



PARANÁ

GOVERNO DO ESTADO
SECRETARIA DAS CIDADES



ParanaCidade



AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ



Audiência Pública nº 01/2024-AMEP

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE PASSAGEIROS DA REGIÃO
METROPOLITANA DE CURITIBA
STPP/RMC

11.a ANEXO XI.a

ESTUDO DE VIABILIDADE
ECONÔMICO-FINANCEIRA

LOTE 01



PARANACIDADE

**APOIO NA ELABORAÇÃO DE EDITAL E MODELO DE SELEÇÃO PARA
DELEGAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS
DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA**

**ANEXO XI.a – ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA –
LOTE 1**

SÃO PAULO

MARÇO/2024



ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO	4
2.	RECEITAS REQUERIDAS PARA O PROJETO	5
2.1	RECEITA DEVIDA	5
2.2	COMPOSIÇÃO DA RECEITA DEVIDA PELO PODER CONCEDENTE	5
3.	OPEX	7
4.	CAPEX	9
5.	PREMISSAS FISCAIS E TRIBUTÁRIAS	11
5.1	REGIME DE TRIBUTAÇÃO	11
5.2	PREMISSAS DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS	12
5.3	IMPOSTOS SOBRE A RECEITA	12
5.4	IMPOSTOS SOBRE O LUCRO	13
5.5	CONSOLIDAÇÃO DOS TRIBUTOS	13
6.	NECESSIDADE DE INVESTIMENTO EM GIRO	15
7.	RESULTADOS DO ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICA	16



ÍNDICE DE TABELAS

<i>Tabela 1: Projeção de Receitas (R\$ - Milhões)</i>	6
<i>Tabela 2: Projeção do Opex data-base de outubro de 2023 (R\$ - Milhões)</i>	8
<i>Tabela 3: Frota total, por tipo de veículo</i>	9
<i>Tabela 4: Capex previsto para os 12 anos de concessão (R\$ milhões)</i>	10
<i>Tabela 5: Imposto sobre a receita (R\$ milhões)</i>	13
<i>Tabela 6: Alíquotas dos impostos sobre o lucro</i>	13
<i>Tabela 7: Impostos sobre o lucro (R\$ milhões)</i>	13
<i>Tabela 8: Tributos totais previstos (R\$ milhões)</i>	14
<i>Tabela 9: Fluxo de Caixa Livre do Projeto – LOTE 1 (R\$ milhões)</i>	16



1. INTRODUÇÃO

A Paranacidade contratou a Fipe para a execução de serviços de assessoria técnica especializada para apoio na estruturação de modelo de seleção para delegação do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba.

O presente documento apresenta o relatório referencial da Modelagem Econômico-Financeira do cenário base do **LOTE 1** da **CONCESSÃO** dos serviços de transporte público de passageiros da região metropolitana de Curitiba. Este Cenário Base não é vinculante, mas apenas para o estudo de viabilidade econômica do projeto.

Este documento apresenta os insumos do modelo econômico-financeiro com as receitas consideradas, os custos operacionais (OPEX), os investimentos (CAPEX), os tributos e a necessidade de capital de giro (NIG). Por fim, é apresentado o resultado da modelagem econômico-financeira.

Este relatório de modelagem econômico-financeira se trata de um relatório com análise econômico-financeira preliminar do Projeto. Ressalta-se o caráter meramente referencial e, portanto, não vinculante das análises aqui empreendidas. Todos os valores constantes nesse relatório foram calculados em moeda de outubro de 2023.

Este documento apresenta, além desta introdução, as seguintes seções:

- Seção 2: Apresenta as receitas requeridas para o projeto;
- Seção 3: Apresenta os custos operacionais (OPEX) considerado para o projeto;
- Seção 4: Apresenta o fluxo de investimentos (CAPEX) considerado para o projeto;
- Seção 5: Apresenta as premissas fiscais e tributárias consideradas para o projeto;
- Seção 6: Apresenta os valores considerados como investimento em giro para o projeto;
- Seção 7: Apresenta os resultados do estudo de viabilidade econômica.



2. RECEITAS REQUERIDAS PARA O PROJETO

Esta seção apresenta as receitas devida à **CONCESSIONÁRIA** e como se dá a composição da receita pelo **PODER CONCEDENTE**.

2.1 RECEITA DEVIDA

Esta subseção apresenta a receita devida à **CONCESSIONÁRIA** do **LOTE 1**, obtida pelo cálculo tarifário, de modo a remunerar todos os custos e tornar o projeto viável, conforme **ANEXO IV - CÁLCULO TARIFÁRIO**.

Com base na metodologia descrita **NO ANEXO IV - CÁLCULO TARIFÁRIO**, o valor da **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** obtida é de R\$ 9,74. A Tarifa devida à **CONCESSIONÁRIA** é a multiplicação deste valor pelo quilômetro total. Para o **LOTE 1**, o estudo de viabilidade econômico-financeira considerou a quilometragem anual de 12.687.875 km, conforme dados disponibilizados pela AMEP, gerando uma receita de R\$ 123,5 milhões anuais.

Porém, para que haja compatibilidade com o fluxo de caixa, calcula-se a tarifa que faz com que o projeto se torne viável aplicando um fator R. Para o **LOTE 1**, a tarifa que torna o projeto viável é de R\$ 10,49, que resulta em uma receita de R\$ 133,1 milhões anuais.

Para o referido projeto de **CONCESSÃO** comum com subsídio, a tarifa técnica é recalculada anualmente para que se torne sensível às alterações que possam vir a ocorrer nas premissas do projeto. Assim, alterações unilaterais das obrigações geram novo valor de **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA**.

2.2 COMPOSIÇÃO DA RECEITA DEVIDA PELO PODER CONCEDENTE

Para compor a **RECEITA DEVIDA** à **CONCESSIONÁRIA**, o **PODER CONCEDENTE** irá utilizar três fontes de recursos: (i) **RECEITA TARIFÁRIA**; (ii) Receitas Extra Tarifárias; e, (iii) **SUBSÍDIO**.

A **RECEITA TARIFÁRIA** é obtida pela multiplicação de passageiros equivalentes pela **TARIFA PÚBLICA** instituída por decreto.



Para fins de estudo de viabilidade, considera-se o total de 13.944.701 passageiros equivalentes anuais para o **LOTE 1** e a **TARIFA PÚBLICA** corresponde R\$ 5,50, que totaliza R\$ 76,7 milhões anuais.

As Receitas Extra Tarifárias advêm de publicidades utilizadas amplamente em projetos de transporte público. Para fins de modelagem, considera-se o, equivalente a 2% da receita tarifária, que totaliza R\$ 1,5 milhões anuais.

Por fim, o **PODER CONCEDENTE** utilizará subsídio para compor o restante da remuneração devida. Para este **LOTE**, o valor total de subsídio estimado é de R\$ 54,8 milhões anuais, que resulta em R\$ 4,5 milhões mensais.

A Tabela 1 mostra as projeções de receitas ao longo dos 12 (doze) anos de projeto. Conforme esta, a receita prevista para os 12 (doze) anos de concessão é de **R\$ 1.596,9 milhões**.

Tabela 1: Projeção de Receitas (R\$ - Milhões)

Descrição	Valores anuais	Total
Total Receita – R\$ Milhões	133,1	1.596,9
Receita Tarifária	76,7	920,4
Passageiros	13.944.701	-
Tarifa Pública	5,50	-
Receitas Publicitárias	1,5	18,4
Subsídio	54,8	658,1
Receita Devida	133,1	1.596,9
KM	12.687.875	-
Tarifa	10,49	-

Fonte: Elaboração própria.



3. OPEX

Esta seção apresenta as premissas de custos operacionais para atendimento dos encargos do projeto, englobando os custos fixos e variáveis estimados para prestação dos serviços pela **CONCESSIONÁRIA**.

As despesas e os custos com a operação de um projeto são chamados de OPEX, sigla derivada do termo inglês *Operational Expenditure*. As rubricas usuais inclusas no OPEX são: mão de obra, encargos trabalhistas, taxas, manutenção, seguros, combustíveis, lubrificantes, material e despesas administrativas. Os valores apresentados são para todos os veículos elétricos e a combustão, utilizados para a operação do serviço.

Conforme se observa na Tabela 2, o OPEX previsto para os 12 anos do projeto está dividido em custos variáveis e custos fixos. Os custos variáveis são diretamente proporcionais à quilometragem percorrida e frota existente. Compõe os custos operacionais: combustível, lubrificante, ARLA 32, rodagem, peças e materiais de manutenção, salários e benefícios trabalhistas de motoristas e cobradores.

Os custos fixos são compostos por custos que não variam proporcionalmente à quilometragem e a frota. Considera-se como custos fixos: operação de bilhetagem, salários e proventos de manutenção, salários de cargos administrativos, despesas administrativas gerais, locação de infraestrutura, controlador de acesso de terminais, licenciamento seguros e higienização de estações.

Conforme Tabela 2, o OPEX previsto para os 12 anos de **CONCESSÃO** é de **R\$ 1.189,9 milhões**. Os custos variáveis são o de maior representatividade sobre o OPEX, correspondendo a 80% do total, sendo que pessoal é o mais representativo dentre estes.



Tabela 2: Projeção do Opex data-base de outubro de 2023 (R\$ - Milhões)

Item/Anos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOTAL
Custo Variável	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	909,6
Combustível	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	328,0
Lubrificante Diesel	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	13,1
Arla 32	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	7,9
Rodagem	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	43,8
Peças e Materiais de Manutenção	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	159,7
Motoristas – Direção	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	37,5
Cobradores	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	12,7
Motoristas – Cobrança	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	306,9
Custo Fixo	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	280,3
Operação da Frota Auxiliar (Serviços)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Operac. e Manut. Infra Garagem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Operação de ITS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Operação de Bilhetagem	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	40,4
Fiscalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salários e Proventos de Manutenção, Administração, Gerência e Diretoria	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	167,2
Despesas Administrativas Gerais	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	30,7
Implantação de CCO (Centro de Controle de Operação)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Locação de Infraestrutura	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	12,8
Pedágio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Despesas Ambientais	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	15,4
Garantias Contratuais	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	3,2
Controlador de Acesso de Terminais	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	4,5
Licenciamento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Seguros	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	4,9
Higienização de Estações Tubo	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0
Total	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2	1.189,9

Fonte: Elaboração própria.



4. CAPEX

Esta seção apresenta as premissas de CAPEX da **CONCESSÃO**, incluindo os investimentos e reinvestimentos.

Os gastos de investimentos em um projeto são chamados de CAPEX, sigla derivada de *Capital Expenditure*. O Capex compõe o fluxo de caixa livre de um projeto e depende da atividade a ser exercida pela **CONCESSIONÁRIA**, do nível operacional e tecnológico previstos.

Na Tabela 3 é apresentado o número de ônibus por ano. O número total da **FROTA** é constante, pois caso haja alteração nas linhas, que superem 5%, haverá reajuste na **TARIFA DE REMUNERAÇÃO TÉCNICA** calculada. Ao todo, são previstos 189 veículos, de quatro tecnologias diferentes.

Tabela 3: Frota total, por tipo de veículo

Tecnologia/Ano	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Comum Euro VI	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117
Semipadron Multimodal Euro VI	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Articulado Padrão Euro VI	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
Articulado Multimodal Euro VI	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Total	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189

Fonte: Elaboração própria.

Verifica-se na Tabela 3 que são consideradas quatro tecnologias de veículos a combustão: Comum Euro VI, Semipadron Multimodal Euro VI, Articulado Padrão Euro VI e Articulado Multimodal Euro VI. Todos esses veículos possuem idade máxima individual permitida de 12 anos.

Conforme se evidencia na Tabela 4, o CAPEX previsto para os 12 anos do projeto está dividindo em aquisição de novos veículos (saídas de caixa no valor de **R\$ 250,0 milhões**) e demais investimentos (saídas de caixa no valor de **R\$ 2,1 milhões**) e venda de veículos



usados (entradas de caixa no valor de **R\$ 69,4 milhões**) e venda de veículos auxiliares usados (entradas de caixa no valor de **R\$ 0,5 milhões**).

Tabela 4: Capex previsto para os 12 anos de concessão (R\$ milhões)

Descrição/Ano	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Compra de Frota	171,6	-	-	-	-	-	-	4,1	21	18,2	35,2	-	250,0
Demais Investimentos	1,5	-	-	-	0,2	-	-	0,2	-	0,2	-	-	2,1
Venda de Frota	-	-	-	-	-	-	-	1,1	4,4	3	4,6	56,2	69,4
Venda de Frota Auxiliar	-	-	-	-	0	-	-	0	-	0	-	0,4	0,5

Fonte: Elaboração própria.

Para estimar os valores justos de venda dos veículos é utilizada a premissa de depreciação econômica de vida útil de 4 anos para todos os veículos, exceto do automóvel (básico), pertencente à frota auxiliar, em que foi utilizada a vida útil de 5 anos, conforme Instrução Normativa RFB Nº 1.700. Além disso, segundo Instrução Normativa RFB Nº 1.700, a vida útil dos Equipamentos e Mobiliário de Garagem é de 10 anos.



5. PREMISSAS FISCAIS E TRIBUTÁRIAS

Esta seção apresenta as premissas relativas aos tributos aplicáveis ao projeto, com informações dos tipos de tributos, alíquotas, bem como suas bases de cálculo.

Nesse sentido, essa seção é organizada da seguinte forma:

- Seção 5.1: Apresenta o regime de tributação considerado no presente estudo;
- Seção 5.2: Apresenta as premissas de créditos tributários considerados no presente estudo;
- Seção 5.3: Apresenta os impostos sobre a receita com suas respectivas alíquotas e os valores considerados no presente estudo;
- Seção 5.4: Apresenta os impostos sobre o lucro suas respectivas alíquotas e os valores considerados no presente estudo; e
- Seção 5.5: Apresenta a consolidação dos tributos para o projeto.

5.1 REGIME DE TRIBUTAÇÃO

Esta subseção apresenta as premissas relativas aos tributos aplicáveis ao projeto de **CONCESSÃO** dos serviços de transporte público de passageiros da Região Metropolitana de Curitiba, com informações dos tributos e alíquotas, bem como suas bases de cálculo.

Para o presente estudo, conforme disciplinado na Lei Federal nº 12.860/13, não há incidência de PIS/COFINS para as receitas de concessão de serviços de transporte público de passageiros.

Empresas que possuam faturamento inferior a R\$ 78 milhões anuais (de acordo com a Lei Federal 12.814/2013) podem optar entre o regime de Lucro Real ou de Lucro Presumido, e acima desse valor devem adotar o regime de Lucro Real. Entretanto, para alguns projetos é possível que seja mais vantajoso seguir o regime de Lucro Real, mesmo que o faturamento seja inferior ao indicado pela legislação.

Diante disso, a presente modelagem adota, anualmente, o regime fiscal mais vantajoso, do ponto de vista do valor presente líquido de cada possibilidade: lucro real ou presumido. O regime fiscal mais vantajoso considerado para o projeto foi o regime de lucro real.



5.2 PREMISSAS DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS

Conforme esclarecido, para a presente modelagem econômico-financeira, conforme disciplinado na Lei Federal 1º 2.860/13, não há incidência de PIS/COFINS para as receitas de **CONCESSÃO** de serviços de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros.

Logo, conseqüentemente, não são gerados créditos fiscais de PIS/COFINS.

Adicionalmente, também não foram considerados eventuais créditos de base negativa, a constituição de estoques e consumo destes créditos tributários.

5.3 IMPOSTOS SOBRE A RECEITA

Foram considerados os seguintes tributos sobre a receita bruta da concessionária: (i) ISS, (ii) INSS, (iii) Taxa de Administração e (iv) Taxa de Regulação.

Não há a incidência de ISS para as empresas de transporte público.

As empresas de transporte público de passageiros (CNAE 4921-3 e 4922-1) estão contempladas no rol dos setores beneficiados pela desoneração da folha de pagamento, no que tange a contribuição para o INSS (conforme Lei Federal nº 12.546/11). Nesse sentido, a desoneração da folha é compensada com alíquota de 2% de INSS sobre o valor da receita bruta.

A taxa de regulação refere-se ao pagamento de taxa à **AGEPAR**. O valor considerado refere-se aos 0,5% que recai sobre as receitas tarifárias. Para fins de modelagem, considera-se que a receita tarifária representa 54% da receita total devida à **CONCESSIONÁRIA** resultando em 0,27%. Essa taxa recai apenas sobre as receitas tarifárias.

A Tabela 5 apresenta a alíquota de imposto sobre a receita e o valor do imposto sobre a receita previsto para os 12 anos de **CONCESSÃO**.



Tabela 5: Imposto sobre a receita (R\$ milhões)

Descrição	Alíquota (%)	Ano 1 ao 12 anuais	Total
ISS	2%	-	-
INSS	2%	2,7	31,9
Taxa de Administração	4%	5,3	63,9
Taxa de Regulação	0,27%	0,2	2,4
Total	-	8,2	98,3

Fonte: Elaboração própria

Portanto, conforme Tabela 5, o valor de imposto sobre a receita previsto para os 12 anos de concessão é de **R\$ 98,3 milhões**.

5.4 IMPOSTOS SOBRE O LUCRO

Para calcular o IRPJ, é utilizada a alíquota de 25% sobre o LAIR – Lucro antes do Imposto de Renda (15% +10% adicional). Para a CSLL, utiliza-se como alíquota 9% sobre o LAIR. A análise considerou a possibilidade de aproveitamento de prejuízos fiscais de períodos passados para reduzir a base de tributação até o limite de 30% do valor do lucro do período. A Tabela 6 apresenta as alíquotas dos impostos sobre o lucro, considerados na **CONCESSÃO**.

Tabela 6: Alíquotas dos impostos sobre o lucro

Descrição	Alíquotas
IRPJ	25%
CSLL	9%

Fonte: Elaboração própria

A Tabela 7 apresenta os valores dos impostos sobre o lucro previstos para os 12 anos da **CONCESSÃO**.

Tabela 7: Impostos sobre o lucro (R\$ milhões)

Descrição	Ano 1 ao 6	Ano 7 ao 12	Total
IRPJ e CSLL totais	12,3	24,0	36,2

Fonte: Elaboração própria

5.5 CONSOLIDAÇÃO DOS TRIBUTOS

Conforme Tabela 8, os valores totais dos tributos previstos para os 12 anos de **CONCESSÃO** são de **R\$ 134,5 milhões**.



Tabela 8: Tributos totais previstos (R\$ milhões)

Descrição	Ano 1 ao 6	Ano 7 ao 12	Total
ISS totais	-	-	-
INSS totais	16,0	16,0	31,9
Taxa de Administração totais	31,9	31,9	63,9
Taxa de Regulação total	1,2	1,2	2,5
IRPJ e CSLL totais	12,3	24,0	36,2
Total	61,4	73,1	134,5

Fonte: Elaboração própria



6. NECESSIDADE DE INVESTIMENTO EM GIRO

Esta seção apresenta as premissas e cálculo da necessidade de investimento em giro para o projeto.

Denomina-se Necessidade de Investimento no Giro (NIG) todos os dispêndios incorridos pela concessionária com o descasamento entre os prazos de recebimento e pagamentos das suas contas operacionais ativas e passivas.

É importante destacar que todo esforço financeiro realizado a título de NIG retorna à concessionária ao final do projeto. Esse efeito decorre do encerramento do projeto, quando os prazos de recebimentos e pagamentos expiram.

Devido as características do projeto, no que tange ao prazo médio de recebimento da receita tarifária e o prazo de pagamento médio dos custos de investimento e operação (CAPEX e OPEX), considerou-se a necessidade de investimento em giro é nula. Isso decorre do fato da **RECEITA TARIFÁRIA** ser recebida a vista ou antecipadamente e ser de responsabilidade do **PODER CONCEDENTE**.

Portanto, para fins de dimensionamento do fluxo de caixa livre do projeto não foram considerados desembolsos com NIG.



7. RESULTADOS DO ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICA

Esta seção apresenta os resultados econômico-financeiros obtidos a partir das premissas de receita, custos operacionais, de investimentos, tributárias e de capital de giro.

O Cenário Base para análise de viabilidade econômica do Projeto considera:

- Fluxo de Caixa Livre do Projeto em termos reais em moeda de outubro/2023;
- Prazo de 12 anos de concessão;
- TIR (WACC) de 8,82 % a.a.;
- Receita devida média anual de R\$ 133,1 milhões; e
- Regime de Lucro Real, considerando as alíquotas: 2% de INSS, 4% de Taxa de Administração, 0,50% de Taxa de Regulação 0,27% para apuração de IRPJ e de 9% para CSLL sobre o LAIR.

Conforme se observa na Tabela 9 a seguir, face as premissas assumidas, obtém-se os seguintes resultados para o **LOTE 1**:

- Receita total de R\$ 1.666,7 milhões;
- Opex de R\$ 1.189,9 milhões;
- Capex de R\$ 252,2 milhões;
- Não há necessidade de NIG;
- Tributos totais de R\$ 134,5 milhões;
- Fluxo de caixa Livre do Projeto de **aproximadamente R\$ 90,2 milhões.**



Tabela 9: Fluxo de Caixa Livre do Projeto – LOTE 1 (R\$ milhões)

ANO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOTAL
Receitas	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	134,2	137,5	136,2	137,7	189,6	1.666,7
Receita Devida	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	133,1	1.596,9
Venda de Frota	-	-	-	-	-	-	-	1,1	4,4	3,0	4,6	56,2	69,4
Venda de Frota Auxiliar	-	-	-	-	0,0	-	-	0,0	-	0,0	-	0,4	0,5
Opex	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(99,2)	(1.189,9)
Custos Variaveis	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8	909,6
Custos Fixos	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	280,3
Capex	(173,1)	-	-	-	(0,2)	-	-	(4,3)	(21,0)	(18,4)	(35,2)	-	(252,2)
Compra de Frota	171,6	-	-	-	-	-	-	4,1	21,0	18,2	35,2	-	250,0
Demais investimentos	1,5	-	-	-	0,2	-	-	0,2	-	0,2	-	-	2,1
Tributos	(8,2)	(8,2)	(8,2)	(8,2)	(14,3)	(14,3)	(14,3)	(14,1)	(12,9)	(11,8)	(9,8)	(10,2)	(134,5)
ISS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INSS	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	31,9
Taxa de administração	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	63,9
Taxa de regulação	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	2,5
IRPJ/CSLL	-	-	-	-	6,1	6,1	6,1	5,9	4,7	3,6	1,6	2,0	36,2
Outorga Inicial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NIG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FCL	(147,4)	25,7	25,7	25,7	19,4	19,6	19,6	16,7	4,6	6,8	(6,4)	80,2	90,2
FCL Acumulado	(147,4)	(121,7)	(95,9)	(70,2)	(50,8)	(31,2)	(11,6)	5,0	9,6	16,3	9,9	90,2	
TIR de Projeto (% ao ano)	8,82%												
VPL (em R\$ Milhões)	-												

Fonte: Elaboração própria