

Sumário Executivo 1

Verificação Independente dos Contratos de
Concessão do Sistema de Transporte Público
por Ônibus de Belo Horizonte

Período de Operação: 2008 à 2012

Fevereiro de 2014



Building a better
working world

Contextualização

Introdução

Antecipadamente à recente situação que mobilizou o país nos últimos meses com as manifestações populares, a Prefeitura de Belo Horizonte, através da BHTRANS - órgão público responsável pela gestão e fiscalização dos Contratos de Concessão do Transporte Público Coletivo por Ônibus no Município de Belo Horizonte - desenvolveu, em meados de 2012, o projeto que previa a contratação de Verificador Independente com vistas à realização de estudos econômico-financeiros e à verificação do cumprimento às cláusulas contratuais por parte dos Concessionários.

Os Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus nas Redes de Transportes e Serviços (RTS) foram concedidos, por um prazo de 20 anos, por meio de licitação realizada pelo Município de Belo Horizonte – Concorrência Pública nº 131/2008, a 4 concessionários, quais sejam:

- ▶ Consórcio Pampulha - composto por 12 empresas consorciadas;
- ▶ Consórcio BHLeste - composto por 9 empresas consorciadas;
- ▶ Consórcio Dez - composto por 10 empresas consorciadas; e
- ▶ Consórcio Dom Pedro II - composto por 9 empresas consorciadas.

As Concessionárias são remuneradas pela receita tarifária, por receitas decorrentes da exploração de mídia e serviços correlacionados. O Contrato com cada Concessionária exige uma contribuição a um condomínio denominado FGE – Fundo Garantidor do Equilíbrio Econômico-Financeiro formado pelo aporte de 1% do valor da receita operacional bruta obtida pelas Concessionárias. O FGE é administrado, gerido e representado, judicial e extrajudicialmente pelo administrador do Fundo.

Adicionalmente, os contratos de concessão preveem a constituição de um Consórcio Operacional – o Transfácil – responsável por desempenhar as obrigações comuns aos 4 consórcios e necessárias à adequada prestação dos serviços, tendo como principal função a comercialização de cartões e créditos eletrônicos, além da responsabilidade pela arrecadação dos valores das passagens.

Contextualização

Linha do Tempo

A seguir, apresenta-se a Linha do Tempo contemplando as fases do projeto de Verificador Independente



Contextualização

Escopo dos Relatórios

O presente Sumário Executivo sintetiza o escopo dos seguintes relatórios referentes à verificação independente dos Contratos de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus da Cidade de Belo Horizonte:

- ▶ Relatório de Levantamento de Custos e Receitas com 64 páginas.
 - ▶ Verificação, validação de dados, mensuração e análise de custos incorridos e receitas auferidas e de resultados alcançados com a prestação dos serviços de transporte de cada um e do conjunto dos 4 Consórcios Concessionários, considerando-se os recursos efetivamente disponibilizados pelas Concessionárias.
- ▶ Relatório de Mensuração de Produtividade com 46 páginas.
 - ▶ Elaboração de proposta de mecanismo de mensuração de produtividade nos serviços prestados por cada um e pelos 4 (quatro) Consórcios Concessionários em conjunto, para os próximos anos de concessão.
- ▶ Relatório de Verificação do Cumprimento dos Requisitos Mínimos com 47 páginas.
 - ▶ Verificação do cumprimento dos requisitos mínimos relacionados à prestação dos serviços.

Verificação Independente

Objetivo

Os serviços de Verificação Independente, contratados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte através da BHTRANS, têm como principais objetivos:

- ▶ repassar ao valor da tarifa os ganhos de produtividade obtidos pelos concessionários; e
- ▶ analisar a eventual existência de desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos, comparativamente à Proposta Comercial*, com o intuito de verificar a necessidade de ajuste nos preços das passagens de ônibus que não tivessem sido absorvidos pela atualização anual prevista pela Fórmula Paramétrica.

Com relação ao primeiro objetivo destacado, no caso da identificação, por meio do estudo de ganhos de produtividade, esses devem ser distribuídos entre o concessionário e os usuários do sistema de transporte. Sendo assim, os contratos de concessão firmados entre a Prefeitura de Belo Horizonte e os consórcios vencedores da licitação, em 2008, preveem que 50% dos ganhos de produtividade sejam apropriados pelos consórcios e os 50% restantes sejam alocados numa possível redução do percentual de reajuste tarifário ou, eventualmente, numa redução do valor nominal da tarifa.

Dessa forma, dados de receitas, custos e investimentos foram levantados e expostos ao longo deste trabalho.

* Proposta Comercial refere-se à proposta comercial das Concessionárias vencedoras do processo de licitação de outorga dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros por ônibus realizado pela Prefeitura em 2008 (doravante denominada Proposta Comercial).

Metodologia

Levantamento de Custos e Receitas

O levantamento de custos e receitas foi realizado para o período de 15 de novembro de 2008 a 30 de abril de 2013, estando compreendido, nesse horizonte de tempo, os primeiros 4 anos de vigência do contrato de concessão.

► Custos e Despesas Operacionais

Os custos operacionais incorridos por cada consórcio concessionário foram levantados, mês a mês, com base nos dados de produção apurados pela BHTRANS e pelos consórcios, por meio das informações processadas diariamente oriundas do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), nos preços de mercado e, alternativamente, nos preços obtidos conforme os índices de reajustes estipulados na cláusula 11 dos contratos de concessão e de coeficientes de consumo apropriados utilizados pelos consórcios na Metodologia de Apuração dos Custos Operacionais para os tipos de serviço prestados, considerando-se a regulamentação vigente (Metodologia de Cálculo dos Custos Operacionais, 2013). Foi realizada ainda uma pesquisa de mercado para apuração dos preços de combustíveis e rodagem de modo a verificar a aderência dos custos unitários levantados às práticas de mercado. Os coeficientes de consumo, bem como a metodologia para obtê-los, foram disponibilizados pelos consórcios e pela BHTRANS e se referem àqueles utilizados como referência para a Concorrência Pública Nº 131/2008 do qual se originaram os contratos de concessão vigentes.

Os dados de produção quilométrica, base de cálculo dos custos com combustível, lubrificantes e itens de rodagem, foram apresentados pela BHTRANS e pelos consórcios e foram confrontados, tendo sido identificadas divergências. Nesse caso, as divergências decorriam da quilometragem ociosa e de transferência acima do previsto nos estudos feitos pela BHTRANS, a partir de critérios de eficiência e estrutura ótima de garagens e de alocação de veículos, e não foram considerados. Aspectos regulatórios e limitações contratuais também foram levados em consideração na análise e levantamento de custos e despesas operacionais, como no caso da mão-de-obra.

O processo de verificação dos custos operacionais adotou a metodologia de conferência amostral e, em determinados casos em que se considerou viável, a conferência foi realizada integralmente sobre o universo de dados levantados.

Metodologia

Levantamento de Custos e Receitas

► Receitas Tarifárias, Não Tarifárias e Não Operacionais

As receitas tarifárias são aquelas oriundas da venda de passagens em dinheiro e em créditos eletrônicos e foram levantadas, mês a mês, com base nos dados apurados por meio das informações oriundas do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE). Essas receitas foram confrontadas com os relatórios gerenciais de acompanhamento da BHTRANS e dos consórcios concessionários e, nos casos em que foram apuradas divergências, foi utilizada a informação de maior valor.

As receitas não tarifárias são compostas por receitas alternativas, complementares e suplementares. As receitas alternativas são aquelas oriundas da comercialização de mídia. As receitas complementares são oriundas da venda de crédito eletrônicos vencidos e não revalidados, de taxas cobradas para carga a bordo e da venda de cascos de cartões eletrônicos. As receitas suplementares são provenientes da taxa de prestação de serviços acordados entre permissionários do Serviço de Transporte Suplementar e o TRANSFÁCIL, operador do SBE.

As receitas não tarifárias foram levantadas, mês a mês, por meio do confronto dos dados apresentados pela BHTRANS e pelos consórcios concessionários. No caso das receitas alternativas, os dados confrontados são originários de relatórios gerenciais de acompanhamento disponibilizados pelas partes. No caso das receitas complementares, os dados confrontados são oriundos da extração dos sistemas de controle da BHTRANS e dos consórcios. As receitas suplementares basearam-se nas informações disponibilizadas pela BHTRANS, visto que os consórcios não apresentaram dados que pudessem ser comparados às informações prestadas pela BHTRANS.

Embora não tenham sido informadas por nenhuma das partes envolvidas, foram consideradas, para o período entre 15 de novembro de 2008 e 30 de abril de 2013, receitas não operacionais provenientes da venda de veículos usados para a manutenção da idade média da frota.

Resultados

Custos e Receitas

A seguir, apresenta-se o Demonstrativo Consolidado dos Custos incorridos, atualizados para a data-base de dez/12 (Valores em R\$ mil):

Custos	2008*	2009	2010	2011	2012
Custos Variáveis	36.892	286.069	264.990	270.564	281.092
Combustível	24.954	187.620	169.912	171.088	178.877
Arla 32	0	0	0	0	0
Lubrificantes	1.088	8.521	7.904	7.734	7.460
Rodagem	2.712	24.197	23.389	23.460	23.720
Peças e Acessórios	8.138	65.731	63.785	68.282	71.034
Custos Fixos	72.818	590.352	441.839	612.484	632.191
Pessoal de Operação	45.226	365.227	365.934	380.312	399.237
Despesas Administrativas	16.051	131.245	129.994	132.788	140.080
Seguros / IPVA	601	8.152	8.696	9.209	9.925
SITbus	1.032	8.050	7.751	7.897	8.558
Garagem	3.510	27.069	26.860	27.539	27.575
Acerto Interno	367	4.517	7.380	8.682	7.154
Despesas de Comercialização	2.140	13.515	15.010	13.785	14.796
FGE, CGO e Repasse de Comercialização	3.891	32.577	10.208	32.271	24.865
CUSTO TOTAL	109.709	876.420	836.823	883.048	913.282

*Dados referentes ao período de 15 de novembro 2008 a 31 de dezembro 2008.

Resultados

Custos e Receitas

A seguir, apresenta-se o Demonstrativo Consolidado das Receitas incorridas, atualizadas para a data-base de dez/12 (Valores em R\$ mil):

Receitas	2008*	2009	2010	2011	2012
Receitas Tarifárias	124.813	1.048.218	1.009.326	1.022.636	1.037.442
Receitas Não Tarifárias	1.711	19.371	26.765	27.901	30.122
Receitas Alternativas	825	6.228	7.655	8.771	8.955
Receitas Complementares	676	11.144	16.769	16.622	18.629
Receitas Suplementares	210	1.998	2.342	2.508	2.539
Receitas não Operacionais	2	1.366	2.115	1.553	1.502
RECEITA TOTAL	126.526	1.068.955	1.038.206	1.052.090	1.069.066

*Dados referentes ao período de 15 de novembro 2008 a 31 de dezembro 2008.

- ▶ As receitas tarifárias são aquelas oriundas da venda de passagens em dinheiro e em créditos eletrônicos;
- ▶ As receitas alternativas são aquelas oriundas da comercialização de mídia;
- ▶ As receitas complementares são oriundas da venda de crédito eletrônicos vencidos e não revalidados, de taxas cobradas para carga a bordo e da venda de cascos de cartões eletrônicos;
- ▶ As receitas suplementares são provenientes da taxa de prestação de serviços acordados entre permissionários do Serviço de Transporte Suplementar e o TRANSFÁCIL, operador do SBE;
- ▶ As receitas não operacionais são provenientes da venda de veículos usados para a manutenção da idade média da frota.

Resultados

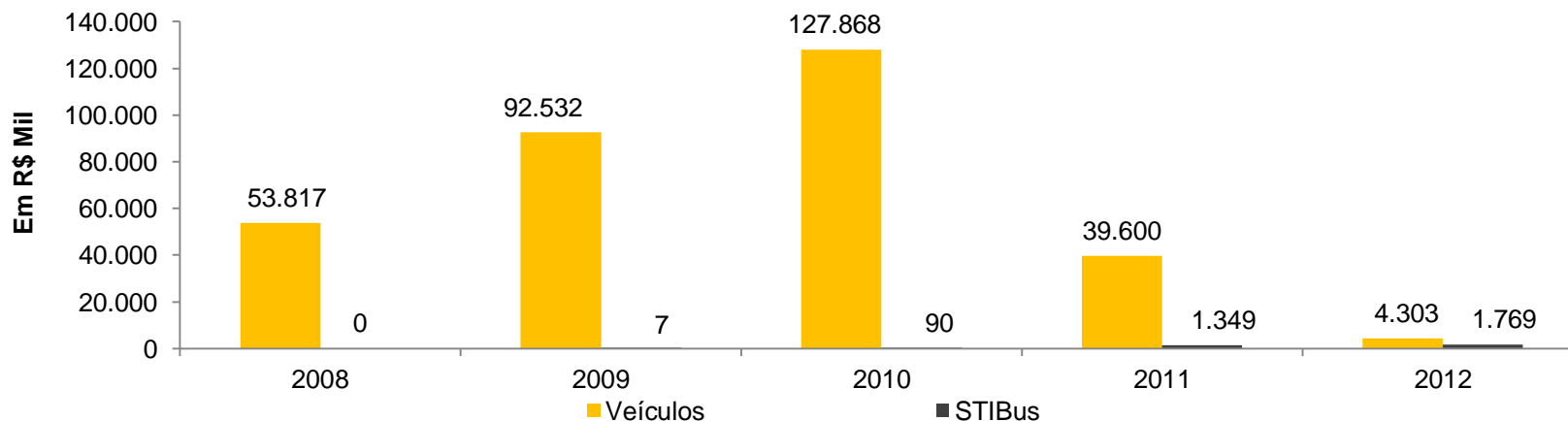
Investimentos Realizados

Os investimentos foram separados em 2 grupos: investimentos em veículos e no Sistema Inteligente de Transporte Coletivo – SITBUS.

Os investimentos realizados em veículos foram apurados com base no levantamento das Notas Fiscais de aquisição dos veículos pelos consórcios concessionários e foram consolidados anualmente, de 15 de novembro de 2008 a 30 de abril de 2013.

Os investimentos realizados referentes à aquisição de equipamentos e adequação de garagens e veículos para a instalação do sistema SITBUS foram levantados e confrontados com as notas fiscais dos serviços e bens adquiridos.

Os investimentos que não puderam ser comprovados por meio de notas fiscais não foram considerados no fluxo de investimentos para fins de apuração do resultado econômico-financeiro.



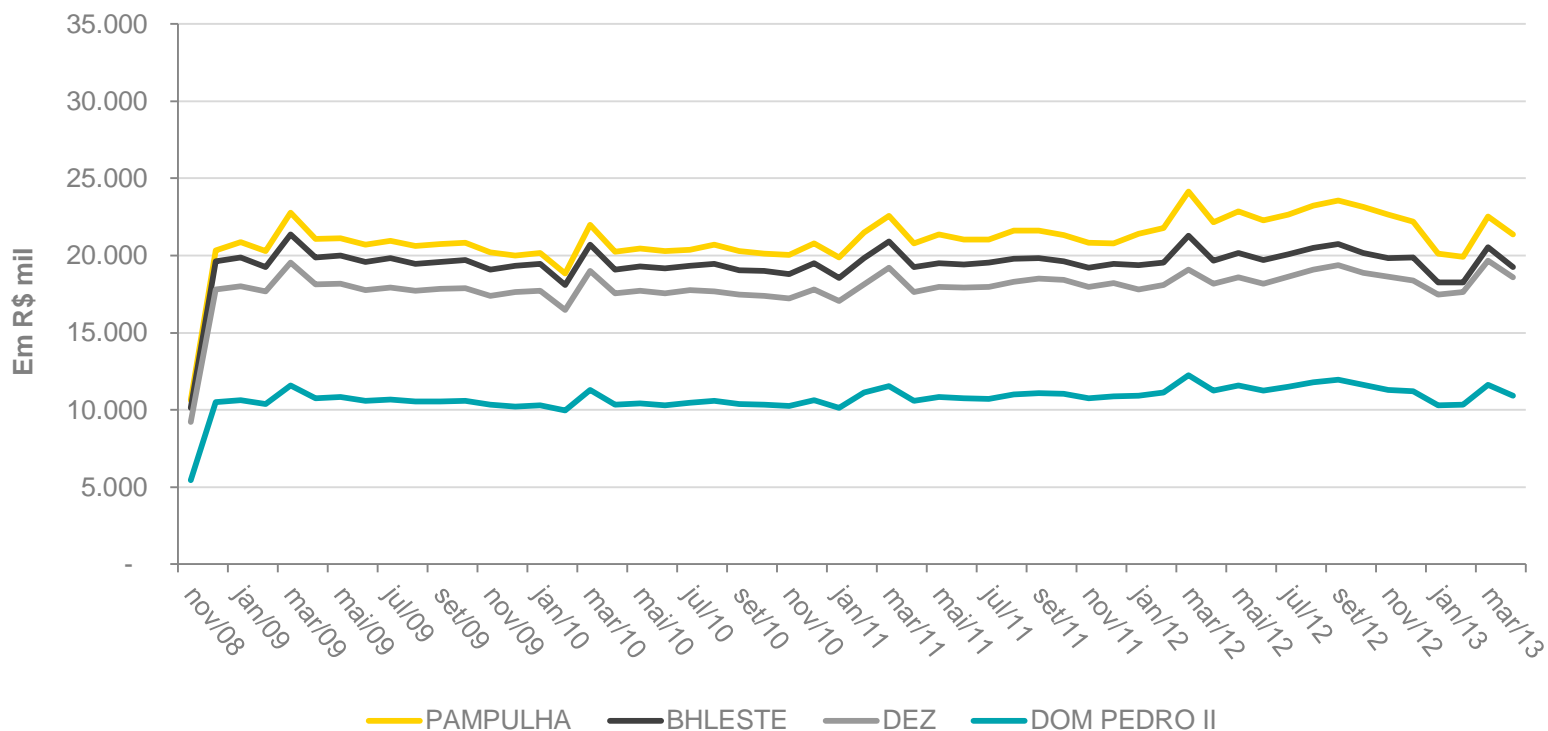
Os valores de SITbus, acima representados, se referem apenas aos investimentos na aquisição de equipamentos e adequação de garagens e veículos.

Resultados

Fluxo de Receitas e Custos - Nov/08 a Abr/13

A seguir, apresentam-se os fluxos de custos, e despesas efetivamente ocorridos no período de 15 de novembro de 2008 a 30 de abril de 2013. Os valores mensais apresentados nos gráficos abaixo foram devidamente corrigidos monetariamente para a data-base de 31 de dezembro de 2012 de modo que possam ser comparáveis dentro da estrutura de fluxo de caixa adotada para se apurar eventual desequilíbrio econômico-financeiro.

► Custos e Despesas

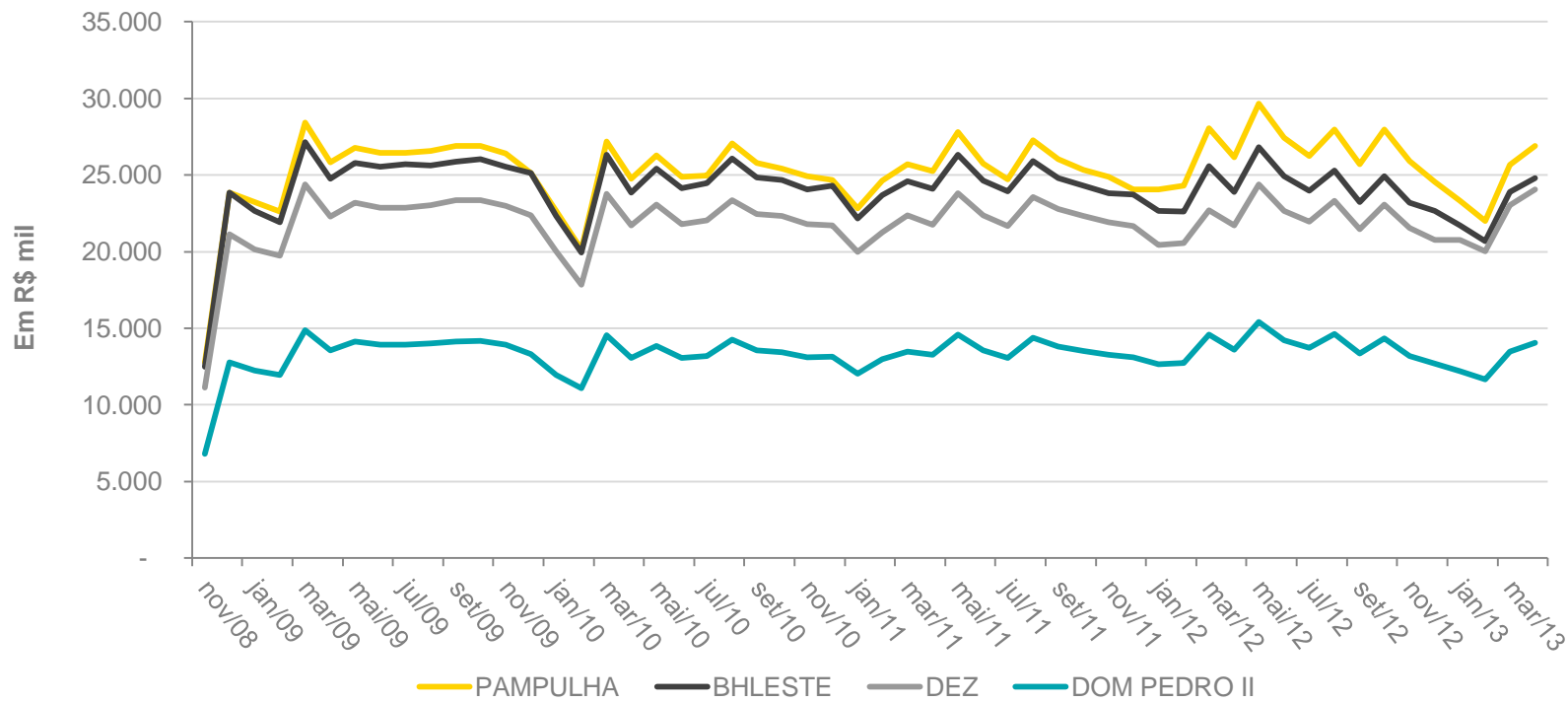


Resultados

Fluxo de Receitas e Custos - Nov/08 a Abr/13

A seguir, apresentam-se os fluxos de receitas tarifárias efetivamente ocorridas no período de 15 de novembro de 2008 a 30 de abril de 2013. Os valores mensais apresentados nos gráficos abaixo foram devidamente corrigidos monetariamente para a data-base de 31 de dezembro de 2012 de modo que possam ser comparáveis dentro da estrutura de fluxo de caixa adotada para se apurar eventual desequilíbrio econômico-financeiro.

► Receitas Tarifárias

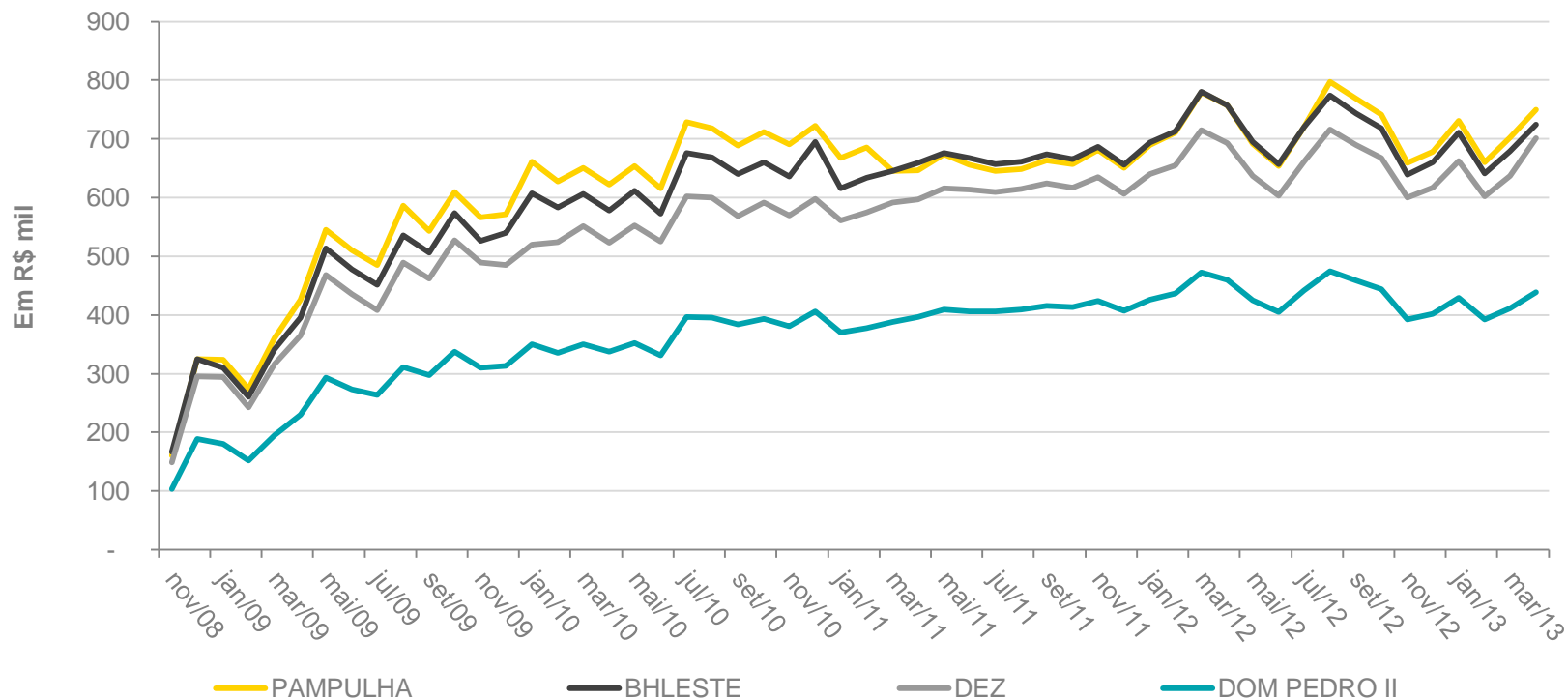


Resultados

Fluxo de Receitas e Custos - Nov/08 a Abr/13

A seguir, apresentam-se os fluxos de receitas não tarifárias efetivamente ocorridas no período de 15 de novembro de 2008 a 30 de abril de 2013. Os valores mensais apresentados nos gráficos abaixo foram devidamente corrigidos monetariamente para a data-base de 31 de dezembro de 2012 de modo que possam ser comparáveis dentro da estrutura de fluxo de caixa adotada para se apurar eventual desequilíbrio econômico-financeiro.

► Receitas Não Tarifárias



Resultados

Demonstrativo Consolidado de Resultados

A seguir, apresenta-se o demonstrativo hipotético consolidado de resultados durante os quatro anos decorridos do contrato de concessão:

	2008*	2009	2010	2011	2012
Receitas Operacional Bruta	126.524	1.067.588	1.036.092	1.050.537	1.067.564
Deduções	-7.271	-61.673	-60.458	-61.316	-62.460
Receita Operacional Líquida	119.253	1.005.915	975.633	989.221	1.005.104
Custos Operacionais	-109.709	-876.420	-836.823	-883.048	-913.282
EBITDA	9.544	129.495	138.810	106.173	91.822
Depreciação e Amortização	-1.036	-89.006	-98.448	-106.283	-119.282
EBIT	8.508	40.489	40.362	-109	-27.460
Outras Receitas Operacionais	2	1.366	2.115	1.553	1.502
EBT	8.509	41.855	42.477	1.444	-25.958
IR e CSLL	-2.885	-5.168	-1.157	0	0
Lucro Líquido	5.624	36.688	41.320	1.444	-25.958
Lucro Líquido / Rec. Op. LÍq.	4,72%	3,65%	4,24%	0,15%	-2,58%

A DRE, acima apresentada, não representa as DF's oficiais das empresas consorciadas. Tendo em vista que as empresas consorciadas não possuem estrutura contábil separada para o contrato, suas demonstrações financeiras podem conter atividades externas aos Contratos de Concessão. Os resultados acima foram elaboradas com base nas informações levantadas e nos entendimentos da EY com base no escopo do Termo de Referência dos serviços contratados e nas condições estabelecidas nos contratos de concessão.

*Dados referentes ao período de 15 de novembro 2008 a 31 de dezembro 2008.

Receita Operacional Bruta: Receita Tarifária, Alternativa, Complementares e Suplementares

Deduções: PIS, COFINS, ISS, INSS

Custos Operacionais: Custos Fixos e Variáveis

EBITDA: Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização

Depreciação e Amortização: Perda de valor de bens tangíveis e intangíveis

EBIT: Lucro antes de juros e imposto de renda;

Outras Receitas Operacionais: Receitas não Operacionais, financeiras;

EBT: Lucro antes de juros e imposto de renda mais receita financeira;

IR e CSLL: Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido;

Lucro Líquido: Lucro já descontado juros e impostos

Resultados

Informativo Consolidado de Resultados - *modelo de Balanço*

A seguir, apresenta-se o balanço consolidado de resultados durante os quatro anos incorridos do contrato de concessão:

	2008*	2009	2010	2011	2012
Ativo Circulante	-	48.717	(707)	-	9.334
Caixa e Equivalentes	-	48.717	(707)	-	9.334
Contas a Receber	-	-	-	-	-
Ativo Não Circulante	657.645	661.719	657.197	681.240	611.605
Ativo Imobilizado	411.785	504.865	598.791	729.117	778.764
Depreciação Acumulada Projetada	-	(76.572)	(162.587)	(256.435)	(363.284)
Ativo Intangível	245.860	233.426	220.992	208.559	196.125
Amortização Acumulada Projetada	(1.036)	(13.470)	(25.904)	(38.338)	(50.771)
Provisões de FGE	-	-	-	-	-
Total do Ativo	657.645	710.436	656.491	681.240	620.938
Passivo Circulante	64.358	131.682	124.702	125.995	104.730
Fornecedores	9.142	73.035	69.735	73.587	76.107
Impostos a Pagar	1.128	7.427	6.846	6.813	6.940
Dívida de Curto Prazo	-	-	-	-	-
Valor de Outorga Curto Prazo	54.087	51.220	48.120	45.594	21.683
Passivo Não Circulante	164.838	113.618	65.498	19.903	(1.780)
Dívida de Longo Prazo	-	-	-	-	-
Valor de Outorga Longo Prazo	166.618	115.398	67.278	21.683	-
AVP de Outorga	(1.780)	(1.780)	(1.780)	(1.780)	(1.780)
Patrimônio Líquido	428.449	465.136	466.291	535.342	517.988
Capital Social	422.825	422.825	428.612	496.219	504.823
Lucros/Prejuízos Acumulados	5.624	42.312	37.679	39.123	13.165
Total do Passivo + Patrimônio Líquido	657.645	710.436	656.491	681.240	620.938
Lucro Líquido / Patrimônio Líquido	1,31%	7,89%	8,86%	0,27%	-5,01%

O Informativo Consolidado em formato de Balanço Patrimonial, acima apresentado, não representa os balanços oficiais das empresas consorciadas. Tendo em vista que as empresas consorciadas não possuem estrutura contábil separada para o contrato, suas demonstrações financeiras podem conter atividades externas aos Contratos de Concessão. Os resultados acima foram elaboradas com base nas informações levantadas e nos entendimentos da EY com base no escopo do Termo de Referência dos serviços contratados e nas condições estabelecidas nos contratos de concessão.

*Dados referentes ao período de 15 de novembro 2008 a 31 de dezembro 2008.

Resultados

Ganhos de Produtividade

Na mensuração dos ganhos de produtividade foi realizado pesquisas de mercado para proposição de uma metodologia a ser utilizada pela BHTRANS, durante as revisões tarifárias, para apuração dos ganhos operacionais levando em consideração:

- ▶ A redução de custos na prestação dos serviços, fruto da racionalização da operação e da instalação do Sitbus (na primeira revisão tarifária não serão considerados para a determinação do coeficiente de revisão os ganhos obtidos pela implementação do Sitbus);
- ▶ Os ganhos relativos às receitas alternativas, complementares e acessórias, conforme cláusula 12ª dos contratos de concessão firmados entre o Poder Concedente e os Concessionários.

Os ganhos de produtividade obtidos pelas empresas de ônibus estão relacionados ao custo para a devida operação do sistema, custo operacional, e a receita líquida obtida nos diversos meios de comercialização tais como tarifária, complementar, alternativa, acessória e suplementar. A alternativa proposta levou-se como base o estudo realizado pelo IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas e a inserção do Fator X regulamentado pela ANATEL adaptado às concessões rodoviárias e de transporte público.

Resultados

Ganhos de Produtividade

A seguir, apresentam-se a apuração da produtividade incorrida nos últimos 4 anos com base na Razão de Produtividade (PTF) através dos custos operacionais e receitas líquidas dos consórcios. A mensuração do Índice de Produtividade por Fatores (IPTF) é calculado pela relação entre a razão de produtividade (PTF) anterior sobre a do ano apurado.

	2009	2010	2011	2012
Receita Operacional Líquida	1.005.915	975.633	989.221	1.005.104
Custos Operacionais	-876.420	-836.823	-883.048	-913.282
Razão de Produtividade (PTF)	1,148	1,166	1,120	1,101
IPTF		1,58%	-3,91%	-1,76%
IPTF (acumulado)		-4,09%		
Proporção de repasse ao usuário		50%		
Fator X – 2009 à 2012		0,00%		

Resultados

Ganhos de Produtividade

Em contratos de concessão similares verifica-se a utilização do fator qualidade, que representa o custo do atingimento dos indicadores de qualidade incluída a justa rentabilidade pelo serviço prestado para reajuste tarifário assim como o fator produtividade.

Assim sendo, para o novo mecanismo proposto, foi reestruturado o Índice de Desempenho Operacional (IDO) utilizado pela BHTRANS para inclusão na fórmula de reajuste tarifário como fator variante de acordo com o nível de qualidade do serviço que está sendo prestado.

A seguir, apresenta-se a fórmula de cálculo do Índice de Desempenho Operacional reestruturada:

$$IDO = 0,13ICP + 0,12IPV + 0,30ICV + 0,10ICM + 0,05ISV + 0,10IIR + 0,20IRU$$

Onde:

- ▶ ICP: Índice de Cumprimento da Programação;
- ▶ IPV: Índice de Pontualidade das Viagens;
- ▶ ICV: Índice de Conforto de Viagens;
- ▶ ICM: Índice de Confiabilidade Mecânica;
- ▶ ISV: Índice de Segurança das Viagens;
- ▶ IIR: Índice de Infração Regulamentar;
- ▶ IRU: Índice de Reclamações dos Usuários.

Resultados

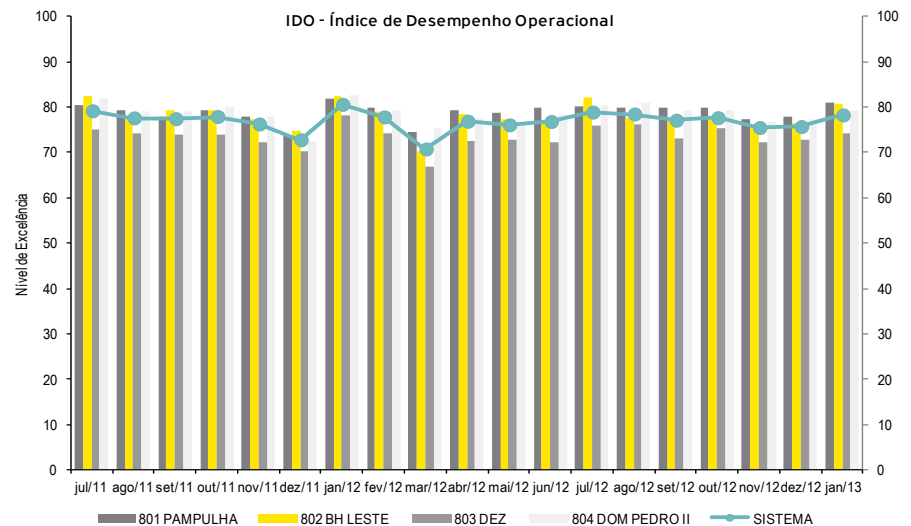
Ganhos de Produtividade

Com base no nível de qualidade do serviço, a tarifa poderá sofrer reajustes tanto para menor, quando a qualidade do serviço não estiver obedecendo o nível mínimo admissível, quanto para maior, quando a qualidade do sistema atingir nível de excelência, modelo este que já vem sendo utilizado em concessões similares.

No entanto o Fator Qualidade proposto só poderá ser inserido na fórmula paramétrica através de aditivo contratual visto não estar definido nos contratos de concessão.

$$Q = 0,97 + F_{IDO}$$

Nível de Serviço	Faixa	F _{IDO}
A – Excelência	95 ≤ IDO < 100	0,06
B – Eficiência	85 ≤ IDO < 95	0,045
C – Admissível	70 ≤ IDO < 85	0,03
D – Inadmissível	0 ≤ IDO < 70	0,00



Resultados

Verificação dos Requisitos Mínimos - Especificações

O relatório de Verificação dos Requisitos tem por finalidade averiguar o cumprimento dos requisitos mínimos através de verificação independente dos termos contratuais firmados entre a BHTRANS e os concessionários.

A verificação independente se iniciou com a análise da estrutura física e equipamentos mínimos para operação da frota e SITBus instalados nas garagens tanto quanto alvará de funcionamento e licenças de operação.

Para verificação dos requisitos mínimos da frota de veículos do contrato de concessão foi feita uma amostragem com base nos veículos presentes em cada garagem verificada. A análise foi realizada levando em consideração os equipamentos mínimos, adesivos e acessibilidade dos veículos conforme consta no Anexo III e VIII do Edital de Licitação da Concorrência Pública no 131/2008.

O Anexo III define requisitos referentes à operação do sistema, como tempo de viagem, taxa de ocupação, número de passageiros em pé e sentados, cumprimento do horário, etc, assim sendo, visto o tamanho do universo de viagens realizadas ser de aproximadamente 700.000 viagens por mês, as verificações dos índices de ocupação foram realizadas com base nos dados extraídos do sistema BH03 relativos ao mês de setembro/13 quanto os dados das pesquisas realizadas pela BHTRANS nas linhas com maior representatividade no total de viagens dos consórcios.

Resultados

Verificação dos Requisitos Mínimos - Cumprimento

A seguir, apresentam-se o sumário do cumprimento dos requisitos mínimos exigidos em contrato pelos concessionários com a database de setembro de 2013.

Especificações Mínimas da Prestação do Serviço	Status			
	Pampulha	BH Leste	Dez	Dom Pedro II
a) Idade média máxima de 4 anos e 6 meses.	✓	✗ ¹	✓	✓
b) A idade média da frota que compõe cada linha varia no máximo em 1 ano em relação a idade média total da frota da Concessionária?	✗ ²	✗	✗	✗
c) Os veículos articulados e biarticulados têm até 12 anos de uso?	N/A	N/A	N/A	N/A
d) Os veículos leves têm até 7 anos de uso?	✓	✓	✗ ³	✗
e) Os demais veículos têm até 10 anos de uso?	✓	✓	✓	✓
Viagens Completas e Parciais: Taxa de Ocupação	83,4%	87%	83,5%	87,1%

Cumprimento dos Requisitos Mínimos dos Ônibus	Status			
	Pampulha	BH Leste	Dez	Dom Pedro II
Percentual de Cumprimento dos Requisitos dos Ônibus	89%	87%	88%	90%
Percentual de Cumprimento dos Requisitos das Garagens	74%	98%	100%	96%
Percentual de Cumprimento dos Requisitos do SITBus	47%	45%	44%	45%

- ✓ Atende aos requisitos
- Atende aos requisitos, com ressalvas
- ✗ Não Atende aos requisitos
- 100% Toda a amostra cumpre o requisito
- 0% Nenhum item da amostra cumpre o requisito

Tipo de serviço	Tipo de Veículo Previsto no Edital	Tipo de Veículo Constante na Frota de Set/13	Cumprimento do Requisito Mínimo
Troncal / Estruturante	Bi-articulado, Articulado, Longo ou Pesado	Médio e Pesado	✗ ⁴
Diametral / Radial, Semi-expresso, Perimetral	Longo, Pesado ou Médio	Médio e Pesado	✓
Alimentador ou Circular Local	Pesado, Médio ou Leve	Pesado, Médio e Leve	✓
Circular Área Central	Pesado*	Pesado**	✗ ⁵
Vilas e Favelas	Leve	Leve, Médio e Pesado	✗ ⁶

1: A EY, ao analisar a idade média no mês de setembro/13, cadastrado na frota fornecida pelo SETRABH, verificou que para o consórcio 802, a idade média encontra-se acima do estabelecido em contrato, ou seja, 4,72 anos.

2: A EY, ao analisar a idade média da frota que compõe cada linha, verificou que dois veículos (2350 e 2351) representantes da linha 320 (linha especial, sem cobrança de tarifa) possuem idade superior a 16 anos.

3: A EY, ao analisar a idade dos veículos leves, verificou que o consórcio 803 e 804 possuem veículos com idades superiores a 7 anos.

4: Troncal / Estruturante: Identificamos veículo com padrão diferente ao padrão estabelecido no edital de licitação. O padrão 27, veículo médio, não deveria operar no tipo serviço Troncal / Estruturante.

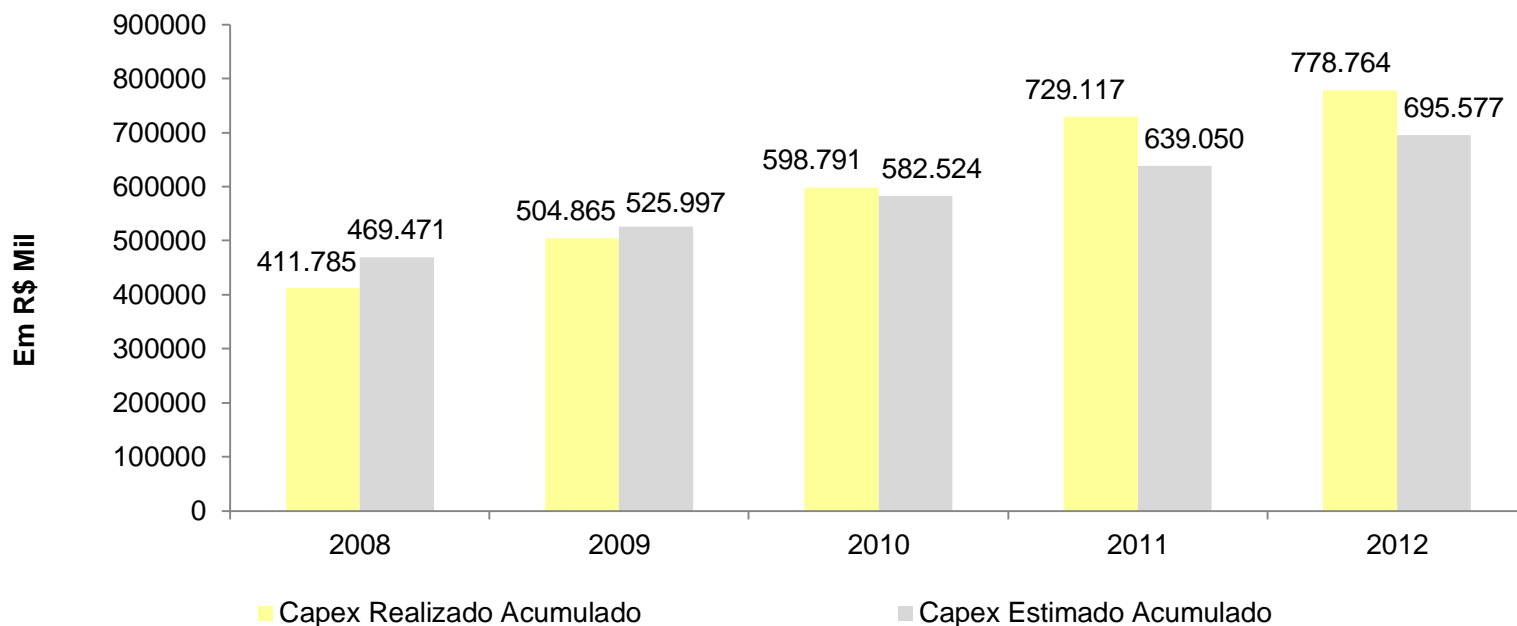
5: De acordo com o Anexo III, "Todos os veículos poderão ter motores central, traseiro ou dianteiro, exceto os veículos que tiverem instalada a segunda roleta que deverão ter obrigatoriamente motor traseiro ou central. A instalação da segunda roleta para agilização de embarque é obrigatório em 15% da frota.". O percentual exigido de 15% não fora cumprido pelas concessionárias.

6: Vilas e Favelas: Identificamos veículos com padrões diferentes ao padrão estabelecido no edital de licitação. Para cumprimento do requisito o padrão operante do tipo de serviço Vilas e Favelas deveria ser o padrão 20, porém, de acordo com a frota de setembro/13 existem veículos padrão 20, 27 e 83.

Resultados

Verificação dos Requisitos Mínimos - Ganhos e Economias

A análise dos ganhos e/ou economias obtidos pelos concessionários foram contemplados no levantamento de custos, receitas e investimentos, visto que os resultados obtidos consideraram valores efetivamente incorridos nesses primeiros anos. A seguir apresenta-se a comparação do Capex (Investimentos de Capital) realizado x estimado do sistema.



O resultado global do cumprimento dos requisitos empregados pelos concessionários não está de acordo, em sua totalidade, com o exigido em contrato, entretanto percebe-se que os investimentos totais realizados foram 12% superiores ao estimado. Estes investimentos concentraram-se na manutenção e ampliação da frota com consequente diminuição da idade média.

Resultados

Verificação dos Requisitos Mínimos - Aderência da Fórmula Paramétrica

Considerando-se a estrutura da Fórmula Paramétrica, pode-se estimar que os índices adotados aplicam-se da seguinte forma a cada grupo de custos levantados nas análises realizadas no levantamento de custos e receitas:



A seguir, apresenta-se a fórmula paramétrica definida nos contratos de concessão para reajuste tarifário anual:

$$P_c = P_0 * \left\{ \left[0,25 * \left(\frac{OD_i}{OD_0} \right) \right] + \left[0,05 * \left(\frac{RO_i}{RO_0} \right) \right] + 0,20 * \left(\frac{VE_i}{VE_0} * \frac{VE_{i_2}}{VE_{0_2}} \right) + 0,40 * \left(\frac{MO_i}{MO_0} \right) + 0,10 * \left(\frac{DE_i}{DE_0} \right) \right\}$$

P_c= Preço da tarifa calculada

P₀= Preço da tarifa vigente em janeiro de 2008

OD_i= Índice Óleo Diesel - FGV - Preço por Atacado - Séries Especiais - Combustíveis e Lubrificantes - Coluna 54, cód. 160736, referente ao mês de novembro anterior à data de reajuste

OD₀= Índice Óleo Diesel - FGV - Preço por Atacado - Séries Especiais - Combustíveis e Lubrificantes - Coluna 54, cód. 160736, referente ao mês de novembro de 2007

RO_i= Índice Rodagem - FGV - Custo Nacional da Construção Civil e Obras Públicas / Obras Hidrelétricas - Pneu - Coluna 25, cód. 159991, referente ao mês de novembro anterior à data de reajuste

RO₀= Índice Rodagem - FGV - Custo Nacional da Construção Civil e Obras Públicas / Obras Hidrelétricas - Pneu - Coluna 25, cód. 159991, referente ao mês de novembro de 2007

VE_i= Índice Veículo - FGV - Preços por Atacado - Séries Especiais - Veículos Pesados para Transporte - Coluna 14, cód. 161716, referente ao mês de novembro de 2008

VE₀= Índice Veículo - FGV - Preços por Atacado - Séries Especiais - Veículos Pesados para Transporte - Coluna 14, cód. 161716, referente ao mês de novembro de 2007

VE_{i2}= Índice Veículo - FGV/IPA - DI - Série Especial - Ônibus - Chassis com motor para ônibus e carrocerias para ônibus, cód. 14109, referente ao mês de novembro anterior à data de reajuste

VE₀₂= Índice Veículo - FGV/IPA - DI - Série Especial - Ônibus - Chassis com motor para ônibus e carrocerias para ônibus, cód. 14109, referente ao mês de novembro de 2008

MO_i= INPC, para reajuste de mão-de-obra, referente ao mês de novembro anterior à data de reajuste

MO₀= INPC, para reajuste de mão-de-obra, referente ao mês de novembro de 2007

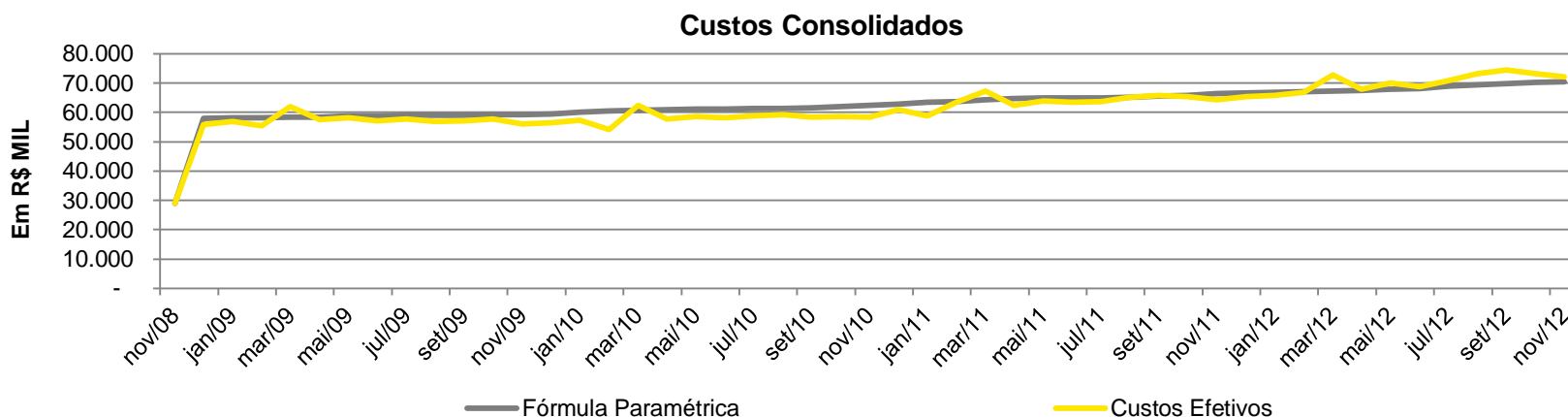
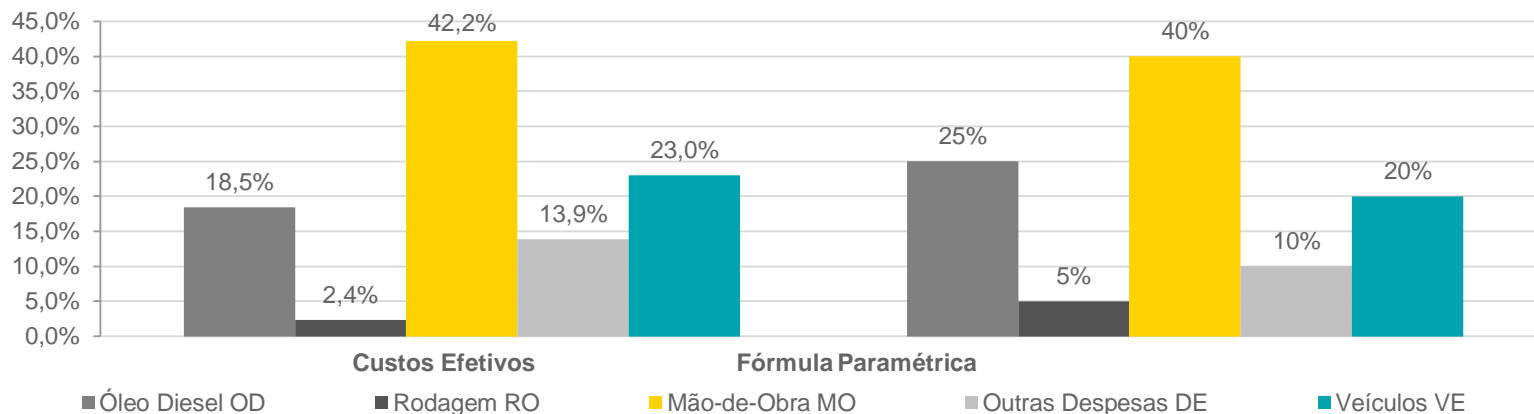
DE_i= INPC, para reajuste de outras despesas, referente ao mês de novembro anterior à data de reajuste

DE₀= INPC, para reajuste de outras despesas, referente ao mês de novembro de 2007

Resultados

Verificação dos Requisitos Mínimos - Aderência da Fórmula Paramétrica

No que tange à proporção de participação dos custos operacionais na Fórmula Paramétrica, entende-se que, ao longo dos 4 anos decorridos da concessão, o comportamento de cada grupo dos custos tiveram variações significativas, entretanto o valor consolidado dos custos realizados permaneceu em patamares compatíveis com os custos atualizados pela fórmula paramétrica.



Próximas Etapas

Projeções, Fluxo de Caixa e Reequilíbrio Econômico

As próximas etapas para que se possa apurar adequadamente o resultado econômico-financeiro dos Contratos de Concessão do Transporte Público Coletivo por Ônibus no Município de Belo Horizonte, é necessário que sejam avaliados os fluxos de caixa ao longo de todo o prazo da concessão. Sendo assim, para o prazo remanescente dos contratos, é necessário que sejam elaboradas projeções de fluxo de caixa de modo a complementar o fluxo de receitas, custos e investimentos efetivamente observados no período de 15 de novembro de 2008 a 30 de abril de 2013. Ou seja, para o período de 01 de maio de 2013 a 14 de novembro de 2028, devem-se realizar projeções econômico-financeiras para cada item de custo, receita e investimento que sejam apontados como necessários para a manutenção dos serviços de que tratam os contratos de concessão.

Para a elaboração das projeções de receitas e custos, será adotada técnica estatística e econométrica vastamente adotada que permite relacionar o comportamento de uma ou mais variáveis àquela que se deseja prever. Esse método é conhecido como regressão linear multivariada.

Por meio desse método, é possível identificar a relação de uma variável dependente com outras variáveis independentes e quantificar a força da relação entre elas.

Os fluxos futuros de investimentos e reinvestimentos serão projetados considerando-se a manutenção da idade média da frota de veículos e a necessidade de reinvestimentos no SITBUS.

Com base nas projeções realizadas será calculado o coeficiente de reequilíbrio econômico dos contratos de concessão de forma a manter o valor da TIR estabelecido em contrato, o que será objeto de Relatório Específico com previsão de ser apresentado em março de 2014.

Termo de Limitação de Responsabilidade

- ▶ Este documento, constituído de 26 (vinte e seis) páginas, bem como as opiniões e conclusões nele contidas, são de uso exclusivo da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (doravante denominada “BHTRANS”) e da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (doravante denominada “PBH), não devendo ser manuseado ou distribuído em partes. A sua distribuição fora da BHTRANS e da PBH somente será permitida com a autorização prévia da EY ou conforme previsão em contrato.
- ▶ Qualquer usuário deste documento deve estar ciente das condições que nortearam este trabalho, bem como das situações de mercado e econômica do Brasil. Ademais, ressaltamos que a EY não é agência qualificadora de risco e que este trabalho se constitui em atividade de análise técnica, operacional e econômico-financeira.
- ▶ A EY responderá às perguntas dos receptores relativas a este documento, às custas da BHTRANS, somente se for acordado anteriormente entre a BHTRANS, a PBH e os receptores, o escopo de tais perguntas e respostas.
- ▶ Este trabalho foi desenvolvido com base em informações disponibilizadas pela BHTRANS e pelos Consórcios Concessionários. A verificação independente avaliou a consistência dos dados com base em benchmark de mercado, em notas fiscais de bens e serviços e por meio de confronto dos dados fornecidos pelas partes envolvidas. Ressalta-se que não faz parte do escopo deste projeto qualquer tipo de procedimento de auditoria contábil, de investigação ou de fraude.
- ▶ Os fatores que possam resultar em diferenças entre o conteúdo deste documento e o conteúdo de documentos que tenham o mesmo objeto deste trabalho incluem a utilização de distintas fontes de informação e a aplicação de diferente metodologia de tratamento de dados.
- ▶ A presente análise tem o objetivo exclusivo de servir como suporte às decisões futuras da BHTRANS e da Prefeitura de Belo Horizonte no que diz respeito à verificação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de Concessão do Transporte Público Coletivo por Ônibus no Município de Belo Horizonte, não devendo ser utilizada para nenhum outro fim.
- ▶ Algumas informações contidas neste Sumário Executivo estão sujeitas a alteração e a EY não está obrigada a atualizar as informações, estimativas ou projeções aqui contidas.

EY | Assurance | Tax | Transactions | Advisory

Sobre a EY

A Ernst & Young é líder global em serviços de auditoria, impostos, transações corporativas e assessoria em negócios. Em todo o mundo, somos 135 mil pessoas unidas pelos mesmos valores e compromisso com a qualidade. Nós fazemos a diferença ajudando nossos colaboradores, clientes e as comunidades onde atuamos a atingirem todo o seu potencial.

Para mais informações, visite o site www.ey.com.br

© 2014 EYGM Limited
Todos os direitos reservados.

