda manifesta. 2. Alocação de recursos para que o serviço se torne atrativo ao usuário. 3. Implantação de linhas alimentadoras.
Desequilíbrio Tarifário	A Arrecadação tarifária diverge do total de custos diretos do sistema, causando superávit ou déficit de arrecadação tarifária.	Público	Alto	Baixa	<p>Aplicação da Lei 12.587/12:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Definição de receitas extratarifárias (incluindo possível subsídio municipal) em caso de déficit. 2. Regulamentação de fundo municipal (em caso de superávit). 3. Revisão tarifária (caso as opções acima não sejam aplicáveis).
Infraestrutura inadequada para atendimento da demanda	Responsabilidade de manutenção e ampliação da infraestrutura em função do aumento da demanda	Compartilhado	Médio/Alto	Ocasional	<p>Apresentação pelo concessionário interessado de relatório caracterizando a infraestrutura inadequada.</p> <p>Priorização pelo poder público de manutenção viária nos eixos e corredores de transporte.</p>
Integração compulsória com linhas metropolitanas	Incorporação das linhas metropolitanas no novo sistema integrado, trazendo mais demanda para o sistema, mas com IPK mais baixo.	Compartilhado	Alto	Alta	<ul style="list-style-type: none"> - Adequação da oferta para equilibrar os custos operacionais à nova demanda manifesta, com participação dos concessionários municipais e estaduais. - Revisão tarifária (para mais ou para menos, a depender da efetividade do reequilíbrio operacional).
Demanda desviada para serviço concorrente autorizado	Redução de demanda causado por desvio para serviço concorrente autorizado pelo Poder Público	Compartilhado	Médio/Alto	Ocasional	<ul style="list-style-type: none"> - Adequação da oferta para equilibrar os custos operacionais à nova demanda manifesta, com participação dos concessionários municipais e estaduais. - Revisão tarifária (para mais ou para menos, a depender da efetividade do reequilíbrio operacional).

Risco	Descrição	Alocação	Impacto	Probabilidade	Mitigação
Variação de Preços de Mercado dos insumos de produção	Variações significativas do conjunto de custos individuais dos insumos e elementos de produção, com relação aos índices de Reajuste contratuais	Privado	Médio	Baixa	1. Elaboração de estudo demonstrativo pela parte interessada. 2. Realização de processo extraordinário de Revisão da Remuneração contratual.
Conclusão de novos corredores BRT/BRS	Conclusão e disponibilização da Infraestrutura de novos trechos de corredores do BRT/BRS	Compartilhado	Médio	Baixa	1. Adequação e otimização da oferta, reduzindo custos operacionais. 2. Revisão tarifária (o ganho de receita até 25% é do concessionário; a partir desse limite, incorre em modicidade).
Transporte por aplicativo	Variação da demanda causada por ganho ou perda de passageiros de Transportes por Aplicativo regulamentados.	Privado	Baixo	Média	Adequação e otimização da oferta, reduzindo custos operacionais
Caso fortuito ou força maior	Variação da demanda ou custos operacionais causadas por fatos imprevistos ou imprevisíveis, fora do controle das partes	Compartilhado	Imprevisível	Baixa	1. Elaboração de estudo demonstrativo pela parte interessada. 2. Realização de processo extraordinário de Revisão da Remuneração contratual.
Atraso nas obras de infraestrutura	Atraso nas obras de infraestrutura	Público	Baixo	Médio/Alto	Evitar investimentos em expansão de frota articulada sem orientação expressa do Órgão Gestor.
Operação do Sistema	eventos como quebra de veículos, acidentes de trânsito, manutenção de terminais, manifestações populares, vandalismo, assaltos em veículos ou terminais, ou outros fatos de natureza semelhante.	Privado	Baixo	Alta	Monitoramento da operação.
Riscos de Natureza Tecnológica	Riscos decorrentes das tecnologias adotadas na prestação dos serviços diretos e serviços conexos	Privado	Médio	Baixa	Cuidado no momento da elaboração do Projeto Executivo, de forma a se selecionar tecnologias e fornecedores consolidados no mercado, já adotados em outras cidades de porte semelhante.



Risco	Descrição	Alocação	Impacto	Probabilidade	Mitigação
Riscos de natureza empresarial	Riscos relativos aos aspectos de gestão da empresa e acompanhamento do mercado, que não sofrem interferência direta da Administração Municipal.	Privado	Médio	Médio	Manutenção de boas práticas de gestão empresarial e trabalhista, além do correto acompanhamento dos aspectos econômicos do mercado.
Modificação Unilateral do poder público	Modificação Unilateral do poder público que afete os custos para mais ou para menos (Fato do Príncipe)	Público	Médio	Baixa	Revisão tarifária (para mais ou para menos, conforme modificação unilateral).
Dano ambiental	Ocorrência de dano ambiental	Conforme análise	Baixo	Baixa	Conforme análise, caso a caso.
Dados referenciais	Identificação futura que os dados referenciais e projeções apresentados pelo Poder Concedente apresentam divergências	Privado	Médio	Médio	Adequação Operacional à demanda manifesta para equilíbrio dos custos à receita efetiva, nos termos estabelecidos no Plano de Exploração da Concessão.

10. INCENTIVO À LIBERDADE ECONÔMICA E EFICIÊNCIA EMPRESARIAL

O novo modelo de gestão e de remuneração adotados na presente concessão seguem as mais modernas práticas de contratos de concessão aplicados no Brasil.

O novo modelo de Regulamento Tarifário aqui estabelecido busca, acima de tudo reconhecer a relevância de uma boa expertise empresarial na prestação de serviços de transporte de passageiros, partindo do pressuposto que existem empresas e empresários com diferentes níveis de qualificação e experiência. Assim, o modelo de licitação adotado irá permitir que empresas mais experientes e melhor estruturadas tenham condição de apresentar preços de proposta mais competitivos, ao mesmo tempo que irão auferir resultados de rentabilidade mais expressivos do que empresas menos qualificadas.

Espera-se com o novo modelo, que os concessionários tenham maior autonomia e responsabilidade sobre a forma de prestação dos serviços, deixando para o poder público a função principal de avaliar os resultados da prestação do serviço.

Seguindo a tendência brasileira em contratos de concessão mais modernos, esse conceito também se reflete numa maior liberdade propositiva para os concessionários, que passam a ter reconhecidamente uma participação em regime maior de parceria, e não apenas uma relação simples de cumpridor de ordens de serviço. Diversos aspectos do novo contrato agora permitem participação mais objetiva dos concessionários em atividades que o modelo brasileiro clássico supunha como exclusivo do poder concedente.

Um dos principais pontos de inovação é a não adoção da Planilha Tarifária clássica do GEIPOT como métrica principal de gestão e acompanhamento do equilíbrio financeiro do contrato. Na prática, a planilha do GEIPOT induz a um foco muito maior nos custos de produção dos serviços do que na aferição dos níveis de qualidade do serviço produzido. O novo modelo contratual adotado, com forte ênfase na Avaliação de Desempenho, e com modelo de Remuneração baseada em proposta comercial apresentada pelos licitantes, dá maior espaço para eficiência empresarial, onde aquele que possuem melhor expertise de produção, bem como maior eficiência operacional, terá condições de apresentar proposta mais competitiva e ainda assim, auferir maior lucro do que seus concorrentes.

Nesse contexto, é essencial ressaltar que um dos principais benefícios da novo Regulamento Tarifário para os potenciais licitantes interessados é que, sem a adoção de uma planilha tarifária baseada na mera compensação direta dos custos de produção, os concessionários terão ainda mais liberdade para a busca de novos modelos e tecnologias de operação e redução de custos.

Ou seja, todas as economias decorrentes da eficiência empresarial serão apropriadas para o próprio concessionário, como forma de antecipação da amortização dos investimentos iniciais, aumentando sua Taxa de Retorno sobre o investimento.

Além disso, a não adoção da planilha clássica do GEIPOT facilita a gestão contratual, por não ser mais necessária a aferição e demonstração de índices de consumo e rateio de custos fixos e variáveis, que na prática davam margem para acusações de “caixa preta”, e dificultavam a auditoria de custos.