



Building a better
working world

Sumário Executivo

Verificação Independente dos Contratos de Concessão e Permissão
do Sistema de Transporte Público por Ônibus de São Paulo

Período de Operação: 2003 à 2013

2014



APOIADOR
OFICIAL

Objetivo

Contextualização

A Prefeitura de São Paulo, através da SPTrans - órgão público responsável pela gestão e fiscalização dos Contratos de Concessão e Permissão do Transporte Público Coletivo por Ônibus no Município de São Paulo, desenvolveu, em 2014, o projeto que previa a contratação de Verificador Independente com vistas à realização de estudos econômico-financeiros e à verificação do cumprimento das cláusulas contratuais por parte dos Concessionários e Permissionários.

O Sistema Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do município de São Paulo se divide em:

- i. Subsistema Estrutural: responde pela macro acessibilidade do município. Composto por linhas operadas por veículos de médio e grande porte, destinadas a atender as ligações de maior demanda do modal sobre pneus;
 - ii. Subsistema Local: responde pela micro acessibilidade urbana, alimentando a malha estrutural e atendendo aos deslocamentos internos em cada região da cidade, com linhas operadas por ônibus básicos e de menor porte.
- ▶ A operação de cada uma das áreas que compõem o Subsistema Estrutural foi delegada por meio de concessão, aos Consórcios a seguir:
- i. Área 1: Consórcio Bandeirante de Transporte;
 - ii. Área 2: Consórcio Transportes Urbanos Ltda.;
 - iii. Área 3: Consórcio Plus;
 - iv. Área 4: Consórcio Leste;
 - v. Área 5: Via Sul Transportes Urbanos Ltda.;
 - vi. Área 6: Consórcio Unisul;
 - vii. Área 7: Consórcio Sete;
 - viii. Área 8: Consórcio Sudoeste de Transporte.

Objetivo

Contextualização

- ▶ A operação de cada uma das áreas que compõem o Subsistema Local foi delegada por meio de Permissão, às Cooperativas a seguir:
 - i. Área 1: Cooperativa Transcooper e Fênix;
 - ii. Área 2: Cooperativa Transcooper e Fênix;
 - iii. Área 3: Cooperativa Aliança Paulistana;
 - iv. Área 4: Cooperativa Transcooper;
 - v. Área 5: Cooperativa Aliança Cooperpeople;
 - vi. Área 6: Cooperativa Autho Pam;
 - vii. Área 7: Cooperativa Autho Pam;
 - viii. Área 8: Cooperativa Unicoopers.

A São Paulo Transporte – SPTrans foi criada em 08 de março de 1995, em substituição à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, que teve suas atividades operacionais transferidas para a iniciativa privada. A empresa SPTrans surgiu para atuar como órgão planejador e fiscalizador, na gestão do sistema de transporte público de passageiros por ônibus.

Objetivo

Contextualização

O escopo da Verificação Independente contemplou atividades que foram segregadas em 6 Fases, para as quais foi requerida a apresentação dos seguintes produtos:

- ▶ Fase 1: Planejamento dos Trabalhos
 - ▶ Produto 1.1.1 - Visita de reconhecimento e elaboração de relatório com dados e informações coletadas para a programação definitiva dos trabalhos.
 - ▶ Produto 1.1.2 - Proposta de agenda.
 - ▶ Produto 1.1.3 - Ata de reunião de início dos trabalhos para apresentação e validação da programação de trabalho, agenda e cronograma.
- ▶ Fase 2: Análise Contábil e Econômico-Financeira dos Contratos de Concessão e Permissão em vigor
 - ▶ Produto 2.1.1 - Revisão dos balancetes e demonstrações contábeis, referentes ao exercício de 2012, apresentados à SPTrans pelas Concessionárias e Permissionárias dos serviços de transportes, sobretudo no que se refere aos aspectos patrimonial e econômico.
 - ▶ Produto 2.1.2 - Apresentação de proposta de modelo de Plano de Contas Contábil a ser adotado na próxima Licitação dos serviços de transporte, considerando a necessidade de corrigir eventuais deficiências identificadas na etapa anterior e de garantir a existência de informações adequadas para o acompanhamento e fiscalização das atividades outorgadas pelo poder público, bem como de informações que reflitam a situação financeira e econômica das operadoras do sistema de transporte.
 - ▶ Produto 2.2.1 – Verificação dos custos incorridos, individualmente, pelos oito Consórcios Concessionários e pelos oito Consórcios Permissionários, desde a vigência dos contratos até seu término, com base nos dados de produção apurados pela SPTrans, considerando dois cenários: (a) preços obtidos conforme os índices de reajustes estipulados contratualmente (cenário 1) e (b) preços de mercado (cenário 2).
 - ▶ Produto 2.2.2 – Verificação das receitas percebidas, individualmente, pelos oito Consórcios Concessionários e pelos oito Consórcios Permissionários, desde o início da vigência dos contratos até seu término, incluindo as receitas tarifárias apuradas por meio das informações oriundas do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), bem como as demais receitas complementares, acessórias e extratarifárias.

Objetivo

Contextualização

- ▶ Fase 2: Análise Contábil e Econômico-Financeira dos Contratos de Concessão e Permissão em vigor
 - ▶ Produto 2.2.3 - Verificação dos investimentos, considerando a compra e venda de ativos, realizados desde o início da vigência dos contratos até seu término, individualmente, pelos 8 (oito) Consórcios Concessionários e pelos 8 (oito) Consórcios Permissionários para a prestação dos serviços.
 - ▶ Produto 2.3.1 - Estimativa da Taxa Interna de Retorno (TIR) implícita em cada Contrato de Concessão e Permissão dos serviços de transporte de passageiros em vigor, com base nos valores de remuneração ofertados pelos Consórcios e Cooperativas em suas respectivas propostas comerciais.
 - ▶ Produto 2.3.2 – Elaboração do fluxo de caixa estimado do Empreendimento, para cada Consórcio Concessionário e para cada Consórcio Permissionário, no período compreendido entre o início da vigência dos contratos e seu término, considerando as receitas percebidas, os custos observados obtidos conforme os índices de reajuste estipulados nos contratos (cenário 1 do item 2.2.1), bem como os investimentos realizados, com a estimativa das respectivas Taxas Internas de Retorno (TIR) dos empreendimentos.
 - ▶ Produto 2.3.3 – Elaboração do fluxo de caixa estimado do Acionista, para cada Consórcio Concessionário e para cada Consórcio Permissionário, no período compreendido entre o início da vigência dos contratos e seu término, considerando as receitas percebidas, os custos observados a preços de mercado (cenário 2 do item 2.2.1), bem como os investimentos realizados, a estrutura de capital e de financiamento, com a indicação das respectivas Taxas Internas de Retorno (TIR) dos acionistas.
 - ▶ Produto 2.3.4 - Revisão dos estudos quantitativos e qualitativos apresentados pelas Concessionárias e Permissionárias, para cada um dos aditivos assinados desde 2003.
- ▶ Fase 3: Análise da Gestão Financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros
 - ▶ Produto 3.1.1 - Demonstração, verificação e validação das receitas comuns ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observadas mês a mês, entre 01/08/2003 e 31/07/2013, a partir dos registros da Conta Sistema gerida pela SPTrans.
 - ▶ Produto 3.1.2 - Demonstração, verificação e validação das despesas comuns ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observadas mês a mês, entre 01/08/2003 e 31/07/2013, a partir dos registros da Conta Sistema gerida pela SPTrans.

Objetivo

Contextualização

- ▶ Fase 3: Análise da Gestão Financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros
 - ▶ Produto 3.2.1 - Apuração e análise dos fluxos de caixa, mês a mês, do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, entre 01/08/2003 e 31/07/2013, a partir das receitas e despesas registradas na Conta Sistema gerida pela SPTrans.
- ▶ Fase 4: Avaliação do modelo de gestão, monitoramento e fiscalização da prestação dos serviços contratados
 - ▶ Produto 4.1.1 - Avaliação da eficácia do modelo operacional e dos sistemas atualmente utilizados pela SPTrans para o monitoramento e fiscalização dos serviços prestados pelas Concessionárias e Permissionárias, apontando possíveis ineficiências, inconsistências e falhas de segurança, bem como sugerindo modificações, adequações e atualizações a serem realizadas no sentido de sanar as fragilidades identificadas.
- ▶ Fase 5: Verificação do cumprimento dos requisitos contratuais e normativos relacionados à prestação dos serviços
 - ▶ Produto 5.1.1 - Verificação, por semestre, para cada empresa Concessionária e para cada cooperativa Permissionária, do cumprimento das obrigações e requisitos mínimos relacionados à prestação dos serviços e apuração de eventuais ganhos financeiros em razão da inobservância desses requisitos durante toda a vigência dos contratos.
- ▶ Fase 6: Finalização
 - ▶ Produto 6.1.1 - Reunião final para apresentação e validação dos trabalhos realizados pela Contratante
 - ▶ Produto 6.1.2 - Consolidação do escopo total do trabalho.

O presente Sumário Executivo sintetiza o escopo referente aos produtos 2.2, 2.3, 3.1 e 3.2 da Verificação Independente dos Contratos de Concessão e Permissão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus da Cidade de São Paulo.

Premissas

As premissas utilizadas na realização dos trabalhos de Verificação Independente, nas fases de Análise Contábil e Econômico-Financeira dos Contratos de Concessão e Permissão e de Análise da Gestão Financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, foram detalhadas nos respectivos relatórios entregues à SPTrans.

Os procedimentos e metodologias foram apresentados explicitamente para as verificações realizadas. Para um correto e completo entendimento quanto aos resultados obtidos, sugere-se fortemente a leitura integral dos produtos emitidos.

Produto 2.2

Verificação e mensuração dos custos, receitas e investimentos dos Consórcios Concessionários e Permissionários

O objetivo deste produto é a verificação independente dos custos, receitas e investimentos dos Contratos de Concessão e Permissão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São Paulo, através dos dados de produção apurados pela SPTrans por meio das informações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE e os dados disponibilizados, quando possível, pelas empresas concessionárias e permissionárias.

Os custos foram analisados considerando dois cenários:

- ▶ Cenário 1: Preços unitários utilizados pela SPTrans nos processos licitatórios reajustados pelos índices estipulados em contrato;
- ▶ Cenário 2: Preços unitários verificados através de notas fiscais e melhores práticas de mercado.

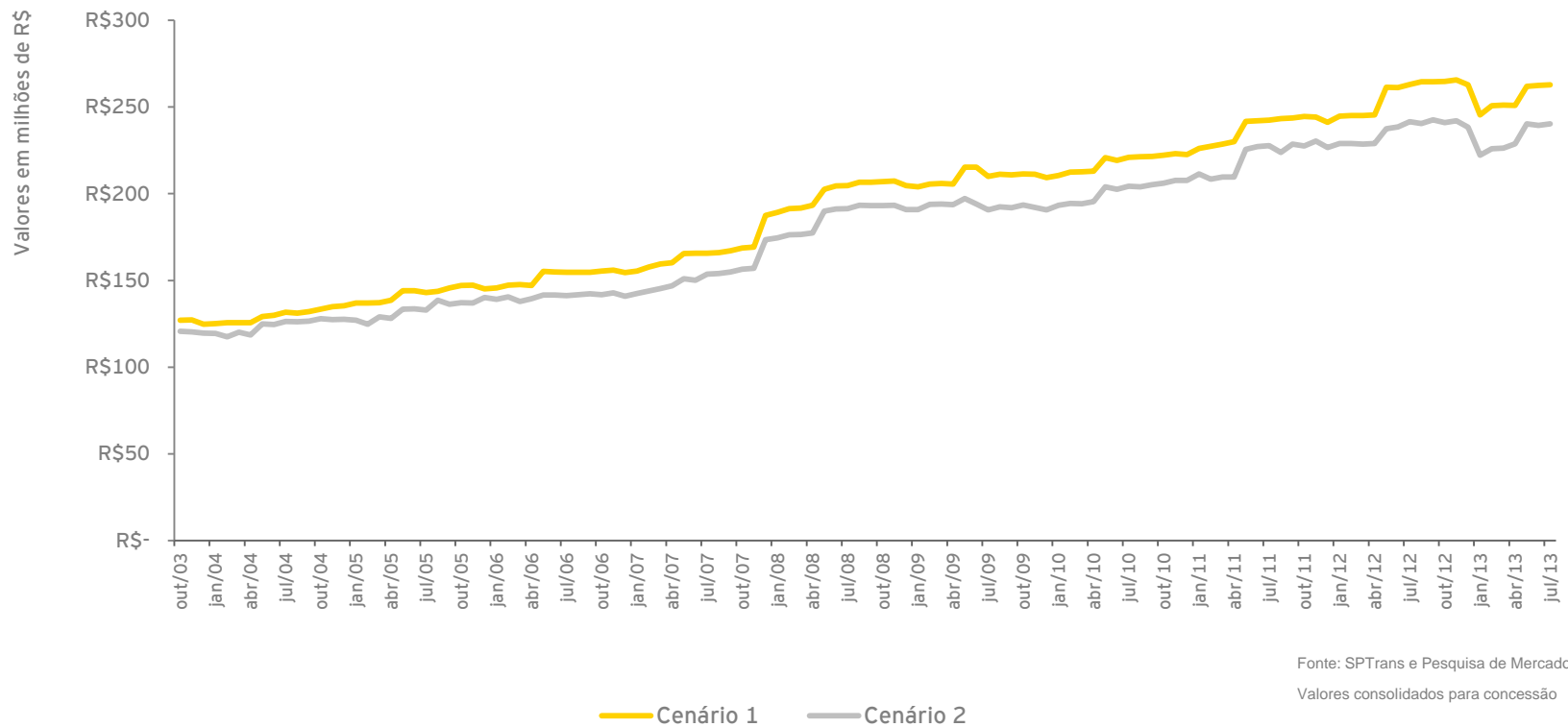
Em ambos os cenários de custos, foram utilizados coeficientes de consumo (exemplo: litros/km) apropriados para os tipos de serviços prestados, considerando-se a regulamentação vigente.

A comparação entre o Cenário 1 e o Cenário 2 demonstra uma avaliação do grau de aderência dos índices de variação de preços fixados nos Contratos à variação de preços efetivamente observada no mercado.

Produto 2.2

Verificação e mensuração dos custos, receitas e investimentos dos Consórcios Concessionários e Permissionários

Ao se ajustar os custos informados pela SPTrans com os valores de mercado, observa-se uma redução percentual no Cenário 1 de **7,4%** resultando no Cenário 2, cenário de mercado. Esta redução percentual observada representa aproximadamente R\$ 1,68 bilhões ao longo do período analisado e foi calculada com base em valores nominais, ou seja, em moeda corrente.



Produto 2.2

Verificação e mensuração dos custos, receitas e investimentos dos Consórcios Concessionários e Permissionários

O percentual de redução de **7,4%** no cenário de mercado decorre dos principais ajustes realizados nos custos variáveis e no custo com mão-de-obra operacional (motorista e cobrador).

O ajuste realizado, pelo não cumprimento da Ordem de Serviço Operacional – OSO, impactou negativamente a produção quilométrica utilizada para apuração dos custos variáveis (combustível, lubrificantes e rodagem). Em termos financeiros, o impacto desse ajuste representa 2% dos 7,4%. Esse descumprimento representa as viagens que não foram efetivamente incorridas pelos veículos e foi verificado com base nas informações do Sistema Integrado de Monitoramento – SIM e através do Índice de Transmissão do AVL (sistema de localização do veículo).

Adicionalmente ao ajuste realizado na produção quilométrica, a linha de custo de combustível também foi ajustada a valor de mercado com base nas notas fiscais disponibilizadas, quando possível, pelas empresas concessionárias e permissionárias. Esse ajuste representou uma redução percentual no preço unitário do combustível de, aproximadamente, 1,3% quando comparado ao valor utilizado pela SPTrans (ANP médio).

A mão-de-obra operacional, composta por motorista e cobrador, foi reajustada utilizando-se a jornada de trabalho do Município de São Paulo, com base nos acordos coletivos trabalhistas, expurgando-se o ajuste de ociosidade adicional e horas extras. Esse ajuste representou uma redução percentual no custo com mão de obra de aproximadamente 3,5% quando comparado ao valor utilizado pela SPTrans.

No cenário de mercado, as garagens foram consideradas como um custo operacional e não como um investimento, pelo fato das empresas já se utilizarem, majoritariamente, desse tipo de recurso para suas operações antes da assinatura do contrato de concessão e permissão e, também, pelo fato de que análises realizadas durante o trabalho indicaram que seria mais eficiente alugar os espaços de garagem do que imobilizar os recursos ao longo do período contratual.

Produto 2.2

Verificação e mensuração dos custos, receitas e investimentos dos Consórcios Concessionários e Permissionários

Apresentam-se, a seguir, os principais pontos referentes à verificação independente dos custos percebidos pelos concessionários e permissionários:

- Ausência de controles quanto às notas fiscais dos insumos adquiridos pelas empresas Concessionárias e Permissionárias;
- Ausência de atualização e revisão periódica dos coeficientes de consumo utilizados para apuração dos custos operacionais;
- Utilização da produção quilométrica desconsiderando o descumprimento da OSO;
- Utilização do preço do combustível através da média das notas fiscais (ANP Médio – Desvio Padrão de 1,3%);
- Pessoal de operação considerando a jornada de trabalho de São Paulo, com base nos acordos coletivos trabalhistas, sem ajustes de horas extras e de ociosidade, uma vez que a ociosidade já foi considerada na produção quilométrica ociosa.

Produto 2.2

Verificação e mensuração dos custos, receitas e investimentos dos Consórcios Concessionários e Permissionários

Na apuração das receitas, realizou-se a verificação independente dos dados disponibilizados pelas empresas e pela SPTrans através de extratos do Sistema de Remuneração dos Operadores – SRO e do AS400 para os períodos anteriores a 2005.

As receitas apuradas abrangeram: Remuneração por passageiro transportado; Remuneração por operações especiais; Remuneração referente à tecnologia embarcada; Receitas de mídia; Receitas financeiras; e Receitas com a venda de veículos. O principal ponto identificado quanto a apuração das receitas foi:

- Ausência de relatórios gerenciais que conciliem os valores da remuneração por passageiro transportado com os valores contabilizados pelas empresas, assim como ausência de padronização dos registros das receitas contabilizadas pelas empresas.

Para a apuração dos investimentos, foram utilizados os dados de evolução da frota disponibilizados pela SPTrans e os preços dos veículos e AVL (Automatic Vehicle Location) apurados nas notas fiscais, na pesquisa de mercado e nas planilhas tarifárias publicadas oficialmente. O principal ponto identificado na apuração dos investimentos foi:

- Fragilidade no controle das notas fiscais de compra de veículos das empresas durante todo o período de vigência dos contratos.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Objetivos do Trabalho

- ▶ Produto 2.3.1: Estimativa da TIR implícita dos Contratos de Concessão e Permissão, obtida com base nos valores de remuneração ofertados pelos Concessionários em suas Propostas Comerciais.
- ▶ Produtos 2.3.2: Elaboração do fluxo de caixa estimado do Empreendimento, para cada Área de Concessão e Permissão, no período compreendido entre o início de vigência contratual até o seu término, considerando as receitas percebidas, os custos obtidos conforme o Cenário 1 do item 2.1 e os investimentos realizados, com a estimativa das Taxas Internas de Retorno dos empreendimentos.
- ▶ Produto 2.3.3: Elaboração do fluxo de caixa estimado do Acionista, para cada Área de Concessão e Permissão, no período compreendido entre o início de vigência contratual até o seu término, considerando as receitas percebidas, os custos observados a preços de mercado (Cenário 2 do item 2.1), os investimentos realizados, a estrutura de capital e de financiamento, com a indicação das respectivas Taxas Internas de Retorno dos acionistas.
- ▶ Produto 2.3.4: Revisão dos estudos quantitativos e qualitativos apresentados pelos Concessionários e Permissionários para cada um dos aditivos assinados desde 2003.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Comportamento da Demanda nas Propostas Comerciais e nos estudos prévios da SPTrans

- ▶ O estudo da SPTrans foi realizado previamente à licitação dos contratos e teve como objetivo balizar os parâmetros financeiros e operacionais do edital lançado.
- ▶ A demanda de passageiros estimada nas propostas comerciais ficou relevantemente acima da demanda de referência da SPTrans no edital de licitação, o que resultou em forte impacto positivo sobre a TIR (taxa interna de retorno) informada nas planilhas de fluxo de caixa das propostas comerciais, com exceção da área 7 que apresentou demanda efetiva superior à previsão dos estudos da SPTrans e das propostas comerciais.
- ▶ À exceção da área 7, durante o contrato, a demanda de passageiros ficou muito abaixo das previsões adotadas nas propostas comerciais, sendo verificadas as seguintes diferenças:

Área de Concessão	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
Diferença Demanda Observada / Estimada	-21%	-43%	-31%	-4%	-41%	-48%	21%	-54%

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Diferenças entre a TIR apresentada nas Propostas Comerciais e no Estudo da SPTrans

- ▶ Não houve previsão de apresentação de planilhas de fluxo de caixa nas Propostas Comerciais dos Permissionários. Assim, as análises foram realizadas apenas em relação às Concessões.
- ▶ A tabela a seguir apresenta as diferenças observadas entre a TIR apresentada por cada concessionária e o valor considerado no estudo da SPTrans:

Área Operacional	TIR (% a.a.) Proposta Comercial	TIR (% a.a.) Estudo SPTrans**
1	31,34%	18,00%
2	26,11%	18,00%
3	31,67%	18,00%
4*	18,00%	18,00%
5	30,45%	18,00%
6	30,78%	18,00%
7	30,23%	18,00%
8	27,10%	18,00%

* Área 4 foi licitada em 2007. As demais áreas, em 2003.

** O estudo da SPTrans foi realizado também para as Permissões e apresentou a mesma TIR de 18% a.a.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Pontos identificados na análise das planilhas de cálculo das Propostas Comerciais:

- ▶ As planilhas entregues pelos Concessionários na licitação foram analisadas detalhadamente pela EY, que identificou os seguintes pontos:
 - ▶ Tributação:
 - ▶ Fórmula de cálculo do IR e CSLL não condizente com as regras vigentes;
 - ▶ Alíquotas de PIS e de Tributos sobre Movimentação Financeira não condizentes com a prática vigente à época;
 - ▶ Metodologia de Projeção de Fluxo de Caixa:
 - ▶ A metodologia de apuração de fluxo de caixa da Proposta Comercial não considerou investimentos em capital de giro ao longo do prazo da concessão.
 - ▶ Foi adotada premissa de investimento em capital de giro no início do fluxo, com retorno integral do valor ao fim do prazo de vigência do contrato. Tal valor não pode ser verificado por falta de rastreabilidade. Sua adoção tem efeito redutor no retorno do negócio e, caso a premissa tenha sido superestimada, há o risco de que o retorno seja relevantemente superior ao estimado inicialmente. A EY sensibilizou o efeito na TIR caso a apuração de capital de giro tivesse adotado metodologia amplamente adotada no mercado.
 - ▶ Tratamento dado à amortização de bens reversíveis apresentou inconsistências com efeitos pouco relevantes na estimativa do fluxo de caixa.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Comparativo da TIR das Propostas Comerciais com o Estudo da SPTrans e a TIR Calculada com os ajustes identificados

Área Operacional	TIR (% a.a.) Proposta Comercial	TIR (% a.a.) Estudo SPTrans	TIR (% a.a.) Ajustes EY s/ capital de giro inicial
1	31,34%	18,00%	31,34% a 58,95%
2	26,11%	18,00%	26,11% a 44,77%
3	31,67%	18,00%	31,67% a 58,73%
4*	18,00%	18,00%	16,09% a 18,00%
5	30,45%	18,00%	30,45% a 56,42%
6	30,78%	18,00%	30,78% a 40,67%
7	30,23%	18,00%	30,23% a 43,08%
8	27,10%	18,00%	27,10% a 37,67%

- ▶ A TIR com ajustes EY é apresentada como um intervalo de taxas, principalmente em função de não ser possível verificar se os valores de capital de giro inicial foram dimensionados adequadamente nas propostas comerciais, sendo apresentado, assim, o limite máximo da TIR caso esses valores fossem equivalentes a R\$ 0.

* Área 4 foi licitada em 2007. As demais áreas, em 2003.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Apuração da TIR com base na elaboração dos fluxos de caixa estimados

- ▶ Fluxo de Caixa do Empreendimento/Projeto (em inglês, *Free Cash Flow to Firm* - FCFF)
 - ▶ Tem como objetivo medir o desempenho financeiro por meio do valor líquido de caixa que é gerado pela firma.
 - ▶ É composto de despesas, impostos e variações no capital de giro líquido e nos investimentos.
 - ▶ Não contempla qualquer efeito relacionado a financiamentos tomados.
 - ▶ É uma medida da lucratividade de uma empresa após todas as despesas e investimentos. É considerado uma das referências utilizadas usualmente no mercado para comparar e analisar a saúde financeira de um empreendimento.

- ▶ Fluxo de Caixa do Acionista (em inglês, *Free Cash Flow to Equity* – FCFE)
 - ▶ Tem como objetivo medir quanto pode ser pago aos acionistas de uma empresa após o pagamento de todas as despesas, investimentos, pagamentos de juros e amortização de financiamentos.

- ▶ A principal diferença entre os fluxos é a consideração ou não dos efeitos de financiamentos.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Apuração da TIR com base na elaboração dos fluxos de caixa estimados

- ▶ Cálculo da TIR nos fluxos de caixa da Concessão e Permissão
 - ▶ Tipicamente, em grande parte dos fluxos de caixa de concessões, observa-se apenas uma inversão de sinal ao longo do período projetado. No entanto, os fluxos de caixa das concessões e permissões de diversas áreas operacionais apresentaram mais de uma inversão de sinal, em decorrência de investimentos substanciais ao longo da operação e não somente em blocos iniciais.
 - ▶ Quando isso ocorre, haverá mais de uma taxa de retorno que iguala o valor presente líquido do fluxo a zero. Para essas situações, a teoria de finanças indica que seja adotada a Taxa Interna de Retorno Modificada (TIRM). Enquanto a TIR assume que os fluxos de caixa de um projeto são reinvestidos à própria TIR, com a TIRM, os fluxos de caixa positivos são reinvestidos a uma taxa determinada e os fluxos negativos são financiados por uma taxa de financiamento que também deverá ser definida. Usualmente, quando analisado o fluxo de caixa do acionista, adota-se o custo do capital próprio como parâmetro para as 2 (duas) taxas: reinvestimento e financiamento. Adotando-se uma taxa auxiliar, como o custo do capital próprio, o fluxo de caixa passa a apresentar apenas um resultado em termos de retorno.
- ▶ Para os casos em que não foi possível calcular uma única TIR para o fluxo de caixa, a TIRM foi adotada, aplicando-se como taxa de reinvestimento e financiamento a taxa referencial do estudo da SPTrans, 18% a.a.
- ▶ A adoção da taxa de retorno de referência da SPTrans foi embasada pela análise de sua aderência às estimativas realizadas pela EY para um custo de capital próprio compatível com o mercado à época da licitação, resultando numa taxa de 17,5% a.a.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Apuração da TIR com base na elaboração dos fluxos de caixa estimados

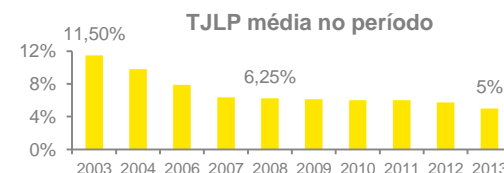
- ▶ Particularidades da Área 4 da concessão:
 - ▶ Contrato iniciado em 2007. O contrato firmado em 2003 foi rescindido devido a problemas operacionais e de gestão, conforme informações da SPTrans, que afetaram a prestação dos serviços. O contrato de 2007 caducou em 2013 devido a problemas semelhantes.
 - ▶ Nesse caso, é importante observar que os resultados do fluxo de caixa do acionista podem não ter se concretizado efetivamente.
 - ▶ Os resultados apresentados demonstram o potencial de retorno desse concessionário, caso houvesse usufruído das condições de mercado observadas, em especial do financiamento.
 - ▶ Seu resultado considera uma situação hipotética assumindo que a concessão tivesse sido mantida pelos 10 anos previstos em contrato, até 2017. Para estimar o fluxo para o prazo de 10 anos, foram realizadas projeções de receitas, custos e investimentos.
- ▶ Portanto, a Área 4 da Concessão é considerada um caso particular e deve ser analisada separadamente das demais concessões.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Apuração da TIR com base na elaboração dos fluxos de caixa estimados

- ▶ Condições de Financiamento adotadas:
 - ▶ As condições de financiamento foram obtidas através de análise de uma amostra de 385 contratos de financiamento de Concessionárias.
 - ▶ Os financiamentos foram considerados apenas para os veículos novos, visto que as linhas de financiamento do BNDES não financiam veículos usados e não foram identificados na amostra selecionada quaisquer contratos de financiamento de veículos usados.



Ano	% Financiados	Carência (meses)	Amortização (meses)	Juros (% a.a.)	Indexador *	Juros Totais
2003	72%	6	42	2,94%	TJLP (11,50%)+1,9%	16,34%
2004	81%	8,4	73	9,08%	n/a	9,08%
2006	83%	9	66	8,40%	n/a	8,40%
2007	90%	12	67	7,40%	n/a	5,48%
2008	90%	10	62	2,22%	TJLP (6,25%)+1,3%	9,77%
2009	90%	9	66	5,61%	n/a	5,61%
2010	90%	6	66	6,35%	n/a	6,35%
2011	90%	12	84	6,40%	n/a	6,40%
2012	90%	6	54	2,50%	n/a	2,50%
2013	81%	6	90	3,00%	n/a	3,00%

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Apuração da TIR com base na elaboração dos fluxos de caixa estimados

- ▶ Principais observações acerca dos fluxos de caixa estimados:
 - ▶ Os valores de mercado adotados nos preços dos insumos e dos investimentos, bem como nas condições de financiamento assumidas, não retratam, necessariamente, a realidade financeira das empresas no período, mas são utilizados como parâmetro do que o setor poderia usufruir.
 - ▶ Devido à sua estrutura de cooperativas, os Permissionários apresentam dificuldades para se enquadrar nos critérios de concessão de financiamento do BNDES, o que poderia tê-los impedido de tomar recursos de terceiros ao longo do prazo de vigência contratual com as taxas subsidiadas obtidas em financiamentos do BNDES. Contudo, vale ressaltar que os permissionários podem ter captado recursos através de outras linhas de financiamento oferecidas no mercado para pessoas físicas ou jurídicas com taxas menos competitivas.
 - ▶ Assim, as estimativas de fluxos de caixa do acionista, nos casos dos permissionários são apenas uma referência para o potencial ganho auferido pelos permissionários caso tivessem condições de tomar financiamentos.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Apuração da TIR com base nos Fluxos de Caixa do Projeto (FCFF)

Área Operacional	Taxa de Retorno do Acionista Estudo SPTRANS	Taxa de Retorno do Projeto * Proposta Comercial	Taxa de Retorno do Projeto Cálculo EY
C1	18,00%	21,63%	14,40%
C2	18,00%	23,20%	14,79%
C3	18,00%	25,16%	12,04%
C4	18,00%	11,29%**	15,92%
C5	18,00%	24,66%	14,06%
C6	18,00%	26,15%	14,06%
C7	18,00%	24,98%	16,42%
C8	18,00%	23,02%	13,78%
P1	18,00%	n/a	7,63%
P2	18,00%	n/a	21,40%
P3	18,00%	n/a	17,15%
P4	18,00%	n/a	16,11%
P5	18,00%	n/a	20,42%
P6	18,00%	n/a	20,53%
P7	18,00%	n/a	15,84%
P8	18,00%	n/a	19,90%

*Resultados calculados a partir da planilha da Proposta Comercial desconsiderando o fluxo de financiamento. TIRM calculada com a taxa de 12% a.a., conforme apresentado em algumas propostas comerciais.

** Nesta Concessão, o FCFF apresentou mais de uma inversão de sinal no fluxo e por esse motivo adotou-se a TIRM.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Apuração da TIR com base nos Fluxos de Caixa do Acionista (FCFE)

Área Operacional	Taxa de Retorno do Acionista Estudo SPTRANS	Taxa de Retorno do Acionista Proposta Comercial	Taxa de Retorno do Acionista Cálculo EY
C1	18,00%	31,34%	18,68%
C2	18,00%	26,11%	17,99%
C3	18,00%	31,67%	14,18%
C4	18,00%	18,00%	54,12%
C5	18,00%	30,45%	17,37%
C6	18,00%	30,78%	18,37%
C7	18,00%	30,23%	23,34%
C8	18,00%	27,10%	16,88%
P1	18,00%	n/a	11,01%
P2	18,00%	n/a	24,43%
P3	18,00%	n/a	22,32%
P4	18,00%	n/a	23,06%
P5	18,00%	n/a	38,50%
P6	18,00%	n/a	26,89%
P7	18,00%	n/a	21,68%
P8	18,00%	n/a	25,94%

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

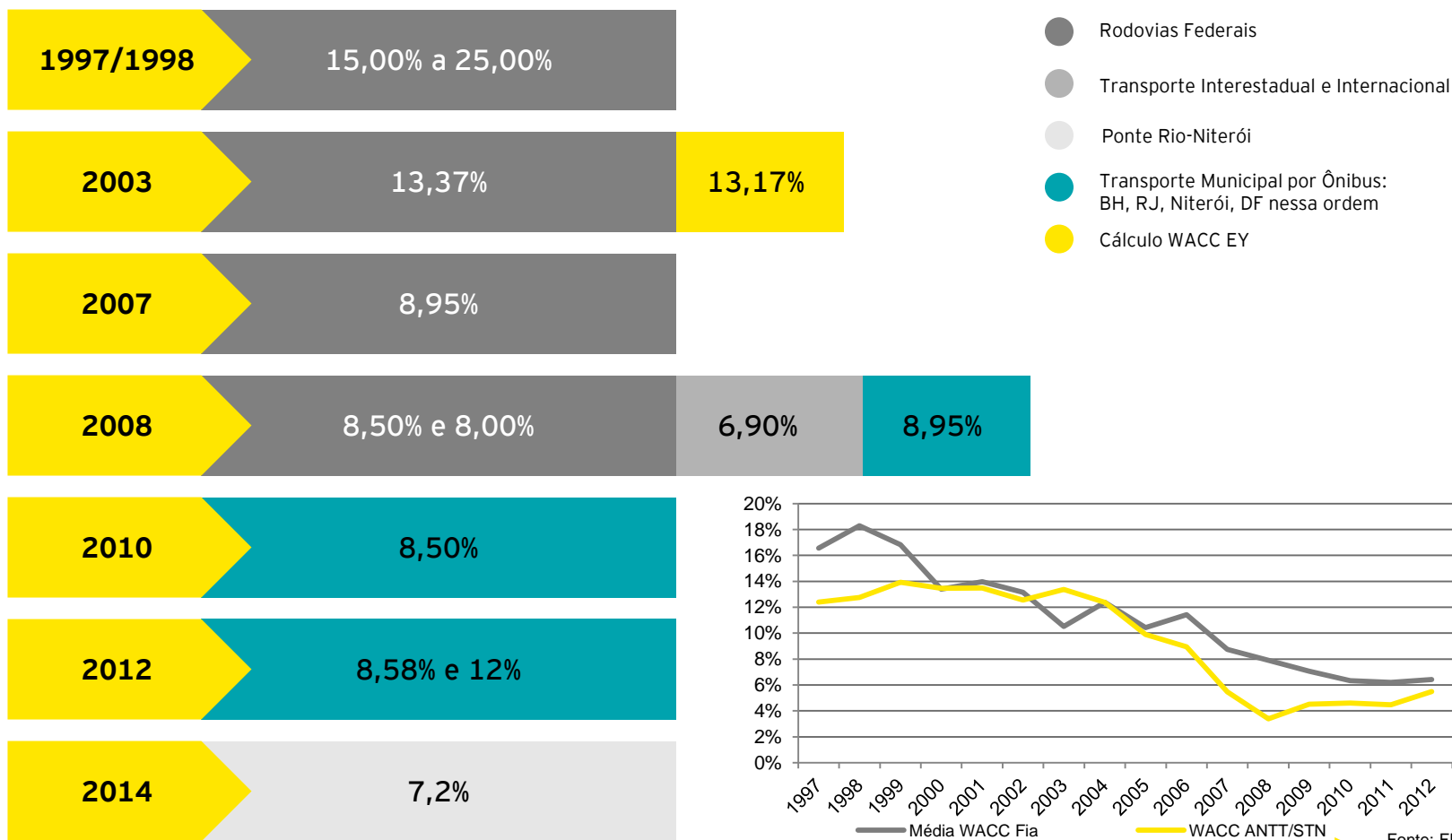
Considerações acerca dos resultados de TIR a partir do FCFF e FCFE

- ▶ Os contratos de concessão iniciados em 2003 resultaram, de forma consolidada, em uma **TIR do Acionista** de 18,61% a.a.
- ▶ As Permissionárias apresentaram uma **TIR do Projeto**, de forma consolidada, de 17,58% a.a.
- ▶ O retorno de referência da SPTrans, de 18% a.a., está aderente às estimativas de um custo de capital próprio compatível com o mercado à época da licitação. A EY realizou cálculo, com base em empresas comparáveis e nas condições de mercado de 2003, que resultou numa taxa de 17,5% a.a.
- ▶ O cálculo da EY considerou a metodologia do *Capital Asset Pricing Model* (CAPM), que é um modelo que descreve a relação entre o risco e o retorno esperado de um investidor.
- ▶ Ressalta-se que a prática de mercado, na precificação do retorno de concessões, adota o fluxo de caixa do projeto (FCFF), diferentemente do que foi adotado nos contratos de concessão. Nesses casos, adota-se uma taxa que representa o custo médio de capital, ponderado por suas fontes, quais sejam: capital próprio e de terceiros (financiamento).

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Histórico de taxas de retorno de projetos em concessões no país



Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Aditamentos ocorridos ao longo da vigência dos contratos

- ▶ Quantidade de Aditamentos por Contrato de Concessão e Permissão

Área Operacional	Concessão	Permissão
1	7 aditamentos, sendo 5 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação	13 aditamentos, sendo 8 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação
2	8 aditamentos, sendo 5 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação	14 aditamentos, sendo 9 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação
3	13 aditamentos, sendo 6 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação	14 aditamentos, sendo 8 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação
4	6 aditamentos, sendo 2 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação	13 aditamentos, sendo 8 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação
5	8 aditamentos, sendo 5 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação	14 aditamentos, sendo 9 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação
6	10 aditamentos, sendo 6 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação	15 aditamentos, sendo 9 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação
7	8 aditamentos, sendo 5 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação	15 aditamentos, sendo 9 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação
8	8 aditamentos, sendo 4 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação	13 aditamentos, sendo 8 relacionados a revisões da remuneração e/ou da operação

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Principais pontos identificados na análise dos aditamentos contratuais

- ▶ A estrutura definida no edital para remuneração dos operadores não foi aplicada, ao menos integralmente, durante o período de vigência dos contratos de concessão e permissão.
- ▶ Os contratos iniciados em 2003 consideraram o cálculo da remuneração de acordo com as disposições transitórias até 2005, conforme descritas nas cláusulas 19 e 20 dos contratos de Concessão e Permissão, respectivamente. Essas disposições previam a manutenção do cálculo da remuneração conforme vinha sendo adotado no período prévio aos contratos;
- ▶ A partir de 2005, a estrutura de remuneração por passageiro transportado passou a ser adotada. Contudo, os cálculos foram realizados a partir da planilha de custos e de uma demanda referenciais e não através da demanda registrada e de fluxos de caixa.
- ▶ Além disso, houve a inclusão de um complemento à remuneração, pago em decorrência da renovação de frota. Era previsto, também, um desconto caso a frota não fosse renovada como planejado. Contudo, somente a partir de 2008 foi realizado aditamento contratual formalizando a prática que ocorria desde 2006 por meio da emissão de Notas Técnicas;
- ▶ A metodologia de apuração da remuneração com base em fluxo de caixa foi adotada em 2010 em decorrência da renovação de frota de veículos com novas tecnologias para as concessões.
- ▶ Para as permissões, em 2009, os reajustes de remuneração foram suspensos devido restrições orçamentárias e voltaram a ser concedidos no primeiro semestre de 2010.
- ▶ A SPTTrans concluiu que os reajustes concedidos a permissionários de determinadas áreas eram inferiores àquele contratualmente previsto.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Principais pontos identificados na análise dos aditamentos contratuais

- ▶ Em 2010, foi realizado um estudo pela FIPE que tinha, como um de seus objetivos, o reequilíbrio dos contratos de concessão. Esse estudo foi contratado pela SPTrans e não pelos Concessionários.
- ▶ A Área 4 da Concessão teve revisões da remuneração por passageiro calculadas com base na metodologia de fluxo de caixa descontado.
- ▶ A Área 4 da Concessão passou por revisões no valor de sua remuneração por passageiro:
 - ▶ Em 2010, devido a dificuldades financeiras do operador;
 - ▶ Em 2011, devido à renovação da frota;
 - ▶ Em 2012, devido a impactos negativos sobre a demanda do subsistema estrutural da área 4, à diminuição da oferta dos serviços pelo aumento do tráfego, a mudanças nos subsistemas locais das áreas 4 e 5 e às variações nos dados operacionais decorrentes dos fatores listados; e
 - ▶ Em 2013, devido à renovação da frota de trólebus, não prevista em contrato.
- ▶ Por fim, indica-se que, ao longo da vigência dos contratos de concessão e permissão, não foi adotado um procedimento padronizado para as análises de reequilíbrio contratual, tendo sido adotada, na maioria dos casos, a metodologia de equilíbrio por meio da planilha de custo padrão e demanda de referência e não pelo método do fluxo de caixa.
- ▶ Destaca-se que nem todas as revisões de remuneração ocorridas devido a pleitos de reequilíbrio apresentaram um aditamento contratual relacionado, havendo, no entanto, Notas Técnicas e/ou Portarias com as fundamentações do processo realizado.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Análise do Estudo da FIPE comparativamente aos resultados obtidos na Verificação Independente

- ▶ Embora o escopo do trabalho realizado pela EY não tenha como objetivo o reequilíbrio contratual, faz-se necessário indicar as principais diferenças em relação ao estudo da FIPE de 2009 de modo a esclarecer os pontos que não seriam passíveis de comparação.
- ▶ O estudo, realizado em 2010, considerou o fluxo de caixa consolidado para as áreas operacionais da concessão e apresentou como TIR de reequilíbrio a taxa de 16,06% a.a., calculada na data-base do estudo.
- ▶ A estudo da EY comparou as taxas de retorno obtidas separadamente por concessionária à taxa de retorno referencial obtida pela SPTrans em seu estudo técnico, que balizou as condições comerciais da licitação das concessões, estimada em 18% a.a., considerando-se o fluxo de caixa do acionista.
- ▶ No caso dos permissionários, o estudo considerou risco de negócio distinto da concessão, o que gerou uma taxa de reequilíbrio diferente para as permissões, estimada em 16,89%. A EY manteve a taxa de referência do Estudo da SPTrans, que não diferenciou o risco do negócio para permissão e concessão e calculou apenas a taxa de retorno do acionista.
- ▶ O estudo de 2010 não calculou o fluxo de caixa do acionista para as permissões.
- ▶ O estudo da FIPE considerou os custos operacionais baseados nas planilhas de custo da SPTrans, incluindo ajustes e revisões em determinados itens conforme escopo do trabalho contratado à época.
- ▶ O estudo da EY considerou os custos de mercado verificados na Etapa 2.2. De acordo com a verificação realizada, foi identificada uma diferença de, aproximadamente, 8% a menor quando comparados aos custos da planilha referencial da SPTrans para as concessões.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Análise do Estudo da FIPE comparativamente aos resultados obtidos na Verificação Independente

- ▶ O estudo de 2010 apurou uma margem de lucro operacional (EBITDA) média de, aproximadamente, 9%. A margem EBITDA média apurada no estudo atual para as concessões resultou em 15%.
- ▶ Além disso, tendo em vista a data do estudo da FIPE, os custos, receitas e investimentos para o prazo remanescente dos contratos foram projetados. O estudo atual contemplou, exceto para a área 4, dados efetivamente observados de receita operacional e acessória, custos baseados em dados de produção efetivos e frota cadastrada na SPTrans.
- ▶ Outro item do fluxo de caixa considerado de maneira distinta entre o estudo de 2010 e a verificação independente foi o tratamento dado às garagens. O estudo da FIPE considerou as garagens como investimento no início da vigência contratual, sendo apurada uma entrada de caixa ao fim do período a título de venda do imobilizado. A verificação independente adotou o conceito de aluguel de garagens. Tal tratamento se deu devido a estudos que indicaram ser mais eficiente, do ponto de vista financeiro, alugar o espaço.
- ▶ Entende-se que os reajustes na remuneração calculados no reequilíbrio da FIPE foram incorporados ao fluxo de caixa elaborado pela EY, tendo em vista que os dados utilizados são históricos e informados pela SPTrans.
- ▶ As receitas adotadas nas projeções do estudo da FIPE consideraram uma redução de frota de 90% aproximadamente, impactando, também, a remuneração e os custos operacionais de maneira proporcional.
- ▶ Identificou-se que a diferença observada entre os valores efetivos adotados pela EY e a projeção de receitas foi de 115% nas concessões e de 43% nas permissões, principalmente, em decorrência dessa redução de frota. Embora as variações na receita sejam consideradas grandes, seu efeito no fluxo de caixa não segue a mesma proporção devido à redução nos custos operacionais e nos investimentos, além de se levar em consideração o conceito de valor do dinheiro no tempo.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Análise do Estudo da FIPE comparativamente aos resultados obtidos na Verificação Independente

- ▶ Os resultados obtidos em ambos os estudos são apresentados a seguir:

TIR Calculada	CONCESSÃO TIR do Acionista	PERMISSÃO TIR do Projeto
Estudo FIPE - apurado	14,61%	15,98%
Estudo FIPE - reequilibrado	16,06%	16,89%
Verificação Independente EY	18,61%	17,58%
Diferença FIPE Reequilibrado x VI EY (em p.p.)	2,55 p.p.	0,69 p.p.

- ▶ Observou-se que o estudo da FIPE apurou a TIR mesmo nos fluxos de caixa em que se observou mais de uma inversão de sinal.
- ▶ Os pontos de diferenças identificados entre os estudos resultam em efeitos positivos no fluxo de caixa estimado pela EY nos trabalhos de Verificação Independente, quais sejam: aluguel de garagens; receitas auferidas mais elevadas do que as projetadas; custos de mercado mais baixos do que a planilha de referência; e incorporação dos efeitos de revisões passadas na remuneração no fluxo de receitas adotado na verificação independente.

Produtos 2.3.1 a 2.3.4

Apuração do Resultado Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão e Permissão, desde o início de sua vigência até o seu término

Principais considerações sobre os resultados da Etapa 2.3

- ▶ Recomenda-se que os seguintes pontos em relação ao modelo de concessão, à construção dos fluxos de caixa e ao processo licitatório sejam observados nas contratações futuras por meio de concessões e permissões:
 - ▶ Adotar o fluxo de caixa do projeto e não do acionista, em linha com as práticas de mercado;
 - ▶ Considerar necessidade de capital de giro durante todo o prazo da concessão;
 - ▶ Previsão de constituição de SPE para concessionários/permissionários, com vistas ao aprimoramento do controle na gestão dos contratos e numa maior eficiência nos processos de compras de bens e insumos (ganhos de escala) e na captação de recursos – medidas alinhadas ao conceito de modicidade tarifária;
 - ▶ Estabelecer, em contrato, uma matriz de risco, com a sua adequada alocação entre o Poder Público e a Iniciativa Privada, indicando claramente os eventos em que há a previsão de reequilíbrio contratual;
 - ▶ Criação de mecanismo para análise de reequilíbrio contratual;
 - ▶ Definição de revisão ordinária periódica do equilíbrio contratual;
 - ▶ Prever, em contrato, mecanismos de avaliação e reporte periódicos do desempenho operacional, inclusive com impacto direto sobre a remuneração do operador;
 - ▶ Balizamento da licitação por meio da definição de uma taxa máxima de desconto (WACC) e uma remuneração máxima.

Produto 3.1

Análise da Gestão Financeira do Serviço de Transporte

O relatório da Fase 3.1 tem o objetivo de apresentar as receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, após a verificação realizada pela EY. Esta verificação foi feita a partir dos registros da conta de gestão financeira (ou “Conta Sistema”) gerida pela SPTrans, no período de Agosto de 2003 até Julho de 2013 (mesmo período dos contratos de concessão);

- Durante a verificação, constatamos que existem dois registros das receitas e despesas da chamada Conta Sistema:
 - Registro contábil, a partir dos lançamentos feitos no Razão Contábil da SPTrans que se referem às despesas e receitas da Conta Sistema;
 - Registro financeiro, a partir dos aportes e retiradas de recursos financeiros das contas bancárias que compõem a Conta Sistema. Estes valores foram consolidados e publicados no site da SPTrans sobre o nome de “Relatório das Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo”.
- A validação dos valores do registro contábil foi feita a partir da identificação dos lançamentos que se referiam às receitas e despesas da Conta Sistema. Em seguida, os valores foram separados conforme a estrutura descrita nos itens 4.5.1.2 (para receitas) e 4.5.2.2 (para despesas) do Anexo I do edital de licitação 007/2013 da SPTrans;
- A validação dos valores do registro financeiro foi feita através da identificação, nos extratos das contas bancárias que compõem a Conta Sistema, dos valores de receitas e despesas publicados no site da SPTrans. Para tanto, foi necessário compreender a metodologia de cálculo da SPTrans, utilizada para geração do registro financeiro;

Produto 3.1

Análise da Gestão Financeira do Serviço de Transporte

- Ao compararmos os dois registros da Conta Sistema (contábil vs. financeiro) identificamos diferenças entre os valores. Isto ocorre porque a SPTrans não faz uma conciliação entre os dois registros. As metodologias utilizadas para os cálculos são diferentes, desta forma, os valores obtidos não são os mesmos. Assim, foi reforçada a necessidade de realizar a validação destes dois registros;
- Com base nas verificações realizadas para o período citado anteriormente, concluímos sobre a razoabilidade dos valores de receitas e despesas, tanto para o registro contábil quanto para o financeiro.
- Observamos a existência das seguintes oportunidades de melhorias na Gestão Financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiro do Município de São Paulo:
 - Adoção de controle de conciliação contábil dos registros da Conta Sistema no Razão da SPTrans;
 - Classificação dos lançamentos contábeis, tanto de receitas quanto de despesas, em grupos e subgrupos de contas contábeis, de forma a manter um histórico completo dos lançamentos e também aumentar o nível de controle dos valores transacionados na Conta Sistema;
 - Definição de uma metodologia formal para o cálculo dos registros financeiros da Conta Sistema (“Relatório das Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo” publicado no site da SPTrans);
 - Realização de conciliação entre os dois registros da Conta Sistema, Contábil e Financeiro;
 - Realização de conciliações bancárias em todas as contas que pertencem à Conta Sistema. Verificamos que no período de 08/2003 a 07/2013 apenas uma das contas bancárias utilizadas foi conciliada rotineiramente.

Produto 3.2

Apuração do fluxo de caixa do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros a partir das receitas e despesas registradas na Conta Sistema gerida pela SPTrans

Objetivos do Trabalho

- ▶ Produto 3.2: Apuração e a análise dos fluxos de caixa, mês a mês, do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, no período compreendido entre 01/08/2003 e 31/07/2013, a partir das entradas e saídas registradas na Conta Sistema, gerida pela SPTrans, identificando os elementos que contribuíram para as variações observadas.

- ▶ O principais pontos identificados foram:
 - ▶ Observaram-se divergências entre os registros da Conta Sistema no Livro Razão da SPTrans e nos Relatórios Financeiros elaborados por suas equipes técnicas;
 - ▶ A diferença observada entre as movimentações do Livro Razão e do Relatório Financeiro foi de aproximadamente 9%.

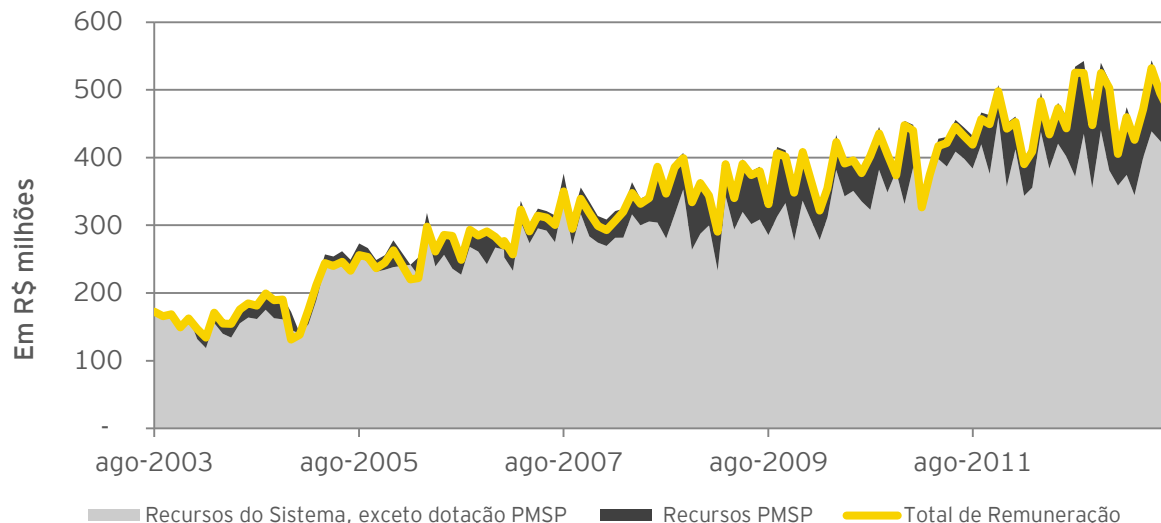
- ▶ Ao longo do período analisado, observa-se um equilíbrio entre as entradas e saídas de recursos da Conta Sistema;
- ▶ Os recursos oriundos da dotação orçamentária foram minimamente suficientes para cobrir o déficit do sistema, observando-se, ao longo dos 10 anos, um total de, aproximadamente, R\$ 5,7 bilhões em valores nominais, o que representou 15% dos recursos financeiros do Sistema de Transporte Urbano por Ônibus do Município. O valor total de recursos orçamentários da PMSP no período analisado, atualizados para outubro de 2014 pelo IPCA, resultou num montante aproximado de R\$ 7,6 bilhões.

Produto 3.2

Apuração do fluxo de caixa do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros a partir das receitas e despesas registradas na Conta Sistema gerida pela SPTrans

Participação da dotação orçamentária da PMSP na remuneração das operadoras

- ▶ O gráfico abaixo, mês a mês, o nível de recursos necessários para a cobertura do pagamento das remunerações dos concessionários e permissionários e compara com os recursos disponíveis no sistema, segregados entre aqueles obtidos através das receitas tarifárias e de outras atividades inerentes ao sistema de transporte e através da dotação orçamentária da PMSP a título de complementação.



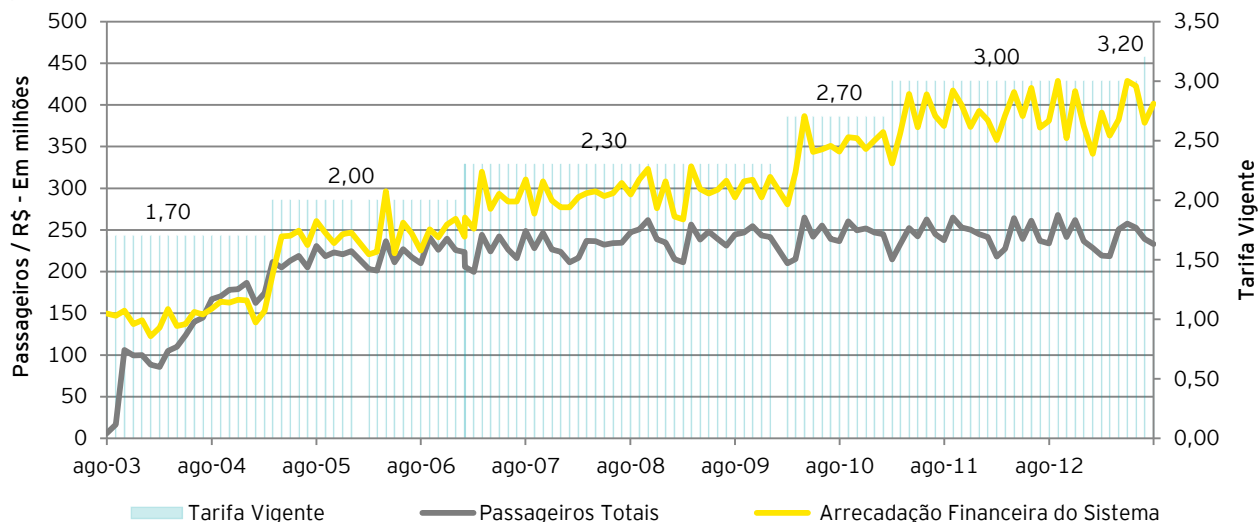
- ▶ Na maior parte do período analisado, os recursos originados dos serviços de transporte público coletivo de passageiros não seriam suficientes para cobrir os custos com a remuneração dos operadores, sendo, de fato, utilizados recursos de dotações orçamentárias.
- ▶ Verifica-se que, ao longo do período analisado, as dotações orçamentárias cobriram, em média, 10,7% dos custos com pagamento de remuneração dos operadores, conforme apurado pelo gráfico abaixo.

Produto 3.2

Apuração do fluxo de caixa do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros a partir das receitas e despesas registradas na Conta Sistema gerida pela SPTrans

Análise do comportamento das receitas tarifárias, da demanda e das tarifas ao longo do período

- ▶ Para fins de comparação, os gráficos abaixo demonstram o comportamento da demanda do sistema (linha cinza) com a arrecadação financeira oriunda do pagamento de tarifas (linha amarela) e o valor da tarifa vigente ao longo do período analisado, representado pelas barras na cor azul.



- ▶ O comportamento da curva de receitas do sistema mostra-se aderente à evolução da tarifa vigente, podendo-se verificar os aumentos de receita ocorrendo de forma alinhadas aos reajustes concedidos.
- ▶ Observa-se que a demanda mantém-se, praticamente, estável, desde 2005, ano em que foi finalizada a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica. Pela análise combinada entre o comportamento da demanda e das receitas tarifárias, pode-se inferir que os níveis de receita aumentam em decorrência dos reajustes concedidos. Exceto pela sazonalidade observada ao longos dos anos, estima-se que a demanda tenha um impacto pouco relevante sobre as variações da receita.

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.

