

EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2026

Concessão Comum do Serviço de Transporte Público Coletivo de
Passageiros por Ônibus no Município de Curitiba

ANEXO 2.07 – Modelo de Remuneração

Sumário

1. INTRODUÇÃO
2. DA REMUNERAÇÃO
3. REAJUSTE ANUAL
4. REVISÃO ORDINÁRIA E DA MANUTENÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

1. Introdução

O presente ANEXO tem por finalidade apresentar, de forma detalhada, a metodologia aplicável à REMUNERAÇÃO da CONCESSIONÁRIA pelo provimento dos ESCOPOS DA CONCESSÃO, consolidando os parâmetros técnicos e os valores de referência que nortearão a execução contratual.

A metodologia de REMUNERAÇÃO tem como base os custos estimados para o provimento dos ESCOPOS DA CONCESSÃO, distribuídos em parcelas correlacionadas a grupos de despesas homogêneas. Adicionalmente, são considerados os efeitos advindos do nível de serviço da CONCESSIONÁRIA, conforme avaliado pelos INDICADORES DE QUALIDADE, nos termos do ANEXO 2.09 (Sistema de Gestão de Qualidade).

Como é detalhado adiante, a fórmula de REMUNERAÇÃO está estruturada com base em 4 (quatro) variáveis operacionais: (i) quilometragem de percurso, (ii) horas de operação, (iii) frota operacional e reserva técnica e (iv) unidades da infraestrutura de referência, discriminados conforme a tecnologia empregada. Tal estrutura permite adaptar a REMUNERAÇÃO conforme as necessidades do SIM e do MUNICÍPIO DE CURITIBA.

Por fim, foram incluídas parcelas específicas de REMUNERAÇÃO destinadas à INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA e DE RECARGA, contemplando os INVESTIMENTOS necessários à sua implantação e os respectivos custos operacionais, de modo a garantir a integralidade e a eficiência.

2. Da Remuneração

CAPÍTULO 1 - ASPECTOS GERAIS

1.1. Conforme detalhado no CONTRATO, foram definidos 4 (quatro) ESCOPOS DA CONCESSÃO e neste ANEXO se estabelecem os COMPONENTES TARIFÁRIOS associados a cada escopo, como reproduzido abaixo na Tabela 1:

Tabela 1: ESCOPOS DA CONCESSÃO e respectivos COMPONENTES TARIFÁRIOS

ESCOPO DA CONCESSÃO		COMPONENTE TARIFÁRIO	SUBCOMPONENTE TARIFÁRIO
A	Fornecimento, implantação, operação, manutenção e conservação da INFRAESTRUTURA DE RECARGA necessária para fornecer energia elétrica ao MATERIAL RODANTE ELÉTRICO, bem como a execução dos respectivos INVESTIMENTOS OBRIGATÓRIOS, em conformidade com o disposto no CONTRATO	INFRAESTRUTURA DE RECARGA (CT _{INFRA_RECARGA});	(i) Capex ¹ de Carregadores de Garagem (ii) Capex de ELETROPOSTO (iii) Opex ² de ELETROPOSTO
B	Operação, manutenção e conservação da INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA do SIM, bem como a execução dos respectivos INVESTIMENTOS OBRIGATÓRIOS, em conformidade com o disposto no CONTRATO;	INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA (CT _{INFRA_MOBURB});	(i) Capex de ESTAÇÃO-TUBO e Plataformas (ii) Opex de ESTAÇÃO-TUBO e Plataformas

¹ Capex (do inglês *Capital Expenditure*) significa investimentos

² Opex (do inglês *Operational Expenditure*) significa despesas operacionais

ESCOPO DA CONCESSÃO		COMPONENTE TARIFÁRIO	SUBCOMPONENTE TARIFÁRIO
C	Provimento do MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL, MATERIAL RODANTE ELÉTRICO e de baterias para renovação, para constituir a FROTA OPERACIONAL e a FROTA RESERVA para os SERVIÇOS, nas tipologias e em conformidade com o disposto no CONTRATO	Custos de capital de MATERIAL RODANTE (CT _{CAP_MR});	(i) Capex de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL (ii) Capex de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO
D	Operação dos SERVIÇOS e a manutenção do MATERIAL RODANTE, bem como a execução dos respectivos INVESTIMENTOS OBRIGATÓRIOS, em conformidade com o disposto no CONTRATO	(i) Custos variáveis (CT _{VAR}); (ii) Mão de obra de motorista (CT _{MO}); (iii) Custos fixos (CT _{FIXO}); (iv) Custos licitatórios (CT _{CL}); (v) Margem operacional dos bens subvencionados ou disponibilizados pelo PODER CONCEDENTE (CT _{MOBS}).	N/A

1.2. Os COMPONENTES e SUBCOMPONENTES TARIFÁRIOS serão calculados a partir de preços unitários para cada LOTE, bem como os seus quantitativos operacionais do mês de apuração, sendo eles a produção quilométrica, frota patrimonial, horas operadas e unidades da infraestrutura de referência.

1.3. A REMUNERAÇÃO da CONCESSIONÁRIA de cada LOTE será apurada mensalmente pela URBS considerando os seguintes elementos:

- (i) COMPONENTES TARIFÁRIOS operacionais e de investimentos dos ESCOPOS DA CONCESSÃO, variáveis de acordo com o LOTE e tipo de veículo empregado para a prestação dos SERVIÇOS;

- (ii) Percentual de DESCONTO TARIFÁRIO proposto pela CONCESSIONÁRIA na PROPOSTA ECONÔMICA apresentada na LICITAÇÃO; e
- (iii) Índice de Desempenho Global (IDG) e o Fator Redutor decorrente.

1.4. A fórmula geral de cálculo da REMUNERAÇÃO mensal observará a seguinte fórmula:

$$R_m = Rcalc_m - Rcalc_{m-3} \times FRR_{m-3}$$

Onde:

R_m	Remuneração Devida do mês “m”
$Rcalc_m$	Remuneração Calculada no mês “m”, dimensionada a partir dos COMPONENTES TARIFÁRIOS dos ESCOPOS DA CONCESSÃO, levando em conta o DESCONTO TARIFÁRIO de cada CONCESSIONÁRIA
$Rcalc_{m-3}$	Remuneração Calculada no terceiro mês anterior ao mês em que aplicado a redução em função do IDG
FRR_{m-3}	Fator Redutor relativo à qualidade dos SERVIÇOS em função do IDG apurado no terceiro mês anterior ao mês de cálculo da Remuneração.

1.5. A REMUNERAÇÃO Calculada no mês “m” ou “m-3” é composta pelos 4 (quatro) ESCOPOS DA CONCESSÃO detalhados anteriormente. Tais tipos de remuneração são abordados, adiante, pelo Item CAPÍTULO 2.

1.6. A remuneração calculada no mês ($Rcalc_m$), componente da fórmula geral de cálculo da REMUNERAÇÃO mensal (R_m), é dada pela seguinte expressão:

$$Rcalc_m = (CT_{INFRA_RECARGA} + CT_{MOBURB} + CT_{CAP_MR} + CT_{VAR} + CT_{MO} + CT_{FIXO} + CT_{CL} + CT_{MOBS}) \times (1 - DT_i) \times \frac{1}{(1 - Imp)}$$

1.7. Nas equações de Remuneração Calculada, a parcela **DT_i** corresponde ao DESCONTO TARIFÁRIO proposto pela CONCESSIONÁRIA na PROPOSTA ECONÔMICA apresentada na LICITAÇÃO, expresso em valor percentual com 2 (duas) casas decimais.

1.8. Nas equações, a parcela **Imp**, corresponde aos tributos indiretos e Taxa de Gerenciamento.

1.9. O desconto relativo à qualidade do SERVIÇOS, em função do IDG apurado no terceiro mês anterior ao mês de cálculo da REMUNERAÇÃO, será calculado segundo as seguintes regras:

- (i) Sendo o IDG igual ou superior a 9,0 (nove), portanto, em um nível de operação excelente, não haverá desconto da REMUNERAÇÃO em razão da avaliação da qualidade;
- (ii) Sendo o IDG igual ou inferior a 5,0 (cinco), correspondente a uma operação insuficiente, haverá o desconto de 3% (três por cento) da REMUNERAÇÃO em razão da avaliação da qualidade; ou
- (iii) Sendo o IDG superior a 5 (cinco) e inferior a 9 (nove), o desconto da REMUNERAÇÃO, em razão da avaliação da qualidade será proporcional ao valor do IDG, segundo a seguinte equação:

$$FRr_m = 0,03 \times \frac{9 - IDG_m}{4}$$

Onde:

FR _{r_m}	Fator Redutor da REMUNERAÇÃO do mês m por desempenho
IDG _m	Índice de Desempenho Global mensal, apurado conforme o disposto no ANEXO 2.09 (Sistema de Gestão da Qualidade).

CAPÍTULO 2 REMUNERAÇÃO CALCULADA E COMPONENTES TARIFÁRIOS

2.1. A REMUNERAÇÃO, a ser calculada mensalmente, será composta por 8 (oito) COMPONENTES TARIFÁRIOS atrelados aos quatro ESCOPOS DA CONCESSÃO, conforme Tabela 1:

- (i) COMPONENTES TARIFÁRIOS de INFRAESTRUTURA DE RECARGA (CT_{INFRA_RECARGA});
- (ii) COMPONENTES TARIFÁRIOS de INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA (CT_{INFRA_MOBURB});
- (iii) COMPONENTES TARIFÁRIOS de custos de capital de MATERIAL RODANTE (CT_{CAP_MR});
- (iv) COMPONENTES TARIFÁRIOS de custos variáveis (CT_{VAR});
- (v) COMPONENTES TARIFÁRIOS de mão de obra (CT_{MO});
- (vi) COMPONENTES TARIFÁRIOS de custos fixos (CT_{FIXO});
- (vii) COMPONENTES TARIFÁRIOS de custos licitatórios (CT_{CL}); e
- (viii) COMPONENTES TARIFÁRIOS da margem operacional dos bens subvencionados e disponibilizados - MOBS (CT_{MOBS}).

2.2. Quanto ao cálculo do COMPONENTE TARIFÁRIO de INFRAESTRUTURA DE RECARGA (CTINFRA_RECARGA), esse componente foi dividido em 3 (três) SUBCOMPONENTES:

2.2.1. SUBCOMPONENTE de Carregadores de Garagem, que é associado à INFRAESTRUTURA DE RECARGA implantada nas GARAGENS, aplicado a todos os LOTES;

2.2.2. SUBCOMPONENTE de implantação de ELETROPOSTOS, aplicado apenas aos LOTES BRT1 e BRT2, compreendendo amortização e remuneração dos investimentos não subvencionados na implantação destes equipamentos. Os valores desse SUBCOMPONENTE são específicos para o Eletroposto Capão da Imbuia (CEL_IMB) e para o Eletroposto Capão Raso (CEL_RS);

2.2.3. SUBCOMPONENTE de custos de operação dos ELETROPOSTOS, aplicado apenas aos LOTES BRT1 e BRT2, compreendendo os custos de operação desses elementos de infraestrutura, exceto os custos de energia elétrica da recarga dos ônibus, considerados nos custos variáveis com a produção quilométrica. Os valores desse SUBCOMPONENTE são específicos para o Eletroposto Capão da Imbuia (CEL_IMB) e para o Eletroposto Capão Raso (CEL_RS).

2.2.4. Resultando, portanto, na seguinte formulação:

$$CT_{\text{INFRA_RECARGA}_m} = PU_{\text{cap_cg}_m} + PU_{\text{cap_cel}_m} + PU_{\text{opex_cel}_m}$$

Onde:

$PU_{\text{cap_cg}_m}$ Preço Unitário Mensal do SUBCOMPONENTE de Carregadores de Garagem do Lote

$PU_{\text{cap_cel}_m}$ Preço Unitário Mensal do SUBCOMPONENTE de Capex de Eletroposto

$PU_{\text{opex_cel}_m}$ Preço Unitário Mensal do SUBCOMPONENTE de Opex de Eletroposto

2.3. Quanto ao cálculo do COMPONENTE TARIFÁRIO de INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA (CTINFRA_MOBURB), esse componente é composto por 2 (dois) SUBCOMPONENTES:

2.3.1. SUBCOMPONENTE de adequação das ESTAÇÕES-TUBO e plataformas elevadas dos terminais de integração, aplicado apenas aos LOTES BRT1 e BRT2, compreendendo amortização e remuneração dos investimentos na construção, reforma e adequação destes equipamentos como estabelecido no ANEXO 3.07 (Diretrizes e Especificações de Infraestrutura de Mobilidade). Esse SUBCOMPONENTE é calculado pela fórmula:

$$ST_{cap_Infra_Moburb_m} = PU_{cap_Infra_Moburb}$$

Onde:

$ST_{cap_Infra_Moburb_m}$ SUBCOMPONENTE de adequação das ESTAÇÕES-TUBO e plataformas elevadas dos terminais de integração apurado no mês m

$PU_{cap_Infra_Moburb}$ Preço Unitário Mensal do SUBCOMPONENTE de adequação das ESTAÇÕES-TUBO e plataformas elevadas dos terminais de integração

2.3.2. SUBCOMPONENTE de custos de operação das ESTAÇÕES-TUBO, aplicado apenas aos LOTES BRT1 e BRT2, compreendendo despesas operacionais dessas infraestruturas como estabelecido no ANEXO 3.07 (Diretrizes e Especificações de Infraestrutura de Mobilidade). Esse SUBCOMPONENTE é calculado pela fórmula:

$$ST_{opex_Infra_Moburb_m} = PU_{opex_Infra_Moburb} * QET_m$$

Onde:

$ST_{opex_Infra_Moburb_m}$ SUBCOMPONENTE de operação das ESTAÇÕES-TUBO e plataformas elevadas dos terminais de integração apurado no mês m

$PU_{opex_Infra_Moburb}$ Preço Unitário Mensal do SUBCOMPONENTE de operação das ESTAÇÕES-TUBO e plataformas elevadas dos terminais de integração

QET_m Quantidade de ESTAÇÕES-TUBO do LOTE no mês de apuração m

2.3.3. Resultando, portanto, na seguinte formulação:

$$CT_{INFRA_MOBURB_m} = ST_{cap_Infra_Moburb_m} + ST_{opex_Infra_Moburb_m}$$

2.4. Quanto ao cálculo do COMPONENTES TARIFÁRIOS de custos de capital (CT_{CAP_MR}), esse foi subdividido em 2 (dois) SUBCOMPONENTES:

2.4.1. SUBCOMPONENTE de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL. Esse SUBCOMPONENTE é calculado pela fórmula:

$$ST_{CAP_MR_CONV_m} = \sum_{i=1}^n (PU_{CAP_MR_CONV_i} \times FT_{m_MR_CONV_i})$$

Onde:

$ST_{CAP_MR_CONV_m}$

SUBCOMPONENTE de custos de capital de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL apurado no mês "m", variável de acordo com a quantidade da frota total do MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL do tipo "i"

Preço Unitário Mensal do SUBCOMPONENTE de custos de capital de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL, compreendendo depreciação e remuneração do valor dos veículos de tipologia "i", líquidos do fator de venda e sem rodagem, baseado no preço de referência da tipologia "i" constante do ANEXO 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira) para Composição da Remuneração, segundo a fórmula:

$PU_{CAP_MR_CONV_i}$

$$[Valor_{MR_CONV_i} * (1 - FV)] \times \left\{ \frac{[(1+CMPC_t)^n \times (1+CMPC_t)]}{[(1+CMPC_t)^n - 1]} \right\} / 12 \times FG$$

Onde: t representa o triênio referencial vigente da taxa anual do CMCP a ser aplicada; FV representa o Fator de Venda; n = 12 anos; e FG significa *Fator Gross-up* que incorpora os efeitos de itens de saída de caixa no Fluxo de Caixa Descontado decorrentes de capital de giro e tributos/taxas não albergados pelo fator *imp* estipulado no item 1.8, sendo a aplicação do FG necessária para produzir o resultado líquido de caixa que remunera o capital à taxa de desconto (CMCP_t). O FG é um fator multiplicador de valor 1,1361 e FV = 13,46%, **ambos deverão ser mantidos constantes ao longo do CONTRATO, não se submetendo às revisões.**

$FT_{m_MR_CONV_i}$

Frota total do MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL do tipo "i" no mês de apuração, considerando a Frota Operacional do tipo "i" acrescida da Reserva Técnica do tipo "i" do mês referido, segundo os critérios do ANEXO 3.04 (Diretrizes e Especificações da Frota)

2.4.2. SUBCOMPONENTE de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO. Esse SUBCOMPONENTE é calculado pela fórmula:

$$ST_{CAP_MR_ELETRICO_m} = \sum_{j=1}^n [(PU_{CAP_MR_ELETRICO_j}) \times (1 - \%SUB_j)]$$

Onde:

$ST_{CAP_MR_ELETRICO_m}$ SUBCOMPONENTE de custos de capital de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO apurado no mês “m”, calculado por meio da soma das parcelas não subvencionadas pelo PODER CONCEDENTE de todos os veículos de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO adquiridos pela CONCESSIONÁRIA

Preço Unitário Mensal do SUBCOMPONENTE de custos de capital de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO do veículo “j”, compreendendo amortização e remuneração do veículo específico “j” de acordo com o valor de aquisição efetivo pela concessionária por cada veículo individual, sem considerar eventual subvenção, sem rodagem (ValorVeículo), segundo a fórmula:

$$= ValorVeículo_j \times \left\{ \frac{[(1+CMPC_t)^n \times (1+CMPC_t)]}{[(1+CMPC_t)^n - 1]} \right\} / 12 \times FG$$

$PU_{CAP_MR_ELETRICO_j}$

Onde: t representa o triênio referencial vigente da taxa anual do CMCP a ser aplicada; n representa o número de anos residuais *pro rata temporis*, na forma decimal, de concessão a partir do mês de início de operação do veículo; e FG significa *Fator Gross-up* que incorpora os efeitos de itens de saída de caixa no Fluxo de Caixa Descontado decorrentes de capital de giro e tributos/taxas não albergados pelo fator *imp* estipulado no item 1.8, sendo a aplicação do FG necessária para produzir o resultado líquido de caixa que remunera o capital à taxa de desconto (CMCpt). O FG é um fator multiplicador de valor 1,1361 que deverá ser mantido constante ao longo do CONTRATO, não se submetendo às revisões.

$\%SUB_j$

Percentual de Subvenção pelo PODER CONCEDENTE do veículo de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO específico “j”

2.4.2.1. A remuneração relativa ao MATERIAL RODANTE ELÉTRICO adquirido será devida a partir do mês subsequente ao da efetiva disponibilização para a prestação dos SERVIÇOS.

2.4.3. Resultando, portanto, na seguinte formulação:

$$CT_{CAP_MR_m} = ST_{cap_MR_ELETRICO_m} + ST_{cap_MR_CONV_m}$$

2.5. O COMPONENTE TARIFÁRIO de custos variáveis (CT_{VAR}) deverá ser calculado pela fórmula:

$$CT_{VAR_m} = \left[\left(\sum_{i=1}^n PUCV_MR_Conv_i \times PQ_MR_Conv_{i_m} \right) + \left(\sum_{i=1}^n PUCV_MR_ELETRICO_i \times PQ_MR_ELETRICO_{i_m} \right) \right]$$

Onde:

CT_{VAR_m}

COMPONENTE de custos variáveis de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL e MATERIAL RODANTE ELÉTRICO, calculado por meio do Preço Unitário do COMPONENTE de custos variáveis e da Produção quilométrica do MATERIAL RODANTE apurada no mês “m”

$PUCV_MR_Conv_i$

Preço Unitário do COMPONENTE de custos variáveis do MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL da tipologia de ônibus “i”, compreendendo os custos com: a) Combustível; b) Lubrificantes; c) Agente Redutor Líquido de Óxidos de Nitrogênio Automotivo – ARLA 32; d) Materiais e serviços de rodagem incluindo pneus novos e serviços e materiais de recapagem; e) Peças e acessórios.

$PQ_MR_Conv_{i_m}$

Produção quilométrica de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL efetivamente realizada pela CONCESSIONÁRIA nos percursos para o transporte de USUÁRIOS (Produção Quilométrica Produtiva) e nos percursos para o deslocamento das unidades de GARAGEM, a ser aferido e limitado em 6% da produção quilométrica do transporte, aos pontos de controle operacional das linhas e destes aos ELETROPOSTOS (Produção Quilométrica Ociosa), por tipologia de ônibus “i”, apurada no mês “m”

$PUCV_MR_ELETRICO_i$

Preço Unitário do COMPONENTE de custos variáveis do MATERIAL RODANTE ELÉTRICO da tipologia de ônibus “i”, compreendendo os custos com: a) Energia Elétrica; b) Materiais e serviços de rodagem incluindo pneus novos e serviços e materiais de recapagem; c) Peças e acessórios.

$PQ_MR_ELETRICO_{i_m}$

Produção quilométrica Mensal de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO efetivamente realizada pela CONCESSIONÁRIA nos percursos para o transporte de USUÁRIOS (Produção Quilométrica Produtiva) e nos percursos para o deslocamento das unidades de GARAGEM, a ser aferido e limitado em 6% da produção quilométrica do transporte, aos pontos de controle operacional das linhas e destes aos

ELETROPOSTOS (Produção Quilométrica Ociosa), por tipologia de ônibus “I”, apurada no mês “m”

2.5.1. Os Preços Unitários de Custos Variáveis (PUCV_MR_Convi e PUCV_MR_ELETRICOi) serão reajustados nos termos do item 3 deste ANEXO.

2.5.2. Os parâmetros de composição dos Preços Unitários (Combustível ou Energia Elétrica; Lubrificantes; Agente Redutor Líquido de Óxidos de Nitrogênio Automotivo – ARLA 32; Materiais e serviços de rodagem incluindo pneus novos e serviços e materiais de recapagem; Peças e acessórios) constam do ANEXO 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira) e serão revisados nos termos do item 4 deste ANEXO.

2.6. O COMPONENTE TARIFÁRIO de custos de mão de obra de motorista (CT_{MO}) deverá ser calculado pela fórmula:

$$CT_{MO_m} = PUCMO \times (HOP_{MR_{Conv_m}} + HOP_{MR_{ELETRICO_m}})$$

Onde:

CT_{MO_m} COMPONENTE de custos de mão de obra de motorista, calculado por meio do Preço Unitário do COMPONENTE de custos de mão de obra de motorista e da Quantidade de Horas Operacionais operadas e apuradas no mês “m”

$PUCMO$ Preço Unitário do COMPONENTE relativo aos custos com mão de obra de motoristas e seus benefícios e encargos sociais de qualquer MATERIAL RODANTE

$HOP_{MR_{Conv_m}}$ Quantidade de Horas operadas por todas as tipologias do MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL para o transporte de USUÁRIOS (Produção Quilométrica Produtiva) e nos percursos para o deslocamento das unidades de GARAGEM aos pontos de controle operacional das linhas e destes aos ELETROPOSTOS (Produção Quilométrica Ociosa) apuradas no mês “m”

$HOP_{MR_{ELETRICO_m}}$ Quantidade de Horas operadas por todas as tipologias do MATERIAL RODANTE ELÉTRICO para o transporte de USUÁRIOS (Produção Quilométrica Produtiva) e nos percursos para o deslocamento das unidades de GARAGEM aos pontos de controle operacional das linhas e destes aos ELETROPOSTOS (Produção Quilométrica Ociosa) apuradas no mês “m”

2.6.1. O Preço Unitário de Custos de Mão de Obra de Motorista (PUCMO) será reajustado nos termos do item 3 deste ANEXO.

2.6.2. Os parâmetros de composição do Preço Unitário de Custos de Mão de Obra de Motorista (salário, fator de utilização, encargos e benefícios) constam do ANEXO 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira) e serão revisados nos termos do item 4 deste ANEXO.

2.7. O COMPONENTE TARIFÁRIO de custos fixos (CT_{FIXO}) deverá ser calculado pela fórmula:

$$CT_{FIXO_m} = \left[\left(\sum_{i=1}^n PUCF_MR_Conv_i \times FT_{m_MR_CONV_i} \right) + \left(\sum_{i=1}^n PUCF_MR_ELETRICO_i \times FT_{m_MR_ELETRICO_i} \right) \right]$$

Onde:

CT_{FIXO_m} COMPONENTE de custos fixos de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL e MATERIAL RODANTE ELÉTRICO, calculado por meio da do Preço Unitário do COMPONENTE de custos fixos e da frota total do MATERIAL RODANTE apurada no mês "m"

$PUCF_MR_Conv_i$ Preço Unitário do COMPONENTE de custos fixos do MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL da tipologia de ônibus "i", compreendendo os custos com: a) Materiais e serviços de manutenção, incluído de mão de obra; b) Aluguel de unidades de garagem; c) Mão de obra relativa à limpeza dos veículos, e terminais; d) Mão de obra de diretoria e administração; e) Custos com Jovem Aprendiz, entre outros custos fixos.

$FT_{m_MR_CONV_i}$ Frota total do MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL do tipo "i" no mês de apuração, considerando a Frota Operacional do tipo "i" acrescida da Reserva Técnica do tipo "i" do mês referido, segundo os critérios do ANEXO 3.04 (Diretrizes e Especificações da Frota).

$PUCF_MR_ELETRICO_i$ Preço Unitário do COMPONENTE de custos fixos do MATERIAL RODANTE ELÉTRICO da tipologia de ônibus "i", compreendendo os custos com: a) Materiais e serviços de manutenção, incluído de mão de obra; b) Aluguel de unidades de garagem; c) Mão de obra relativa à limpeza dos veículos, e terminais; d) Mão de obra de diretoria e administração; e) Custos com Jovem Aprendiz, entre outros custos fixos.

$FT_{m_MR_ELETRICO_i}$ Frota total do MATERIAL RODANTE ELÉTRICO do tipo "i" no mês de apuração, considerando a Frota Adquirida do tipo "i"

2.7.1. Os Preços Unitários de Custos Fixos ($PU_{CF_MR_Convi}$ e $PU_{CF_MR_ELETRICOi}$) serão reajustados nos termos do item 3 deste ANEXO.

2.8. Os parâmetros de composição dos Preços Unitários: a) Materiais e serviços de manutenção, incluído de mão de obra; b) Aluguel de unidades de garagem; c) Mão de obra relativa à limpeza dos veículos, e terminais; d) Mão de obra de diretoria e administração; e) Custos com Jovem Aprendiz constam do ANEXO 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira) para Composição da Remuneração e serão revisados nos termos do item 4 deste ANEXO.

2.9. O COMPONENTE TARIFÁRIO de custos licitatórios ($CTCL$) deverá ser calculado pela fórmula:

$$CT_{CL_m} = PU_{CL}$$

Onde:

CT_{CL_m}	COMPONENTE de custos licitatórios apurado no mês m
PU_{CL}	Preço Unitário Mensal do COMPONENTE de custos licitatórios do LOTE

2.10. O COMPONENTE TARIFÁRIO da margem operacional dos bens subvencionados ou disponibilizados pelo PODER CONCEDENTE - MOBS (CTMOBS), é um fator aplicado sobre o custo de operar tais bens, pelo risco incorrido e não refletido em custo de capital correspondente, uma vez que são constituídos parcial ou totalmente por capital público. O CTMOBS deverá seguir a fórmula:

$$CT_{MOBS_m} = \left(Base_{ELETRICO_{MOBS_m}} + Base_{ELETROPOSTO_{MOBS_m}} + Base_{DISPONIB_{MOBS_m}} \right) \times \% MOBS$$

Onde:

- $Base_{ELETRICO_{MOBS_m}} = \left[\sum_{i=1}^n \left(PUCV_{MRELETRICO_i} \times PQ_{MRELETRICO_i} \right) + PUCMO \times HOP_{MRELETRICO_m} + \sum_{i=1}^n \left(PUCF_{MR_ELETRICO_i} \times FT_{m_MR_ELETRICO_i} \right) \right] \times Média\ Ponderada\ \%SUB_j$
- $Base_{ELETROPOSTO_{MOBS_m}} = PU_{opex_cel_m} \times \%SUB_{eletroposto}$
- $Base_{DISPONIB_{MOBS_m}} = opex\ da\ frota\ disponibilizada_m$

CT_{MOBS_m}	COMPONENTE da margem operacional dos bens subvencionados e afetados apurado no mês "m"
$Média\ Ponderada\ \%SUB_j$	Valor total subvencionado de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO dividido pelo Custo total de aquisição do MATERIAL RODANTE ELÉTRICO do LOTE
$\%SUB_{eletroposto}$	Valor total subvencionado de ELETROPOSTOS dividido pelo Custo total de implantação dos ELETROPOSTOS do LOTE
$opex\ da\ frota\ disponibilizada$	Soma das parcelas de custo variável, custo de mão de obra de motorista e custo fixo da frota de ônibus de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL disponibilizada pelo PODER CONCEDENTE para o LOTE à razão de 100%

% MOBS

Margem operacional dos bens subvencionados ou disponibilizados pelo PODER CONCEDENTE, definida em 4,29%

2.10.1. O MOBS irá incidir sobre:

- (i) as parcelas de custo variável, custo de mão de obra de motorista e custo fixo da frota de MATERIAL RODANTE ELÉTRICO subvencionada pelo PODER CONCEDENTE total ou parcialmente.
- (ii) as parcelas de custo de operação dos ELETROPOSTOS subvencionados pelo PODER CONCEDENTE total ou parcialmente.
- (iii) as parcelas de custo variável, custo de mão de obra de motorista e custo fixo da frota de ônibus de MATERIAL RODANTE CONVENCIONAL disponibilizada pelo PODER CONCEDENTE à razão de 100%.

2.11. Os valores dos preços unitários dos COMPONENTES TARIFÁRIOS e de seus respectivos SUBCOMPONENTES são definidos no ANEXO 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira) para Composição da REMUNERAÇÃO, os quais serão reajustados e revistos na forma estabelecida neste ANEXO.

3. Reajuste Anual

CAPÍTULO 3 ASPECTOS GERAIS

3.1. O REAJUSTE da REMUNERAÇÃO será anual, sempre no mês de fevereiro (t).

3.1.1. Considerando que o orçamento estimado tem como data-base fevereiro de 2026 e que o primeiro REAJUSTE será aplicado em fevereiro de 2027, este compreenderá o período correspondente aos meses de fevereiro de 2026 a janeiro de 2027, inclusive.

3.1.2. A partir de fevereiro de 2027, este mês passará a constituir a nova data-base para os REAJUSTES ANUAIS subsequentes.

3.1.3. O REAJUSTE da remuneração deverá considerar a variação inflacionária entre o mês de fevereiro do ano anterior, inclusive, e o mês de janeiro do ano de referência, inclusive ou de forma equivalente, a variação implícita no quociente do preço ou número-índice do mês de janeiro do ano de referência (t-1) e do mês de janeiro do ano anterior (t-13), de acordo com a seguinte fórmula:

$$\text{Remuneração Reajustada}_t = \frac{\text{Número} - \text{índice}_{t-1}}{\text{Número} - \text{índice}_{t-13}} \times \text{Remuneração}_{t-12}$$

ou

$$Remuneração\ Reajustada_t = \frac{Preço_{t-1}}{Preço_{t-13}} \times Remuneração_{t-12}$$

3.2. No caso do reajuste salarial em Convenção Coletiva, deverá ser aplicado o último reajuste anual estabelecido até o mês “t” do reajuste, inclusive, não se limitando ao mês anterior ao reajuste “t-1”.

3.3. Os COMPONENTES da REMUNERAÇÃO definidos no presente ANEXO serão reajustados de acordo com os seguintes critérios, observados os termos descritos no item 3.1. e seus subitens.

3.4. O valor do COMPONENTE de Remuneração de Custos Variáveis dos veículos movidos a Diesel será reajustado pela ponderação de 10% (dez por cento) do IPCA/IBGE – Índice Geral, e 90% (noventa por cento) de acordo com a variação do preço do Diesel S10 apurado pelo Levantamento de Preços da ANP – Agência Nacional de Petróleo, para o Município de Curitiba, conforme a fórmula:

$$Fator\ de\ Reajuste\ do\ CV_{t_diesel} = 90\% * \Delta DieselANP + 10\% * \Delta IPCA$$

3.4.1. Será considerado o preço mínimo de revenda ajustado pela variação percentual do preço médio de revenda em relação ao preço médio de distribuição.

3.4.2. A variação do preço do Diesel S10 apurado pelo Levantamento de Preços da ANP – Agência Nacional de Petróleo será acompanhado mensalmente.

3.4.3. Caso a variação acumulada, positiva ou negativa, do preço do Diesel S10 apurado pelo Levantamento de Preços da Agência Nacional de Petróleo – ANP para o Município de Curitiba, atinja percentual igual ou superior a 10% (dez por cento) em relação ao valor de referência do último REAJUSTE ANUAL aplicado, será acionado o mecanismo de repasse automático, mediante a incorporação imediata de 80% (oitenta por cento) da variação verificada no respectivo COMPONENTE de Remuneração de Custos Variáveis.

3.4.4. A variação acumulada apurada a cada mês deverá ser calculada a partir do valor de referência do último REAJUSTE ANUAL aplicado.

3.4.5. O gatilho deverá ser acionado ou não em função do valor apurado a cada mês, nos termos do item acima.

3.4.6. O saldo remanescente da variação será considerado e integralmente incorporado no REAJUSTE ANUAL subsequente, de acordo com a variação acumulada total do período.

3.5. O valor do COMPONENTE de Remuneração de Custos Variáveis dos veículos elétricos será reajustado pela ponderação de 35% (trinta e cinco por cento) do IPCA/IBGE – Índice Geral, e 65% (sessenta e cinco por cento) de acordo com a variação da parcela de energia elétrica na

composição do IPCA/IBGE - 2. Habitação; Subitem 2202 – Energia Elétrica Residencial, conforme a fórmula:

$$\text{Fator de Reajuste do } CV_{t_{\text{elétrico}}} = 65\% * \Delta\text{Energia} + 35\% * \Delta\text{IPCA}$$

3.6. O valor do COMPONENTE de Remuneração de Mão de Obra de Motorista será reajustado pelo percentual do ÚLTIMO REAJUSTE ANUAL estabelecido em Convenção Coletiva da categoria trabalhista até o mês do reajuste, considerando-se que na hipótese em que a variação do preço da mão de obra (dissídio) ultrapasse o INPC, deverá ser aplicada a variação do INPC acrescida de 50% da diferença entre a variação do dissídio e a variação do INPC, a depender de anuência prévia do Poder Concedente, inclusive nos termos do item 3.1. deste ANEXO. Portanto, tem-se que:

Hipótese 1: Variação da Convenção Coletiva_t = INPC

$$\text{Fator de Reajuste do } CMO_t = \text{Variação da Convenção Coletiva}_t$$

Hipótese 2: Variação da Convenção Coletiva_t < INPC

$$\text{Fator de Reajuste do } CMO_t = \text{Variação da Convenção Coletiva}_t$$

Hipótese 3: Variação da Convenção Coletiva_t > INPC – Com anuência do Poder Concedente

$$\text{Fator de Reajuste do } CMO_t = \text{INPC} + 50\% (\text{Variação da Convenção Coletiva}_t - \text{INPC})$$

Hipótese 4: Variação da Convenção Coletiva_t > INPC – Sem anuência do Poder Concedente

$$\text{Fator de Reajuste do } CMO_t = \text{INPC}$$

3.7. O valor do COMPONENTE de Remuneração de Custos Fixos será reajustado pela ponderação de 20% (vinte por cento) do INCC – Índice Nacional da Construção Civil, e 80% (oitenta por cento) do IPCA/IBGE – Índice Geral.

$$\text{Fator de Reajuste do } CF_t = 80\% * \Delta\text{IPCA} + 20\% * \Delta\text{INCC}$$

3.8. O valor do COMPONENTE de Remuneração de Capital será reajustado pelo IPCA/IBGE – Índice Geral.

$$\text{Fator de Reajuste do } CC_t = \Delta\text{IPCA}$$

3.8.1. A incorporação e emprego de novas tecnologias no SIM, nos termos do CONTRATO e ANEXOS, deverá ser remunerada conforme critérios e valores específicos, estabelecidos mediante termo aditivo ao CONTRATO.

3.9. O reajuste da Remuneração do COMPONENTE de INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA seguirá o seguinte critério:

- 3.9.1. Os valores do SUBCOMPONENTE referentes à implantação de INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA serão reajustados pelo IPCA/IBGE – Índice Geral.
- 3.9.2. Os valores do SUBCOMPONENTE de custo de operação da INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA serão reajustados pela ponderação de 20% (vinte por cento) do IPCA/IBGE – Índice Geral, e 80% (oitenta por cento) pelo percentual do último reajuste anual estabelecido em Convenção Coletiva da categoria trabalhista até o mês de REAJUSTE, inclusive, nos termos do item 3.1 deste ANEXO.

3.10. O reajuste da Remuneração do COMPONENTE de INFRAESTRUTURA DE RECARGA seguirá o seguinte critério:

- 3.10.1. Os valores dos SUBCOMPONENTES referentes à implantação de Carregadores de Garagem e implantação de Eletropostos serão reajustados pelo IPCA/IBGE – Índice Geral.
- 3.10.2. Os valores do SUBCOMPONENTE de custo de operação dos ELETROPOSTOS serão reajustados pela ponderação de 20% (vinte por cento) do IPCA/IBGE – Índice Geral, e 80% (oitenta por cento) pelo percentual do último reajuste anual estabelecido em Convenção Coletiva da categoria trabalhista até o mês de reajuste, inclusive, nos termos do item 3.1 deste ANEXO.

3.11. Caso a divulgação de índice ou preço considerado para o REAJUSTE ANUAL seja interrompida ou descontinuada, tal índice ou preço será substituído por índice ou preço indicado pela instituição divulgadora, e, na ausência deste, por aquele que melhor se aproximar de suas características, conforme estabelecido pelo PODER CONCEDENTE.

4. Revisão Ordinária e da Manutenção do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato

CAPÍTULO 4 REVISÃO ORDINÁRIA

4.1. A cada 3 (três) anos, contados da DATA DE ASSUNÇÃO, serão revistos COMPONENTES ou SUBCOMPONENTES TARIFÁRIOS e a sua metodologia de apuração, e INDICADORES DE QUALIDADE e as metas estabelecidas, a fim de promover a contínua melhoria do provimento dos SERVIÇOS e ESCOPOS DA CONCESSÃO.

4.2. A REVISÃO ORDINÁRIA considerará, dentre outros fatores:

- (i) Alterações de níveis de serviço necessárias para atender novas diretrizes de política pública de mobilidade que venham a ser instituídas;
- (ii) Os impactos das exigências de caráter ambiental, em consonância com o Plano de Mitigação e Adaptação às Mudanças Climáticas, aprovado pelo Decreto Municipal nº 1.670, de 11 de dezembro de 2020;
- (iii) A variação significativa dos indicadores de produtividade da operação inerentes ao replanejamento da oferta frente às necessidades de

- atendimento da demanda;
- (iv) A atualização e apropriação dos coeficientes de consumo, para melhor apuração dos custos incorridos com combustível e energia;
 - (v) A evolução dos preços de insumos relevantes vis-à-vis aos índices de reajuste anual acumulados mensurada com elementos comprobatórios no âmbito do próprio SIM ou de operações semelhantes que demonstrem a robustez de informação;
 - (vi) A incorporação, em favor da modicidade tarifária do SIM, da parcela de RECEITAS ACESSÓRIAS devida ao PODER CONCEDENTE nos termos do CONTRATO; e
 - (vii) Impactos, para fins de recomposição, dos eventos previstos pela Subcláusula 31.2 do CONTRATO que não tenham sido submetidos à REVISÃO EXTRAORDINÁRIA por não caracterizarem evento de impacto relevante.

4.2.1. A REVISÃO ORDINÁRIA abrangerá os preços e parâmetros técnicos, bem como as composições de preços unitários resultantes, tudo conforme descrito neste ANEXO e no ANEXO 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira).

4.3. Excetuam-se os parâmetros: fator de *gross-up* (FG) e fator de venda de frota (FV) estabelecidos, os quais serão mantidos constantes no âmbito da REVISÃO ORDINÁRIA.

4.4. A REVISÃO ORDINÁRIA terá efeito sobre o CONTRATO a partir da sua conclusão ou de outro termo de início definido pelo PODER CONCEDENTE, não retroagindo ao período anterior, que será considerado equilibrado.

4.5. A metodologia da REVISÃO ORDINÁRIA será avaliada de acordo com as variações observadas pelo PODER CONCEDENTE.

4.5.1. Em caso de variações exclusivamente de preços, os ajustes poderão ser aplicados sobre os valores das parcelas de REMUNERAÇÃO de forma a reprecificá-las.

4.6. A REVISÃO ORDINÁRIA deverá considerar informações e documentos disponíveis, incluindo notas fiscais de compras apresentadas pela CONCESSIONÁRIA, estudos de preços relativos à índices específicos, entre outros elementos que demonstrem a robustez de informação.

4.7. Os Preços Unitários associados aos INVESTIMENTOS já realizados em MATERIAL RODANTE ELÉTRICO, INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA e INFRAESTRUTURA DE ELETROPOSTOS, classificados como BENS REVERSÍVEIS, não serão objeto de REVISÃO ORDINÁRIA. Os Preços Unitários associados à remuneração de tais BENS REVERSÍVEIS serão reajustados até o final do PRAZO DA CONCESSÃO mediante REAJUSTE ANUAL, nos termos deste ANEXO.

CAPÍTULO 5 REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

5.1. Sempre que forem atendidas as condições do CONTRATO, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

5.2. A CONCESSIONÁRIA somente poderá requerer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas pela Subcláusula 31.2 do CONTRATO, desde que haja, por

evento de desequilíbrio isoladamente considerado ou, no período de 6 (seis) meses que antecederem ao requerimento, por 2 (dois) ou mais eventos de desequilíbrio considerados em conjunto, impacto relevante nas receitas ou despesas da CONCESSIONÁRIA.

5.2.1. Será relevante o impacto superior a 5% (cinco por cento) da remuneração média da CONCESSÃO apurada nos 12 (doze) meses anteriores ao início do processo de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, observado que tal parâmetro constitui requisito adicional de admissibilidade do pleito, não implicando, por si só, o reconhecimento automático do direito à recomposição.

5.3. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO decorrente de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA não produzirá efeito retroativo superior a 90 (noventa) dias da data de apresentação do requerimento, e o direito de requerê-la estará sujeito ao prazo decadencial de 3 (três) anos contados da ocorrência ou do conhecimento da ocorrência do evento de desequilíbrio.

5.4. O pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentado pela CONCESSIONÁRIA deverá, além das condições previstas no item 5.2.1. , obrigatoriamente demonstrar a cabal necessidade da REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, devendo ser instruído com:

- (i) Relatório técnico, laudo pericial ou documento equivalente que caracterize o evento de desequilíbrio e demonstre, de maneira fundamentada, o impacto relevante do evento nas receitas ou despesas;
- (ii) Planilha analítica contendo demonstração completa dos cálculos e resultados que subsidiam os valores pleiteados para a recomposição; e
- (iii) Apresentação do pedido de recomposição acompanhado por todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito.

5.5. Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido correrão por conta da CONCESSIONÁRIA, e não serão ressarcidos, ainda que o PODER CONCEDENTE reconheça o direito pleiteado.

5.6. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro iniciado pelo PODER CONCEDENTE deverá ser comunicado à CONCESSIONÁRIA, com a cópia dos laudos e estudos pertinentes. A falta de manifestação pela CONCESSIONÁRIA no prazo consignado na comunicação ou no prazo de 30 (trinta) dias, o que for maior, será considerada como concordância em relação ao mérito do reequilíbrio econômico-financeiro propugnado pelo PODER CONCEDENTE.

5.7. Em qualquer caso, o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO deverá ser concluído em até 90 (noventa) dias contados do recebimento do pleito ou da comunicação, ressalvada a hipótese em que seja necessária a prorrogação, uma única vez, por igual período, para complementação da instrução.

5.8. No âmbito do Procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, deverá ser realizada a Projeção de Fluxo de Caixa Marginal decorrente do evento que ensejou o desequilíbrio, considerando: (i) os fluxos marginais, positivos ou negativos, calculados com base na diferença entre as situações com e sem evento; e (ii) os fluxos marginais necessários à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

5.9. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizada de forma que se iguale a 0 (zero), na data em que ocorreu o evento que gerou o desequilíbrio, o VALOR PRESENTE LÍQUIDO da diferença entre:

- (i) o fluxo de caixa estimado sem os fluxos de capital de terceiros e sem considerar o impacto do evento; e
- (ii) o fluxo de caixa projetado, em caso de eventos futuros, ou observado, em caso de eventos passados, tomando-se em conta o evento que ensejou o desequilíbrio e a medida de recomposição do equilíbrio.

5.10. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será promovida mediante a aplicação da taxa de desconto nos fluxos de caixa de que trata o Item 5.9. , acima, determinada com base na taxa de retorno real da NTN-B com vencimento em 15/08/2040, publicada pelo Tesouro Nacional, apurada a partir da média aritmética entre as taxas de compra e de venda do título observadas nos 3 (três) meses imediatamente anteriores à data-base da apuração, e acrescida de um percentual fixo de 2,67% (dois inteiros e sessenta e sete centésimos por cento) ao ano.

5.10.1. A data-base da taxa de desconto corresponderá:

- (i) Para impactos anteriores à apuração, à data do efetivo impacto do evento de desequilíbrio no fluxo de caixa da CONCESSIONÁRIA; ou
- (ii) Para impactos posteriores à recomposição, à data de assinatura, pelas PARTES, do termo aditivo para reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro.

5.10.2. Caso não haja cotação disponível da NTN-B na data-base da apuração, será considerado título com prazo mais próximo, mediante interpolação linear.

5.10.3. A taxa de desconto definida na forma do Item 5.10. , acima, será utilizada exclusivamente para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, não implicando qualquer direito à revisão relacionada à taxa de referência constante do Relatório de Avaliação Econômico-financeira (CMPC).

5.11. Caso o pleito de recomposição tenha sido julgado procedente, o PODER CONCEDENTE deverá adotar, a seu exclusivo critério, um ou mais meios de recomposição, incluindo, mas não se limitando a:

- (i) Revisão das quantidades dos COMPONENTES ou SUBCOMPONENTES TARIFÁRIOS;
- (ii) Prorrogação do PRAZO DA CONCESSÃO, nos termos do CONTRATO;
- (iii) Indenização à CONCESSIONÁRIA de perdas e danos; ou
- (iv) Alteração de obrigações contratuais da CONCESSIONÁRIA, de forma proporcional aos impactos e, sempre que possível, diretamente relacionada com o evento de desequilíbrio.

5.12. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será implementada tomando por base os efeitos dos fatos que lhe deram causa, nos itens respectivos de análise, e será única, completa e final para todo o PRAZO DA CONCESSÃO, relativamente aos mesmos fatos.