



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

---

# NOTA TÉCNICA Nº 069/ 2021

Câmara de Política Econômica e Tarifária – CAPET

Análise da Proposta de Índice Próprio para os  
Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros

Concessionária Supervia



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

---

## ÍNDICE

<b>1. INFORMAÇÕES GERAIS .....</b>	<b>3</b>
<b>2. DOS MOTIVOS PARA ELABORAÇÃO DA NOTA TÉCNICA .....</b>	<b>3</b>
<b>3. DOS FATOS .....</b>	<b>3</b>
<b>4. DAS PROPOSTAS APRESENTADAS PELA CAPET.....</b>	<b>5</b>
<b>5. DO POSICIONAMENTO DA SETRANS .....</b>	<b>7</b>
<b>6. DO POSICIONAMENTO DA SUPERVIA .....</b>	<b>8</b>
<b>7. DOS RESULTADOS DAS SIMULAÇÕES APRESENTADAS.....</b>	<b>10</b>
<b>8. CONCLUSÃO .....</b>	<b>11</b>



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

---

## 1. INFORMAÇÕES GERAIS

**NOTA TÉCNICA Nº** : Nº 069/2021  
**Data** : 19 de novembro de 2021  
**Destinatário** : CODIR  
**Número do Processo** : SEI-220008/000018/2021  
**Concessionária** : Supervia  
**Assunto** : Proposta de Índice Próprio para os Serviços de Transporte Ferroviário de Passageiros

## 2. DOS MOTIVOS PARA ELABORAÇÃO DA NOTA TÉCNICA

Esta Nota Técnica foi elaborada para instruir o presente processo com a apresentação da dinâmica dos trabalhos das reuniões para elaboração de proposta de índice ferroviário próprio para os reajustes tarifários anuais, a ser debatida pelas partes contratantes, com ênfase nas propostas da AGETRANSP e nos posicionamentos da SETRANS e da SuperVia.

## 3. DOS FATOS

Na 8ª Sessão Regulatória Ordinária (8ª SRO), realizada em 28 de dezembro de 2020, foi homologado o novo valor máximo unitário da tarifa padrão da Supervia em R\$ 5,9109, arredondado para R\$ 5,90, conforme § 10º da Cláusula 7ª do Contrato de Concessão, a vigorar a partir de 02 de fevereiro de 2021.

Considerando que o reajuste da tarifa representou um aumento de R\$ 1,20, foi recomendado ao Poder Concedente que avaliasse soluções efetivas que pudessem minimizar os problemas decorrentes da aplicação do reajuste, sabidamente agravados



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

---

pela crise causada pela pandemia do coronavírus. Como exemplos, em razão de sua discricionariedade, a possibilidade de negociar com a Concessionária a viabilidade da implantação de uma tarifa ferroviária social, na forma da Lei Estadual nº 6.700, de 06 de março de 2014; proporcionar subsídio ou qualquer outra fórmula de compensação, que atenda à modicidade tarifária e à justiça tarifária, garantindo a manutenção de acesso dos usuários aos serviços de transporte ferroviário de passageiros. Restou decidido, também, que fosse avaliada, em Reunião do CODIR, a criação de um Grupo de Trabalho com a participação do Poder Concedente e da Concessionária, para que fossem realizados, com maior profundidade e transparência, estudos técnicos e jurídicos pertinentes à construção de índice próprio para os serviços de transporte ferroviário de passageiros, que pudesse refletir, com maior precisão e realidade, o impacto da inflação, nos custos e componentes atrelados às atividades específicas desse sistema.

Neste sentido, após negociações entre a Supervia e o Poder Concedente, foi assinado, em 20 de fevereiro de 2021, o 11º Termo Aditivo, onde ficou acordada, entre as partes, a alteração do reajuste tarifário de 2020/2021, estabelecendo provisoriamente Novo Valor Máximo da Tarifa em R\$ 5,00, mantido o direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro.

Em 11 de março de 2021, através da Portaria nº 336, foi criado o Grupo de Trabalho formado por representantes da AGETRANSP, da SETRANS e da Supervia, com a finalidade de realizar estudos para o desenvolvimento de um índice próprio para os serviços de transporte ferroviário de passageiros, trabalho esse prontamente iniciado.

Com o andamento dos trabalhos, a CAPET produziu material, conforme **ET 001-21 Proposta Metodológica de Índice Próprio de Serviços de Transportes Ferroviários (18532323)**, em que formulou três alternativas de composição de índice próprio e encaminhou para os demais membros do Grupo de Trabalho, para análise e discussão, em reunião própria, para deliberação das partes.



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

Após reunião realizada em 11/08/2021, as partes se posicionaram conforme abaixo. Dentre os ajustes solicitados, foram acatados pela CAPET, a mudança da database das simulações de fevereiro para novembro de cada ano e a substituição do índice proposto para medição da variação do custo da mão de obra extraído da RAIS ( Ministério do Trabalho) para um índice de mais fácil extração, o IPCA do Estado do Rio de Janeiro.

A apresentação efetuada com os ajustes foi realizada no dia 04/11/2021 e encontra-se demonstrado no **ET 004-21 Proposta Metodológica Índice Próprio Serviços de Transportes Ferroviários (24477286)** juntamente com as planilhas ativas de cálculo das propostas **ET 004-21 Anexo Series para Simulacao Variantes Ind Proprio Novembro 2021 – Supervia.xlsx (24477322)**.

#### **4. DAS PROPOSTAS APRESENTADAS PELA CAPET**

De acordo com o ET 001-21 Proposta Metodológica Índice Próprio Serviços de Transportes Ferroviários (18532323), foram apresentadas as seguintes propostas de índice próprio, a seguir, descritas:

- 1. Composição de índices oficiais já existentes, com ponderação customizada para o caso concreto:** a ideia seria recorrer a índices de preços já disponíveis em fontes conhecidas e fiáveis de dados; e, por meio de uma composição diversa da observada nos índices agregados (IGP-M, IPP, IPCA, INPC), sintetizar um índice próprio, absolutamente customizado para a finalidade; a estrutura se assemelha à do IGP-M, substituindo-se o IPC-M pelo INPC; mantendo-se o INCC; e colocando o IPP/30C no lugar do IPA-M.



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

- 
2. **Combinação de variáveis que possam servir de indicadores para os itens que compõem o índice:** sugere recurso a dados mais específicos, capazes de gerar indicadores de custos para cada um dos itens de maior relevância, no âmbito da concessão, para que possam ser sintetizados num índice fundamentado em bases primárias. Foram realizadas simulações que consideram quatro fontes de custos (custos de materiais, custos da energia elétrica, custos/despesas com serviços e custos/despesas com demais itens) e uma fonte de variação para o poder aquisitivo dos usuários, imputada a mão de obra (custos/despesas com mão de obra).
  
  3. **Elaboração de um “índice de custos verdadeiro”, com base nos dados da própria concessionária:** um índice, cujas variáveis e seus respectivos pesos possam variar, de acordo com a evolução real dos custos da concessão. Para a atribuição dos respectivos pesos às variáveis que compõem essa alternativa foi utilizada a estrutura de custos da concessionária (Supervia), extraída do Balanço 2019. A saber, utilizou-se o ano base de 2019 da estrutura de custos da concessionária, organizada de uma forma conveniente, para fins de apresentação metodológica. Neste caso, não se teve a intenção de definir um ano em específico. Apesar de que no *ET 002-21 Proposta Metodológica Índice Próprio Serviços de Transportes Metroviários*, slide 28, explicarmos que não foi utilizado o ano de 2020 por ter sido um ano atípico (impactado pela pandemia), entendemos que o estudo é uma contribuição que tange aspectos técnicos e não é de caráter de definição de premissas tais como, qual seria o ano base para a definição do índice.



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

---

## 5. DO POSICIONAMENTO DA SETRANS

- Com relação à primeira proposta de índice, o representante da Setrans discordou de que o INPC seria um índice de custos que estaria melhor ajustado à SuperVia, pois considera o ajuste mais adequado, se estivesse de acordo com aspectos referentes aos usuários da SuperVia, dado seu perfil de renda, em relação ao reajustes de seus salários ou a como perceberiam a inflação - e que isso não remontaria a nenhum dos custos que a Concessionária percebe.
- Já em relação à segunda proposta, considerou que o detalhamento para a composição de cada item de custo seria demasiado.
- E, finalmente, em relação à terceira proposta, questionou que se a tabela apresentada for utilizada, de acordo com cada peso, teria que se basear nos últimos cinco anos do histórico dos demonstrativos, tendo em vista a ocorrência de oscilações ao longo do ano. Mencionou sua preocupação em relação à tabela referente ao método 3 (slide 28 - ET 001), pois esta não demonstra o custo da empresa, mas, sim, como ela apura suas despesas, podendo gerar reajustes abaixo do que efetivamente deveria cobrir os custos da empresa, como consta das cláusulas contratuais.

O representante do Poder Concedente solicitou uma demonstração de qual seria a tarifa que resultaria, em cada cenário, decorrente de uma apuração do mês de novembro de 2020, demonstrando qual teria sido o valor do reajuste que se obteria nos cenários 1, 2 e 3. E, ainda, solicitou a comparação com aqueles que resultariam do emprego do IGP-M e do IPCA (22321639). Este item encontra-se demonstrado no ET 004-21 Proposta Metodológica Índice Próprio Serviços de Transportes Ferroviários (24477286), slide 13.



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

---

## **6. DO POSICIONAMENTO DA SUPERVIA**

Após a apresentação do representante da CAPET, na reunião realizada no dia 11 de agosto de 2021, conforme ata juntada aos autos do processo em tela (22321639), a Concessionária somente colocou o seu posicionamento, no sentido de que o novo índice deveria ser definido em nível setorial, considerando, de forma uníssona, todo o sistema metroferroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, contemplando, portanto, o sistema de Concessão Metroviário, o qual, além da similaridade das atividades prestadas, remontaria a edital de licitação do mesmo ano que a Supervia; e que possuiria, em seu contrato, igual índice de reajuste: o IGP-M.

Posteriormente, através da carta SPV nº 1021/2021 (21881002), a Supervia se posicionou, conforme a seguir:

- Quanto à primeira alternativa metodológica apresentada (“Detalhamento Metodológico 1”), deveria ser considerada, para a hipótese de revisão da metodologia de reajuste da tarifa, a composição de índices oficiais já existentes, com ponderação customizada para o caso concreto, de forma que seja considerada uma cesta de índices com percentuais claros, com definição assertiva de pesos dos índices selecionados, os quais devem ser amplamente divulgados e inquestionáveis.
- No que se refere à segunda alternativa metodológica apresentada (“Detalhamento Metodológico 2”), a qual trata da Combinação de Variáveis Primárias, não merecia ser acatada. Isso porque se tratava, quase certamente, da alternativa mais trabalhosa, dentre todas as apresentadas, exigindo um grande esforço de coleta, organização e compilação de dados. Além disso, considerava que os custos dos materiais não abordavam o real quadro de materiais que são utilizados pela



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

---

Concessionária, podendo, inclusive, se tornar obsoleto no médio prazo, dadas as mudanças tecnológicas e diferentes materiais utilizados, e por não considerar a variação cambial. Já em relação aos Custos/Despesas com mão-de-obra, esses têm comportamento aderente ao mercado, de acordo com a disponibilidade de mão-de-obra e cargos exigidos, dificilmente se coadunando com índices gerais de valor de mão-de-obra. E, em relação aos Custos de Energia Elétrica, os índices de reajustes são diferentes para mercado cativo e mercado livre, assim como não seria factível prever a criação de novas bandeiras tarifárias.

- Já no tocante ao Detalhamento Metodológico 3, o qual tratava do índice de custos verdadeiro, não deveria ser acatado. Isso principalmente em função das possibilidades de indução na eficiência da prestação dos serviços, além de se abrir a possibilidade para que a gestão da empresa regulada absorvesse a fórmula de cálculo do Índice Próprio, desenvolvendo ações no sentido de maximizar sua posição nos processos de reajuste – ou, até mesmo, de revisão tarifária para reequilíbrio do contrato de concessão. Além disso, a organização dos custos da Concessionária seria uma discricionariedade corporativa, baseada nas decisões estratégicas do negócio e alinhada com métricas internas, característica do negócio e das necessidades dos acionistas.

Por fim, a Concessionária reiterou que:

- (i) fosse observada a adoção de um índice setorial;
- (ii) fosse avaliada uma metodologia com viabilidade de aferição como, por exemplo, uma cesta de índices; e
- (iii) que as discussões sobre um novo modelo de reajuste da tarifa fossem inseridas, portanto, dentro de um contexto maior, em que residiriam outros temas, igualmente estruturantes, relacionados ao aprimoramento e



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
 Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
 Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

modernização do Contrato, para garantia da viabilidade econômico-financeira e da continuidade do serviço público.

## 7. DOS RESULTADOS DAS SIMULAÇÕES APRESENTADAS

Pelos estudos técnicos elaborados, foram apresentados as variações ocorridas para cada proposta de índice próprio efetuada, em comparação com o IGP-M e o IPCA para o período de 2014 a 2020. Seguem os resultados abaixo.

Mês Referência	Prop. Tipo 1	Prop. Tipo 2	Prop. Tipo 3	Atual (IGP-M)	IPCA
nov/14	8,22%	10,00%	8,71%	3,66%	6,56%
nov/15	21,11%	21,39%	18,53%	10,69%	10,48%
nov/16	0,79%	1,92%	3,18%	7,12%	6,99%
nov/17	1,02%	4,62%	3,55%	-0,86%	2,80%
nov/18	8,66%	7,55%	7,59%	9,68%	4,05%
nov/19	6,22%	4,11%	4,06%	3,97%	3,27%
nov/20	11,30%	6,96%	9,31%	24,52%	4,31%
Estatísticas					
Acumulado	71,42%	70,53%	68,48%	73,01%	45,12%
Índice Médio	8,19%	8,08%	7,85%	8,40%	5,49%
Desvio-Padrão	6,40%	5,95%	4,95%	7,52%	2,50%
Coef. Variação	5,92%	5,51%	4,59%	6,94%	2,37%

Fonte: CAPET/AGETRANSP © 2021

Além disso, foram apresentados os valores calculados das tarifas para o ano de 2021, considerando a aplicação da variação acumulada de 2014 a 2020 de cada proposta de índice como pode ser observado no quadro a seguir.

Quadro tarifário			
nov/20	Tipo 1	R\$	5,86
	Tipo 2	R\$	5,83
	Tipo 3	R\$	5,76
	IGPM	R\$	5,91
	IPCA	R\$	4,96

Fonte: CAPET/AGETRANSP © 2021



Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Relações Internacionais  
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,  
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

---

O valor da tarifa na época seria de R\$ 5,8556, R\$ 5,8259 e R\$ 5,7553, para cada Tipo respectivamente. Em todos os casos, a tarifa seria menor do que aquela apurada nas condições do contrato (R\$ 5,91).

## **8. CONCLUSÃO**

Pelos estudos técnicos elaborados, pelos posicionamentos apresentados tanto pelo Poder Concedente quanto pela Concessionária, esta CAPET entende, s.m.j., que, foram a partir a das três propostas apresentadas, não houve uma definição, nas reuniões do Grupo de Trabalho, de qual seria o melhor índice a ser utilizado, em substituição ao IGP-M.

Da parte de seus técnicos, esta Câmara entrega, a título de contribuição judiciosa, o melhor, visando ao atingimento do índice proposto. Cabe agora, s.m.j., o Poder Concedente e a Concessionária, no âmbito do 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, decidirem pela utilização de um novo índice para reajustes e revisões.

Atenciosamente,

Sandra de Mattos Dias Valle  
Assistente  
ID. 5122074-1

Felippe Ramos Da Cás  
Gerente da Câmara de Política Econômica e Tarifária  
ID. 5117064-7