



Hibridismos organizacional em entidades metroviárias, uma análise da política contábil do teste de impairment

Resumo

Este trabalho tem como objetivo identificar qual a relação entre as características organizacionais, financeiras e patrimoniais de entidades metroviárias e as normas contábeis aplicadas no teste de *impairment*. Foram analisadas 14 entidades pertencentes ao *Community of Metros* (COMET) de Londres, o estudo utiliza o método qualitativo, possui característica exploratória e foi desenvolvido através de análise documental. Um dos mecanismos utilizados por governo para facilitar a execução de políticas públicas é a criação de entidades governamentais que mesclam características tanto de entidades públicas quanto de entidades privadas, portanto, dotadas de hibridismo organizacional. Um dos reflexos do hibridismo na política contábil pode ser verificado no teste de *impairment* do ativo imobilizado, pois, a depender do padrão de reporte (IFRS ou IPSAS), as entidades são requeridas a aplicar a *IAS 36 – Impairment of Assets (IFRS)* ou a *IPSAS 21 – Impairment of Non-Cash Generating* e a *IPSAS 26 – Impairment of Cash Generating (IPSAS)*, sendo que a principal diferença entre a IAS 36 e a IPSAS 21 consiste no modelo de uso do ativo. O estudo identificou que, das 14 entidades analisadas, 2 são entidades privadas e 12 são entidades públicas. Em relação às entidades públicas, 10 possuem características de híbridas, e adotam o IFRS ou norma equivalente para divulgação de relatório financeiro, sendo que 50% utilizaram as IPSAS 21 no teste de *impairment*. A pesquisa amplia os estudos referentes empresas híbridas focando na normatização contábil e complementa os atuais estudos que têm se voltado à gestão e ao *accountability* nestas organizações.

Palavras-chave: Entidades Híbridas, Redução ao valor recuperável, IAS 36, IPSAS 21.



1 INTRODUÇÃO

A sociedade tem criado organizações híbridas, influenciadas pela *New Public Management* (NPM), doutrina neoliberal que tem sido adotada em diversas localidades, para promover serviços para a sociedade (Grossi et al, 2021).

A modernização da gestão pública preconizada pelo NPM resultou na privatização de serviços públicos e na adoção de organizações públicas com características de corporações, de forma a criar mais flexibilidade, autonomia e eficiência (Bracci, 2016). Para Koppell (2003), a combinação de políticas públicas e o status corporativo resulta em organizações híbridas.

Diante do crescimento desse modelo de entrega de serviços públicos, se torna cada vez mais importante a necessidade de aprofundamento das práticas contábeis inerentes a essas organizações.

Bracci (2016) reforça que não o surpreende que a contabilidade também seja considerada uma tecnologia importante na hibridização e na gestão de organizações híbridas, emergindo a questão quanto à adequação das normas contábeis aplicadas às organizações híbridas, pois estas entidades operam na intersecção do mercado e do setor público, e sua estrutura acomoda diversos atores (Agostino & Arnaboldi, 2015).

Nesse contexto, a contabilidade precisa constantemente se adaptar para refletir a condição de híbrida (Bracci, 2016).

No entanto, observa-se certa segregação normativa nos requerimentos aplicados ao teste do valor recuperável (teste de *impairment*). No IFRS, a IAS 36 – *Impairment of Assets*, é a norma aplicada para o teste de *impairment* para as sociedades empresariais, como por exemplo as sociedades por ações, enquanto que as entidades governamentais estão sujeitas à aplicação da IPSAS 21 – *Impairment of Non-Cash Generating* e da IPSAS 26 – *Impairment of Cash Generating*, sendo no Brasil, o Pronunciamento Técnico CPC 01 (R1) – Redução ao Valor Recuperável de Ativos, a NBC TSP 09 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Não Gerador de Caixa e a NBC TSP 10 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Gerador de Caixa, respectivamente.

A principal diferença entre o CPC 01 (IAS 36) e a NBC TSP 09 (IPSAS 21) refere-se ao objetivo de uso do ativo, podendo ser utilizado com o objetivo principal de gerar fluxo de caixa (IAS 36) ou não (IPSAS 21).

Desse modo, independentemente das formas societárias e jurídicas de constituição, todas as entidades estão sujeitas à obrigatoriedade da realização do teste de *impairment*.

Frente ao contexto e à lacuna supracitada, este trabalho pretende responder à seguinte questão de pesquisa: Qual a relação entre as características organizacionais, financeiras e patrimoniais das entidades metroviárias e as normas contábeis aplicadas no teste de *impairment*?

Para responder à questão de pesquisa, o estudo utiliza o método qualitativo, sendo exploratória, pois visa à ampliação do conhecimento acerca das organizações híbridas, e foi desenvolvida aplicando-se a metodologia de análise documental.

Para atender ao objetivo geral de identificar qual a relação entre as características organizacionais, financeiras e patrimoniais de entidades metroviárias e as normas contábeis aplicadas no teste de *impairment*, têm-se os seguintes objetivos específicos:

Analisar as características organizacionais, financeiras e patrimoniais das entidades metroviárias de diversos países; e

- Identificar a norma contábil utilizada na realização do teste de *impairment*, bem como as respectivas fundamentações apresentadas para a aplicação da referida norma.



O estudo se justifica pois amplia o campo de estudo das empresas híbridas ao focalizar na questão normativa que envolve tais empresas, em complemento aos atuais estudos que têm se voltado especificamente sobre a gestão organizacional e implicações de accountability, dado que as organizações híbridas envolvem diversos atores com objetivos específicos, conforme destacado em Agostino e Arnaboldi (2015).

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 ORGANIZAÇÕES HÍBRIDAS

A sistematização de estudos de organizações híbridas é difícil em decorrência da diversidade de organizações, por requerer o aprofundamento da natureza das operações e organizações estudadas.

Nesse sentido, Perry e Rainey (1988) estudaram a literatura que visa apresentar as similaridades e diferenças entre organizações públicas e organizações privadas, além de apresentar uma crítica às concepções da literatura existente para essas organizações, apresentando uma sugestão de tipologia de subcategorias de público e privado para utilização em estudos futuros. Os autores, com base na revisão da literatura, desenvolveram o quadro reproduzido a seguir e que representa as tipologias resultantes do cruzamento das três dimensões discutidas no estudo: Propriedade, Financiamento e Modelo de Controle Social.

Quadro 1 - Tipologia de organizações baseadas em Propriedade, Financiamento e Modo de Controle Social

	Propriedade	Financiamento	Modelo de Controle Social	Estudos Representativos
Secretaria (Ex.: Secretaria do Trabalho)	Público	Público	Poliarquia	Meyer (1979)
Corporações Governamentais (Ex.: Corporação Guaranty)	Público	Privado	Poliarquia	Walsh (1978)
Empresa patrocinada pelo Governo (Ex.: Corporação para tv a cabo pública)	Privado	Público	Poliarquia	Musolf e Seidman (1980)
Empresa Regulamentada (Ex.: Serviços de energia privados)	Privado	Privado	Poliarquia	Mitnick (1980)
Empresa Governamental	Público	Público	Mercado	
Participação do Estado em empresas (Ex.: Airbus)	Público	Privado	Mercado	Vernon (1984) Zif (1981)
Contratante Governamental (Ex.: Grumann)	Privado	Público	Mercado	Sharkansky (1980)
Empresa Privada (Ex.: IBM)	Privado	Privado	Mercado	Williamson (1975)

Fonte: Perry e Rainey (1988, p. 196).

Alguns estudos definem organizações públicas como aquelas pertencentes e financiadas pelo governo. e organizações privadas como aquelas pertencentes e financiadas através de vendas ou doações privadas (Perry & Rainey, 1988). No entanto, para Perry e Rainey (1988), as organizações híbridas surgem com características mistas, tanto do setor público como do setor privado.



Já a conceituação apresentada por Koppell (2003) para organizações híbridas, em seu estudo que examinou organizações híbridas e a dinâmica do controle burocrático, contribui com a conceituação acerca de tais organizações.

Koppell (2003) afirma que as organizações híbridas são criadas pelos governos para execução de políticas públicas e se assemelham às empresas privadas quanto à forma e função, e esclarece que muitas empresas híbridas são propriedades privadas, buscam o lucro e geralmente recebem uma taxa pelo serviço prestado, o qual permite cobrir os custos operacionais. Estas empresas geralmente estão isentas das legislações que se aplicam às agências regulatórias, de forma que as empresas híbridas possuem mais flexibilidade.

Koppell (2003) também avalia a tipologia proposta por Perry e Rainey (1988) ao conceituar sua definição. De acordo com o autor, a proposta de Perry e Rainey incorpora três características: participação, recursos de financiamento e modelo de controle, enquanto ele propõe a simplificação através da desconsideração da característica “modelo de controle”, resultando em 3 tipos de instituições.

Quadro 2 - Tipologia simplificada de instituições¹

Categorias	Participação	Financiamento
Agência Governamental	Pública	Público
Organizações Híbridas	Privada (ou misturada)	Privado ^a
Entidade privada	Privada	Privado

a. As organizações que geram receitas que efetivamente cobrem a maior parte de suas despesas operacionais são consideradas financiamento privado.

Fonte: Koppell (2003).

Koppell (2003) afirma que o interesse em organizações híbridas tem aumentado devido a diversos fatores, entre eles a promessa de que as entidades “quase-government” são mais eficientes que agências governamentais tradicionais, aparentam mais “profissionalismo” que os típicos programas de governos e como meio de redução da carga orçamentária dos governos.

Além disso, apesar de poder desenvolver diversas políticas e contribuir para o serviço público nos Estados Unidos, as organizações híbridas seriam difíceis de serem direcionadas e imprevisíveis, ao passo que a concepção de *Accountability* adaptada às organizações híbridas pode alinhar as expectativas dos diversos agentes (Koppell, 2003).

Skelcher e Smith (2015) afirmam, em suas análises, que hibridismo é mais que a combinação de características setoriais, mas sim, que surge da existência de múltiplas lógicas e sua associação com múltiplos atores identificados.

Corroborando com as discussões apresentadas, Bracci (2016) estudou como a contabilidade participa do processo de hibridização e da gestão de organizações híbridas, apresentando importante contribuição acerca dos reflexos práticos na governança e na contabilidade dessas organizações. Além disto, conceitua e exemplifica os tipos de organizações híbridas de acordo com o New Public Management (NPM) e o New Public Governance (NPG).

Bracci (2016) afirma que a tradicional forma de “accountability” não é coerente com a forma híbrida organizacional e de entrega de serviço público. O autor aponta para a necessidade

¹ Tradução livre do inglês. Reprodução integral de [Simplified typology of institutions](#).



de adaptação: “Os sistemas de contabilidade e prestação de contas precisam se adaptar constantemente para refletir as atuais condições dos híbridos.” (Bracci, 2016, p. 116).

Com a New Public Management (NPM), passou a ser comum a transferência de serviços públicos para serem executados por organizações que operam na intersecção do mercado e o setor público, denominadas organizações híbridas (Grossi & Thomasson, 2015).

Com a NPM, verificou-se a incorporação à administração pública conceitos de governança e de gerenciamento inerentes do setor privado, de forma a obter ganhos de eficiências na gestão dos recursos públicos. Dentre os mecanismos empregados, a “corporatização” dos serviços públicos através de parceiras público-privadas e a criação de empresas estatais com características de entidades públicas e entidades privadas, dotadas de certo “hibridismo”, resultando em entidades complexas do ponto de vista organizacional, e com a participação de diversos atores, muitas vezes com interesses diversos.

2.3 VALOR RECUPERÁVEL – TESTE DE IMPAIRMENT

A obrigatoriedade da realização do teste de *impairment*, ou teste de recuperabilidade dos ativos, teve início com a adoção, pelo Brasil, das Normas Internacionais de Contabilidade, as quais se referem tanto às *International Accounting Standards* (IAS) quanto às *International Public Sector Accounting Standards* (IPSAS).

A base normativa que define os principais requerimentos aplicados ao teste de *impairment* de ativo imobilizado no Brasil por uma Sociedade por Ações é o CPC 01 (R1) – Redução ao Valor Recuperável de Ativos (IAS 36 – *Impairment of Assets*). Enquanto as normas que tratam de *impairment* do imobilizado por entidades públicas são a NBC TSP 09 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Não Gerador de Caixa (IPSAS 21 – *Impairment of Non-Cash Generating*) e a NBC TSP 10 – Redução ao Valor Recuperável de Ativo Gerador de Caixa (IPSAS 26 – *Impairment of Cash Generating*). Assim, a comparação dessas normas permite identificar as semelhanças e diferenças entre elas, bem como analisar o modelo de determinação do valor recuperável dadas as características dos ativos que estão sendo avaliados.

2.3.3 CPC 01 (IAS 36) x NBC TSP 09 (IPSAS 21)

A principal diferença entre o CPC 01 (R1) e a TSP 09 refere-se à capacidade de o ativo gerar ou não fluxos de caixa futuros por meio do uso (Souza, Malacrida, & Varela, 2023). Enquanto o CPC 01 (R1) tem como objetivo verificar se um ativo tem perda na capacidade de gerar benefícios econômicos futuros, por meio da sua venda ou do seu uso, a NBC TSP 09 considera que um ativo não gerador de caixa apresenta redução ao valor recuperável quando o seu valor contábil exceder o valor recuperável de serviço, ou seja, considera o potencial de serviço do ativo (utilidade)

A diferença entre estas normas, foi objeto de estudo do *Institute of Chartered Accountants in England and Wales* (ICAEW, 2014) que analisou as diferenças entre a IAS 36 (equivalente ao CPC 01) e as IPSAS 26 e 21 para teste de *impairment*.

Uma das primeiras diferenças elencadas refere-se aos indicadores, não exaustivo, de perda no valor recuperável. Como se pode observar no Quadro 3 a seguir, a IPSAS 21 não possui como indicador a redução significativa além do esperado para o valor de mercado do ativo. No entanto, em contrapartida, possui como indicador a cessação ou a cessação iminente da demanda pelos serviços prestados pelo ativo.



Quadro 3 - Fontes externas de informação

Fontes externas de informação	IAS 36	IPSAS 26 – ATIVO GERADOR DE CAIXA	IPSAS 21 – ATIVO NÃO GERADOR DE CAIXA
Declínio no valor de mercado mais do que seria esperado	Sim	Sim	Não
Cessa��o ou proximidade da cessa��o de demanda ou uso do serviço prestado pelo Ativo	Não	Não	Sim
Significante mudança adversa em tecnologia, mercado, economia e legal (e na política governamental apenas para IPSAS 21)	Sim	Sim	Sim

Fonte: ICAEW (2014).

De acordo com o estudo do ICAEW (2014), a IAS 36 pode ser aplicada para um ativo individual ou para uma unidade geradora de caixa (UGC), enquanto a IPSAS 21   aplicada somente para ativos individuais, pois o potencial de serviço do ativo pode ser identificado neste nível, ou seja, sem agrega  o de ativos.

Adicionalmente, o ICAEW (2014) observa que a IAS 36 prevê o dividendo de subsidiária, *joint venture* ou associada como indicador de perda. Enquanto tal evidência não está contida nos requerimentos da IPSAS 21, dado que esta norma não objetiva parâmetros financeiros como indicador.

3 METODOLOGIA

O presente estudo utiliza o método qualitativo que, segundo Smith (2020), a análise de dados qualitativos possui o foco no significado ao invés de focar os números, a qual   aderente ao objetivo deste trabalho. Já em rela  o ao tipo da pesquisa, está   definida como exploratória.

O processo da pesquisa qualitativa, de acordo com Trivi  os (1928), não admite visões isoladas, parceladas e estanques. Assim, a análise de dados foi realizada através de pesquisa documental que, para Richardson (2017), constitui em uma série de opera  es que visam estudar e analisar um ou vários documentos com o intuito de descobrir as circunstâncias sociais e econ  micas, tendo dentre as opera  es realizadas, a codifica  o e o estabelecimento de categorias.

O presente estudo tem como objeto de análise relatórios contábeis publicados pelas entidades da amostra, composto pelas demonstra  es financeiras consolidadas dos exercícios de 2018 a 2022 ( ltimos 5 anos), ou, na ausência de demonstra  es financeiras consolidadas, a demonstra  o financeira individual da empresa, de forma uniforme nos 5 anos analisados.

A análise foi efetuada através da atribui  o de códigos ao conteúdo das notas explicativas das entidades analisadas, com o objetivo de sintetizar as principais defini  es contidas nas demonstra  es financeiras das entidades metroviárias.

3.1 Sele  o das entidades metroviárias

As empresas selecionadas para compor as unidades de coletas de dados fazem parte do Community of Metros (COMET), o qual consiste em um grupo que reúne diversos metr  s ao redor do mundo com o objetivo de promover benchmarking.

A partir das entidades metroviárias listadas no COMET, em 31 de dezembro de 2023, foram selecionadas aquelas cujas jurisdi  es aplicam o IFRS e adotam ou estão no processo de



adoção das IPSAS, com base no status de adoção do IFRS divulgado pela IFRS Foundation e status de adoção das IPSAS, pela IFAC, sendo, portanto, uma amostra não aleatória e intencional.

Quadro 4 - Entidades analisadas

Quantidade	Metrô	Jurisdições
1	Metro de Barcelona	Espanha
2	Lisbon Metro	Portugal
3	London DLR e London Underground	Reino Unido
4	Metro de Madrid	Espanha
5	Newcastle Tyne & Wear Metro	Reino Unido
6	Metro de Santiago	Chile
7	Metrô São Paulo	Brasil
8	Metrô Rio	
9	Toronto Subway	Canadá
10	Vancouver SkyTrain	
11	Bangkok MRT	Tailândia
12	Kuala Lumpur RapidKL Rail	Malásia
13	Sydney Metro	Austrália
14	Sydney Trains	

Fonte: Autor (2024)

4 ANÁLISES DOS RESULTADOS

4.1 Análise das Demonstrações Financeiras

O processo de anotação e de codificação tem como objetivo a identificação de informações relevantes e a identificação de padrões que permitam a sintetização das leituras das notas explicativas que acompanham as demonstrações financeiras, ao mesmo tempo em que consistem em um banco de dados para suporte das análises efetuadas à luz da teoria de hibridização.

A codificação realizada através da análise das notas explicativas das entidades metroviárias, resultou na seguinte codificação:

Quadro 5 - Codificação das notas explicativas dos metrô

Metrô	Codificação
1. Metro de Barcelona	Ausência de detalhamento da política contábil.
2. Lisbon Metro	Política de <i>impairment</i> , IFRS, fluxo de caixa, taxa de desconto.
3. London DLR e London Underground	Aplicação da norma das IFRS exceto quando conflita com setor público, IPSAS, Ativos não detidos para gerar retorno comercial.
4. Metro de Madrid	Representação Fidedigna, benefício para a comunidade, variações no número de passageiros.
5. Newcastle Tyne & Wear Metro	Política contábil básica informada.
6. Metro de Santiago	Autorização, benefício social, oposição ao conceito de rentabilidade econômica.
7. Metrô São Paulo	Valor em uso e do valor justo, equilíbrio econômico e financeiro, ressalva.



8. Metrô Rio	Concessionária privada, detém a posse do ativo, valor em uso e Unidade Geradora de Caixa.
9. Toronto Subway	Public Sector Accounting Board (PSAB), ausência de detalhamento da política contábil.
10. Vancouver SkyTrain	
11. Bangkok MRT	Privada, construção e concessão, revisão anual de <i>impairment</i> , valor recuperável, valor justo e valor em uso.
12. Kuala Lumpur RapidKL Rail	Reconhecimento efetivo de <i>impairment</i> , contrato de concessão, fluxo de caixa, taxa de desconto.
13. Sydney Metro	Sem fins lucrativos para efeitos contábeis, não tem unidades geradoras de caixa, mensuração de ativo.
14. Sydney Trains	

Fonte: Autor (2024)

A codificação das notas explicativas (Quadro 5) permite que sejam categorizados os dados para fins de análise.

4.2 Categorias

Conforme a análise das características básicas das entidades metroviárias que compõem a amostra do estudo, foram criadas as seguintes categorias, permitindo assim, agrupar as empresas em função de suas características:

- Entidades estatais: composta por entidades constituídas ou não como corporações, mas que atuam no transporte de passageiros como autoridades, representando o governo, com participação ou autonomia na definição de regramentos de transporte.
- Entidades empresariais de governos: composta por entidades constituídas como corporações, podendo ser constituídas societariamente como Sociedade por Ações, e não possuem autoridade atribuída pelo governo para atuação na definição de regramento de transporte.
- Entidades privadas: composta por entidades constituídas como corporações, cujo capital é privado.

Quadro 6 - Entidades constituídas na forma de estatais e padrão de reporte

Metrô	Jurisdição	Controle	Entidade Estatal ou Empresarial	Padrão de reporte
London	Reino Unido	Governo	Estatal	IFRS
Newcastle Tyne & Wear Metro	Reino Unido	Governo	Estatal	IFRS
Toronto Subway	Canadá	Governo	Estatal	IPSAS
Vancouver SkyTrain	Canadá	Governo	Estatal	IPSAS
Sydney Metro	Austrália	Governo	Estatal	IFRS
Sydney Trains	Austrália	Governo	Estatal	IFRS

Fonte: Autor (2024)

Quadro 7 - Entidades constituídas na forma de empresas e padrão de reporte

Metrô	Jurisdição	Controle	Entidade Estatal/Empresarial	Padrão de reporte
Metro de Barcelona	Espanha	Governo	Empresarial	IFRS
Lisbon Metro	Portugal	Governo	Empresarial	IFRS
Metro de Madrid	Espanha	Governo	Empresarial	IFRS
Metro de Santiago	Chile	Governo	Empresarial	IFRS
Metrô São Paulo	Brasil	Governo	Empresarial	IFRS



Metrô Rio	Brasil	Privado	Empresarial	IFRS
Bangkok MRT	Tailândia	Privado	Empresarial	IFRS
Kuala Lumpur RapidKL Rail	Malásia	Governo	Empresarial	IFRS

Fonte: Autor (2024)

A análise primária dos dados evidencia que, no conjunto de empresas controladas por Governo, há duas subcategorias: entidade “Estatual” e “Empresarial”; na subcategoria “Empresarial”, o padrão de reporte foi uniforme, ou seja, todas utilizam o IFRS. Já na categoria “Estatual”, há aplicação de diferentes padrões de reporte: IFRS e IPSAS.

As duas empresas com controle privado são constituídas na forma de empresas e utilizam como padrão de reporte o IFRS. No entanto, há diferenças entre as empresas controladas pelo Governo, conforme evidenciado no Quadro 8, a seguir.

Quadro 8 - Entidades cujo padrão de reporte é IFRS, mas aplicou a IPSAS 21

Metrôs	Controle	Entidade Estatal ou Empresarial	Padrão de reporte	Declara a política aplicada no teste de impairment	Aplicou IPSAS 21
London DLR e London Underground	Governo	Estatual	IFRS	Sim	Sim
Metrô de Madrid	Governo	Empresarial	IFRS	Sim	Sim
Metrô de Santiago	Governo		IFRS	Sim	Sim
Metrô de Sidney	Governo	Estatual	IFRS	Sim	Sim
Sidney Trains	Governo		IFRS	Sim	Sim

Fonte: Autor (2024).

A partir da análise do Quadro 8, é possível verificar a ocorrência da não aplicação da IAS 36 em entidades com controle por Governo, tanto em entidades públicas quanto em entidades empresariais que adotam o IFRS como padrão de reporte.

Das 14 entidades que compõem a amostra, 6 foram categorizadas como entidades estatais, 6 como entidades empresariais com controle por Governo e 2 como entidades empresariais privadas.

Das 6 estatais, 3 (50%), embora tenham como padrão de reporte o IFRS, declaram em suas demonstrações financeiras que utilizam a IPSAS 21 para a realização do teste de *impairment*. Das 6 entidades empresariais com controle por Governo, 2 entidades não aplicaram a norma de *impairment* requerida pelo padrão contábil IFRS, mas sim a IPSAS 21.

A partir desta identificação, foram avaliadas quais foram as justificativas das entidades que aplicaram a IPSAS 21 ao invés da IAS 36, uma vez que possuem como padrão de reporte IFRS.

A seguir é apresentada de forma segregada a Codificação das entidades que compõem a subcategoria apresentada na Quadro 5, e no item 4.4 Análise dos Resultados é efetuado o *cross-check* com a literatura.



Quadro 9 - Codificação das notas explicativas das entidades que aplicaram IPSAS 21 no teste de *impairment*

Metrô	Codificação
London DLR e London Underground	Aplicação da norma do IFRS, exceto quando não conflita com setor público, IPSAS, ativos não detidos para gerar retorno comercial.
Metro de Madrid	Representação fidedigna, benefício para a comunidade, variações no número de passageiros.
Metro de Santiago	Autorização, benefício social, oposição ao conceito de rentabilidade econômica e realidade econômica.
Sydney Metro	Sem fins lucrativos, não tem unidades geradoras de caixa, mensuração de ativo.
Sydney Trains	Sem fins lucrativos, não tem unidades geradoras de caixa, mensuração de ativo.

Fonte: Autor (2024)

A análise das codificações acima demonstra que as codificações dizem respeito aos objetivos das entidades e à apresentação das demonstrações financeiras. Quanto aos objetivos, destaca-se o caráter social e de execução de políticas públicas, presentes em códigos como “Sem fins lucrativos” e “benefício social”. Em relação às demonstrações financeiras, a representação fidedigna surge como item que norteia as políticas contábeis de teste de *impairment* das entidades que aplicaram a IPSAS 21.

4.3 Características financeiras das entidades

Com o objetivo de analisar a estrutura patrimonial e financeira das empresas e identificar possíveis diferenças em relação a sua natureza jurídica, elas foram agrupadas em entidades públicas e entidades empresariais, ambas controladas pelo estado, e entidades privadas.

4.3.1 Estrutura patrimonial

Para a avaliação da estrutura patrimonial das entidades, confrontamos os dados entre os grupos do estudo, com vista a verificar se há um padrão nas categorias e subcategorias quanto à representatividade do imobilizado e intangível.

A partir das informações obtidas nas demonstrações financeiras publicadas pelas entidades, foram identificados os itens mais representativos do ativo da companhia.

Para tanto, foram analisadas as entidades controladas por Governo (entidades estatais e empresariais), conforme apresentado nas Tabelas 1 e 2, e as entidades privadas na Tabela 3, a seguir.



Tabela 1 - Índice de imobilização de recursos no imobilizado e intangível de entidades estatais

Metrô	Jurisdições	Controle	Entidade Estatal ou Entidade Empresarial	Imobilizado/ Ativo Total (*)	Intangível Total de ativo (*)
London Underground London DR	Reino Unido	Governo	Estatal	88%	0%
Newcastle Tyne & Wear Metro	Reino unido	Governo	Estatal	83%	1%
Toronto Subway	Canadá	Governo	Estatal	89%	0%
Vancouver SkyTrain	Canadá	Governo	Estatal	66%	0%
Sydney Metro	Austrália	Governo	Estatal	90%	0%
Sydney Trains	Austrália	Governo	Estatal	33%	3%
Média				75%	1%

Fonte: Autor (2024)

(*) Média dos últimos 5 anos, referente às demonstrações financeiras de 2018 a 2022.

Os resultados da tabela 1 evidenciam que a média de imobilização de recurso para o conjunto de empresas é de 75%, enquanto a média de aplicação de recursos no ativo intangível é de 1%, evidenciando que quase a totalidade dos recursos são investidos no imobilizado. O baixo índice de aplicação no ativo intangível indica que o reconhecimento contábil de direitos relacionados ao uso do ativo ou ao recebimento de outorgas de concessão não são itens presentes ou materiais nestas empresas.

Tabela 2 - Índice de imobilização de recursos no imobilizado e intangível de empresas controladas por Governo

Metrô	Jurisdição	Controle	Entidade Estatal ou Empresarial	Imobilizado/ Ativo Total (*)	Intangível/ Total de ativo(*)
Metro de Barcelona	Espanha	Governo	Empresarial	57,56%	2,09%
Lisbon Metro	Portugal	Governo	Empresarial	92,56%	0,02%
Metro de Madrid	Espanha	Governo	Empresarial	82,38%	0,34%
Metro de Santiago	Chile	Governo	Empresarial	87,46%	0,14%
Metrô São Paulo	Brasil	Governo	Empresarial	96,52%	0,12%
Kuala Lumpur RapidKL Rail	Malásia	Governo	Empresarial	2,41%	0,00%
Média				69,82%	2,72%

Fonte: Autor (2024)

(*) Média dos últimos 5 anos, referente às demonstrações financeiras de 2018 a 2022.

Os resultados apresentados na Tabela 2 evidenciam que, nas entidades controladas pelo governo (entidades empresariais), o ativo imobilizado é o mais representativo, correspondendo, em alguns casos, a mais de 90% do total do ativo. Exceção é o Metro de Kuala Lumpur que, conforme evidenciado em suas notas explicativas, registrou *impairment* de praticamente todas



as suas linhas, dado que a operação e a respectiva receita tarifária do uso do ativo foram transferidas para outra entidade, conforme determinação do estado controlador.

Tabela 3 - Índice de imobilização de recursos no imobilizado e intangível de entidades privadas

Metrô	Jurisdição	Controle	Entidade Estatal ou Empresarial	Imobilizado/ Ativo Total (*)	Intangível/ Total de ativo (*)
Metrô Rio	Brasil	Privado	Empresarial	1,74%	78,49%
Bangkok MRT	Tailândia	Privado	Empresarial	0,42%	60,52%
Média				1,08%	69,50%

Fonte: Autor (2024)

(*) Média dos últimos 5 anos, referente às demonstrações financeiras de 2018 a 2022.

Analisando a Tabela 3, é possível verificar que, para as entidades privadas, o ativo imobilizado é muito pequeno quando comparado ao ativo total. Isso decorre do fato de atuarem como concessionárias, e, por consequência, não possuem registrados em seu balanço patrimonial os ativos utilizados para prestar o serviço, e sim o direito de uso recebido na concessão, resultando em ativo intangível em média de 69,5%, ao contrário das entidades controladas por governos que possuem 1% (Entidades estatais) e 2,72% (Empresas públicas).

4.3.2 Fontes de financiamento

Referente às fontes de financiamento da amostra, foram apuradas evidências da ocorrência do recebimento de subvenção, aumento de capital, passivo financeiro e emissão de títulos nos últimos 5 anos, as quais são apresentadas nos quadros 10, 11 e 12.

Quadro 10 - Fonte de financiamento dos metrô constituídos como entidades estatais

Metrô	Controle	Entidade Estatal ou Empresarial	Recebeu subvenção	Aumento de Capital	Passivo Financeiro	Emissão de títulos de dívida
London DLR e London Undergrounds	Governo	Estatal	Sim	Sim	Sim	Não
Newcastle Tyne & Wear Metro	Governo	Estatal	Sim	Sim	Sim	Não
Toronto Subway	Governo	Estatal	Sim	Sim	Não	Não
Vancouver SkyTrain	Governo	Estatal	Não	Não	Sim	Sim
Sydney Metro	Governo	Estatal	Sim	Sim	Não	Não
Sydney Trains	Governo	Estatal	Não	Não	Não	Não

Fonte: Autor (2024)

O Quadro 10 evidencia que as entidades estatais analisadas receberam, no período analisado, recursos do acionista controlador, seja como subvenção para custeio da atividade ou aumento de capital. Neste grupo de empresas, em 3 foram identificados passivos financeiros provenientes de operações contratadas diretamente em bancos, em somente 1 (Vancouver Sky Train) foi identificada emissão de títulos no mercado financeiro.

Assim, conclui-se que este grupo de empresas possui, como meio predominante de captação de recursos, o financiamento público.



Quadro 11 - Fonte de financiamento dos metrô constituídos como empresas controladas por Governo

Metrô	Controle	Entidade Estatal ou Empresarial	Recebeu subvenção	Aumento de capital	Passivo Financeiro	Emissão de títulos de dívida
Metro de Barcelona	Governo	Empresarial	Não	Não	Sim	Não
Lisbon Metro	Governo	Empresarial	Sim	Sim	Sim	Não
Metro de Madrid	Governo	Empresarial	Sim	Sim	Sim	Não
Metro de Santiago	Governo	Empresarial	Não	Não	Sim	Sim
Metrô São Paulo	Governo	Empresarial	Sim	Sim	Sim	Sim
Kuala Lumpur RapidKL Rail	Governo	Empresarial	Sim	Sim	Não	Não

Fonte: Autor (2024)

O Quadro 11 é referente às fontes de financiamentos das entidades metroviárias estatais constituídas sob a forma de empresas, e demonstra que as fontes de financiamento nas entidades são mistas, sendo compostas por subvenção, aumento de capital, acesso aos recursos do sistema bancários e, em menor ocorrência, emissão de títulos no mercado.

Conforme se observa, 4 das 6 empresas receberam subvenção e aumento de capital. Importante destacar que apenas 2 empresas possuem captação de recursos no mercado financeiro, através da emissão de títulos de dívida.

A análise dos Quadros 10 e 11 evidencia que não há diferença relevante entre as entidades estatais e empresas públicas em relação ao recebimento de subvenção e de integralização de capital, pois em ambas estas fontes de financiamento ocorrem com certa frequência.

Quadro 12 - Fonte de financiamento dos metrô que possuem controle privado

Metrô	Controle	Entidade Estatal ou Empresarial	Recebeu subvenção	Aumento de capital	Passivo Financeiro	Emissão de títulos de dívida
Metrô Rio	Privado	Empresa	Não	Sim	Sim	Sim
Bangkok MRT	Privado	Empresa	Não	Não	Sim	Sim

Fonte: Autor (2024)

Em relação às fontes de financiamento das entidades privadas, destaca-se que a emissão de títulos de dívidas foi verificada nas duas empresas analisadas, sendo um indicativo de que estas empresas acessam com mais frequência o mercado de capitais para financiamento de suas operações que as demais empresas da amostra.

As entidades privadas não receberam subsídio no período analisado, diferentemente das entidades controladas por governos.

Assim, apresentam uma importante diferenciação em relação às entidades controladas pelo estado, as quais podem vir a receber recursos para fazer frente a investimentos (Políticas Públicas) ou para sua custear sua operação ou déficit de caixa.

No entanto, é de suma importância destacar que, considerando que o período analisado abrange os exercícios de 2018 a 2022, e conforme descrito nas notas explicativas dos metrô analisados, o setor metroviário foi afetado pela pandemia da COVID-19, principalmente nos anos de 2020 e 2021, com redução no volume de passageiros transportados. Assim, algumas

entidades controladas por governos necessitaram do recebimento de subvenção para custeio de suas atividades operacionais.

4.3.3 Endividamento

Os índices de endividamento médio dos últimos 5 anos para os grupos analisados são apresentados nas tabelas 4, 5 e 6 e visam identificar padrões quanto à estrutura de capital das entidades.

Capital de Terceiros sobre Capital Próprio: passivo circulante e não circulante dividido pelo patrimônio líquido.

Tabela 4 - Índice de endividamento dos metrô constituídos como entidades estatais

Metrô	Controle Estatal	Entidade Estatal ou Empresarial	Capital de terceiros/ Capital próprio (*)
London Underground London DR	Governo	Estatal	44%
Newcastle Tyne & Wear Metro	Governo	Estatal	24%
Toronto Subway	Governo	Estatal	12%
Vancouver SkyTrain	Governo	Estatal	79%
Sydney Metro	Governo	Estatal	14%
Sydney Trains	Governo	Estatal	104%
Média			46%

Fonte: Autor (2024)

(*) Média dos últimos 5 anos, referente às demonstrações financeiras de 2018 a 2022.

O índice de endividamento médio apurado foi de 46% para as entidades estatais. Duas entidades reportaram índices de endividamento superiores: a empresa Sydney Trains e Vancouver SkyTrain, com respectivamente 104% e 79%.

Enquanto o endividamento do metrô Vancouver SkyTrain é composto principalmente por emissão de Bonds e operações bancárias, no Sidney Train é composto principalmente por passivos de arrendamentos.

Tabela 5 - Índice de endividamento dos metrô constituídos como empresas controladas por Governo

Metrô	Controle Estatal	Entidade Estatal ou Empresarial	Capital de terceiros/ Capital próprio (*)
Metro de Barcelona	Governo	Empresarial	53,69%
Lisbon Metro	Governo	Empresarial	75,08%
Metro de Madrid	Governo	Empresarial	75,03%
Metro de Santiago	Governo	Empresarial	51,34%
Metrô São Paulo	Governo	Empresarial	8,29%
Kuala Lumpur RapidKL Rail	Governo	Empresarial	71,77%
Média			55,90%

Fonte: Autor (2024)

(*) Média dos últimos 5 anos, referente às demonstrações financeiras de 2018 a 2022.

De acordo com a Tabela 5, as empresas com maior percentual de endividamento são o Metrô de Lisboa e o Metrô de Madrid, respectivamente. No caso do Metrô de Madrid, o passivo



financeiro contém empréstimo bancários, já o metrô de Lisboa apresenta um passivo elevado em decorrência dos registros de obrigações relacionadas ao registro de “infraestrutura de longa duração”, que seriam obrigações com o governo pelo recebimento de recursos para construção do ativo imobilizado.

Em relação ao Metrô de Kuala Lumpur, dado que a entidade efetuou o registro de perda por *impairment* de quase a totalidade de seu ativo, o seu patrimônio líquido foi reduzido por prejuízo acumulado relevante, impactando a mensuração do índice.

Tabela 6 - Índice de endividamento dos metrô privados

Metrô	Controle Estatal	Entidade Estatal ou Empresarial	Capital de terceiros / Capital próprio (*)
Metrô Rio	Privado	Empresarial	54,10%
Bangkok MRT	Privado	Empresarial	66,41%
Média			60,25%

Fonte: Autor (2024)

(*) Média dos últimos 5 anos, referente às demonstrações financeiras de 2018 a 2022.

Em relação ao endividamento, as entidades empresariais possuem índices relativamente maiores que as empresas controladas pelo estado, alcançando 60,25%.

Vale dizer que ambas as empresas possuíam registros de títulos de dívida no seu passivo financeiro, sendo compostos por debêntures no caso no Metrô Rio e *bond* no caso da empresa Bangkok MRT.

4.4 Auditoria das Demonstrações Financeiras

A análise dos pareceres de auditorias permite a identificação quanto à aceitação ou não dos auditores independentes dos procedimentos contábeis realizados pelas entidades na elaboração de seu relatório financeiro.

Barreto e Graeff (2012) explicam que o auditor deve modificar sua opinião, e emitir uma opinião diferente da sem ressalva quando concluir que as demonstrações contábeis apresentam distorções relevantes ou não conseguir obter evidência de auditoria apropriada e suficiente.

Ainda segundo os autores (Barreto & Graeff, 2012), quando o auditor expressa uma opinião com ressalva, devido à uma distorção relevante nas demonstrações financeiras, ele deve especificar o assunto e a descrição que fundamentou a ressalva no parágrafo “base para opinião com ressalva”.

Assim, com o propósito de verificar a ocorrência ou não de opinião modificada nos pareceres dos auditores, foram analisados os pareceres de auditoria das entidades metroviárias que compõem a amostra.

Do grupo de entidades analisadas, somente o Metrô de São Paulo, o Metrô de Lisboa e o Metrô de Madrid apresentaram exercícios com opinião do auditor modificada, contendo opinião com ressalva. Dessa forma, em 11 das 14 entidades avaliadas houve concordância dos auditores independentes quanto aos procedimentos e políticas contábeis realizadas e, apenas o Metrô de São Paulo, nos anos de 2019 e 2020, apresentou opinião do auditor com ressalva em decorrência dos procedimentos efetuados na realização do teste de *impairment* dos referidos anos.



4.5 Análise dos Resultados

A categorização das entidades foi realizada através da segregação em grupos distintos dos metrô, conforme o parâmetro em análise, os quais foram comparados entre si na sessão 4.2. Esta segregação evidenciou que, das 14 entidades analisadas, 10 entidades representam o grupo de interesse, dado que mesclam características de entidades públicas e privadas, sendo:

- Metro de Barcelona
- Lisbon Metro
- London Underground e London DR
- Newcastle Tyne & Wear Metro
- Metro de Madrid
- Metro de Santiago
- Metrô São Paulo
- Sydney Metro
- Sydney Trains
- Kuala Lumpur RapidKL Rail

Para as entidades não identificadas com características de hibridismo, a análise de suas características à luz da literatura contribui com a promoção de comparações quanto às semelhanças e diferenças existentes entre entidades híbridas, públicas e privadas, sendo categorizadas conforme abaixo:

Entidades públicas:

- Toronto Subway
- Vancouver SkyTrain

Entidades Privadas

- Metrô Rio
- Bangkok MRT

4.4.1 Aplicação da IPSAS 21 x IAS 36 pelas entidades metroviárias

O estudo analisou 14 entidades metroviárias, sendo 12 controladas pelo Estado, entretanto, estas não apresentaram diferenças relevantes quando comparadas suas estruturas patrimoniais (Tabelas 4 e 5) e fontes de financiamento (Quadros 10 e 11).

Das 12 entidades controladas pelo Estado, 10 possuem como padrão de reporte as IFRS. Dessas, 5 entidades, mesmo sendo requerida pelas normas internacionais de relatórios financeiros (IFRS) aplicar a IAS 36, aplicaram a IPSAS 21 na realização do teste de *impairment* (Quadro 8), algumas através do uso de previsão legal das normas locais.

O quadro 13 evidencia as normas contábeis aplicadas pelas entidades identificadas com características de entidades híbridas, definidas a partir dos conceitos presentes na literatura.

Quadro 13 - Normas de *impairment* aplicadas pelas entidades com características híbridas

Metrô	Jurisdição	Controle	Padrão de reporte	Norma aplicada no teste de <i>impairment</i>
London (Tf)	Reino Unido	Governo	IFRS	IPSAS 21
Newcastle Tyne & Wear Metro	Reino Unido	Governo	IFRS	Não informa
Sydney Metro	Austrália	Governo	IFRS	IPSAS 21
Sydney Trains	Austrália	Governo	IFRS	IPSAS 21



Metro de Barcelona	Espanha	Governo	IFRS	Não informa
Lisbon Metro	Portugal	Governo	IFRS	IAS 36
Metro de Madrid	Espanha	Governo	IFRS	IPSAS 21
Metro de Santiago	Chile	Governo	IFRS	IPSAS 21
Metrô São Paulo	Brasil	Governo	IFRS	IAS 36
Kuala Lumpur RapidKL Rail	Malásia	Governo	IFRS	IAS 36

Fonte: Autor (2024)

Metrô de Londres: evidência em sua demonstração financeira que aplica o Código de Prática sobre Contabilidade das Autoridades Locais no Reino Unido (Código), desenvolvido pela CIPFA/LASAAC e obrigatório às organizações do setor público responsáveis por prestar serviços, incluindo autoridades locais, órgãos policiais, bombeiros e outros órgãos.

O Código especifica os princípios e práticas contábeis necessários para preparar demonstrações financeiras que deem uma visão *True and Fair View* da posição financeira e das transações de uma autoridade local, permitindo a uma entidade a não aplicação das IFRS caso esta conflite com os objetivos da entidade pública. Assim, a Tfl utiliza-se desta previsão normativa e com base no uso do ativo imobilizado com o propósito principal de prestar serviço à população para utilizar a IPSAS 21 na realização do teste de *impairment*.

Metrô do Chile: solicitou autorização para o órgão regulador do mercado de capitais do Chile para aplicar a IPSAS 21, e declara que o teste de *impairment* requerido pela IAS 36 não condiz com o modelo de negócio da Companhia. A entidade declara que foi expedido um ofício específico pelo órgão de fiscalização do mercado de capitais, “Ofício Ordinário nº 6.158, de 5 de março de 2012, da Comissão do Mercado Financeiro (CMF), permitindo que fossem aplicados os requerimentos da IPSAS 21 ao invés da IAS 36.

Metrô de Sidney e Sidney Train: declara em sua demonstração financeira que, para fins contábeis, não possui ativos geradores de caixa, dado que a entidade não possui objetivo de gerar lucro em sua operação. É importante destacar que o padrão contábil aplicado pela entidade em sua demonstração financeira é o *Australia Accounting Standards* (AAS), aplicado para entidades com fins lucrativos do setor privado, e consistente com o IFRS (EY).²

Metrô de Madrid: em consonância com as permissões da “Order EHA/733/2010, of 25 March”, a entidade declara que seus ativos não constituem unidade geradora de caixa, sendo utilizados principalmente com o propósito de atender a população. Quanto à execução do teste de *impairment*, evidencia que considera na avaliação se há algum indicativo de desvalorização ou declínio na utilização do ativo ou na quantidade de passageiros transportados, conforme requerimentos das IPSAS.

Assim, observa-se que a escolha contábil foi embasada em previsão legal na respectiva jurisdição em que estão inseridas, ou por permissão legal dos órgãos reguladores, de forma a preservar a elaboração de demonstrações financeiras que refletem o *True and fair View*.³

5 CONCLUSÃO

O presente trabalho teve como objetivo avaliar um grupo de entidades metroviárias, abrangendo entidades de diversas localidades do mundo, com vista a verificar qual a relação entre as características organizacionais, financeiras e patrimoniais das entidades metroviárias e as normas contábeis aplicadas no teste de *impairment*.

O trabalho possui 2 objetivos específicos:

² Disponível em https://www.ey.com/en_au/ifrs

³ “Representação verdadeira e justa”, em português.



- i. Analisar as características organizacionais, financeiras e patrimoniais de entidades metroviárias de diversos países; e
- ii. Identificar a norma contábil utilizada na realização do teste de *impairment*, bem como as respectivas fundamentações apresentadas para a aplicação da referida norma.

Em relação ao primeiro objetivo (i): dentre as entidades classificadas inicialmente como entidades estatais (Tabela 13), os Metrô de Londres “Tfl”, Sydney Metro e Sydney Train demonstram aderência ao conceito de hibridismo. Já no grupo classificado inicialmente como entidades empresariais públicas (Tabela 14), todas as entidades atendem o conceito de entidades híbridas, sendo elas: o Metrô de Barcelona, Metrô de Madrid, Metrô de Santiago, Metrô de São Paulo, Metrô de Lisboa e Kuala Lumpur RapidKL Rail. Isso decorre porque possuem controle estatal e estrutura societária alinhada à “corporatização” dos serviços entregues à população (Grossi & Thomasson, 2015), ao mesmo tempo em que atuam como autoridade ou na execução de política pública de transporte (atuação típica de agência governamental ou de autarquias), refletindo que o hibridismo é um conceito multidimensional e que pode se referir a múltiplos níveis (Bracci, 2016).

Nas entidades metroviárias identificadas como híbridas, observa-se que as fontes de financiamento também são híbridas, compostas por recursos públicos: aumento de capital, subvenção para investimento e (ou) subvenção para custeio, e por recursos privados: recebimento de receita tarifária no transporte de passageiros e receitas acessórias.

Outro fator identificado nas entidades híbridas é a existência de múltiplos atores com objetivos conflitantes (Agostino & Arnaboldi, 2015), resultante de suas características organizacionais, dentre eles destacam-se o acionista controlador representado por um governo, entidades financiadoras, como bancos e, em algumas situações, detentores de títulos de dívidas, e a sociedade civil que usufrui das políticas públicas e do transporte ofertado mediante pagamento de tarifa ou através de auxílio social.

Em relação ao segundo objetivo (ii): identificou-se que das 10 entidades públicas que reportam as demonstrações financeiras de acordo com as normas IFRS ou requerimentos locais equivalentes, 5 empresas, ou seja, 50% das entidades requeridas a utilizar o IFRS, utilizam a IPSAS 21 na realização do teste de *impairment*, ao invés da IAS 36. São elas: metrô de Londres (Tfl), metrô de Sidney, Sidney Train, metrô de Santiago e metrô de Madrid.

A avaliação das notas explicativas que acompanham as demonstrações financeiras das entidades metroviárias analisadas evidenciou que entre a fundamentação para utilização da IPSAS 21 estão os conceitos de Representação Fidedigna “*True and Fair View*” (Londres, Madrid e Santiago) e a não utilização dos ativos com o objetivo de gerar caixa ou lucro, mas sim prestar serviço à população (Londres, Madrid, Santiago, Sidney Metro e Sidney Trains).

Além disto, o trabalho identificou que não há uniformidade, entre as entidades metroviárias controladas por Governos com características híbridas, quanto às normas contábeis aplicadas na realização do teste de *impairment*. Identificou-se que 50% das entidades aplicam a IPSAS 21 ao invés da IAS 36, previsto nas normas IFRS, enquanto 3 (30%) entidades aplicam a IAS 36, e 2 (20%) entidades não declararam a norma aplicada.

Assim, em linha com Bracci (2016, p. 116) cujo estudo evidenciou que “a contabilidade e os sistemas de *accountability* precisam de adaptação constante para refletir a atual condição de híbridas”, o presente estudo evidenciou que nem todas as empresas metroviárias com características de híbridas efetuaram adaptações na sua política de teste de *impairment* para adaptá-las aos contextos em que operam.



Diante desse contexto, um componente a ser considerado na caracterização de entidades híbridas, o qual pode ser avaliado em estudos futuros sobre o tema, inclusive abrangendo outros setores que realizam a “corporatização” dos serviços públicos, é o objetivo da entidade quanto ao uso do ativo e sua estrutura de financiamento, contribuindo, assim, com o desenvolvimento do tema hibridismo, dado que o desenvolvimento de uma teoria de hibridismo aplicada ao setor público e sem fins lucrativos está atrasada (Skelcher & Smith, 2015).

REFERÊNCIAS

- Agostino, D., & Arnaboldi, M. (2015). The New Public Management in hybrid settings: New challenges for performance measures. *International Review of Public Administration*, 20(4), 353–369. doi: 10.1080/12294659.2015.1088686.
- Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited and its subsidiaries. *Report and consolidated financial statements*. Recuperado de <https://investor.bemplc.co.th/en/financial-information/download/financial-statements>
- Barzelay, Michael. (2002). *Origins of New Public Management: an international view from public administration/political science*.
- Bracci, Enrico. (2016). Accounting of Hybrid Organizations. A. Farazmand (ed.), *Global Encyclopedia of Public Administration, Public Policy and Governance*. doi 10.1007/978-3-319-31816-5_2457-1
- Barreto, D., & Graeff, F. Auditoria. Teoria e Exercícios Comentados. Método (2a ed.).
- Comissão de Valores Mobiliários. Ofício-Circular/CVM.SNC/SEP nº 01/2018. Recuperado de <https://conteudo.cvm.gov.br/legislacao/oficios-circulares/snc-sep/oc-snc-sep-0118.html>
- Comitê de Pronunciamentos Contábeis. CPC 00 (R2) Estrutura Conceitual para Relatórios Financeiros. Recuperado de <https://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=80>
- Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. (2022). DFP - Demonstrações Financeiras Padronizadas - 31/12/2022. Recuperado de <https://ri.metrorio.com.br/informacoes-para-o-mercado/central-de-resultados/>
- Denis, J. L., Ferlie, E., & Gestel, N. V. (2015). Understanding Hybridity in public Organizations. *Public Administration*, 93(2), 273–289. doi: 10.1111/padm.12175
- Ferlie, Ewan. (2017). *The New Public Management and Public Management Studies*. School of Management and Business. King's College London. Recuperado de <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190224851.013.129>
- Grossi, G., & Thomasson, A. (2015). Bridging the accountability gap in hybrid organizations: The case of Copenhagen Malmö Port. *International Review of Administrative Sciences*, 8(3), 604-620. doi:10.1177/0020852314548151
- Grossi, G., Vakkuri, J., & Sargiacomo, M. (2021). Accounting, performance and accountability challenges in hybrid organisations: a value creation perspective, *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 35(3), 577-597. Emerald Publishing Limited 0951-3574. doi 10.1108/AAAJ-10-2021-5503
- International Federation of Accountants. Adoption Status. IFAC. Recuperado de <https://www.ifac.org/what-we-do/global-impact-map/adoption-status?>
- International Financial Reporting Standards. IFRS Foundation. Recuperado de <https://www.ifrs.org/use-around-the-world/use-of-ifrs-standards-by-jurisdiction/>
- International Public Sector Accounting Standards Board. IPSAS 21 - Impairment of Non-Cash-Generationg. Recuperado de <https://www.ipsasb.org>
- Institute of Chartered Accountants in England and Wales. IFRS vs IPSAS in public sector financial reporting part III: Impairment. (2014). Recuperado de



- <https://www.icaew.com/technical/public-sector/public-sector-financial-reporting/financial-reporting-insights-listing/ifrs--vs-ipsas-in-public-sector-financial-reporting-iii>
- Koppell, J. G. S. (2003). *The Politics of Quasi-Government: Hybrid Organizations and the Dynamics of Bureaucratic Control* (Theories of Institutional Design) Edição do Kindle. Cambridge University Press. Ebook.
- McLaughlin, K., Osborne, S. P., & Ferlie, E. (2005). *New Public Management, Current trends and future prospects*. ISBN 0-203-99636-4 Master e-book ISBN
- Metrô de São Paulo. *Demonstrações Financeiras de 2018 a 2022*. Recuperado de <https://ri.metrosp.com.br/central-de-resultados/>
- Metro de Santiago. (2020). *Anual Report 2020*. Recuperado de <https://www.metro.cl/minisitio/finanzas/en/informacion-financiera>
- Metropolitano de Lisboa. Relatório Consolidado de 2018 a 2022. Recuperado de <https://www.metrolisboa.pt/institucional/informar/relatorios-e-documentos/>
- Metrô podem custar de 70 mi a 1,5 bi de dólares por quilômetro. Recuperado de <https://www.mobilize.org.br/noticias/8642/metros-podem-custar-de-90-mi-a-15-bi-de-dolares-por-km.html>
- Newcastle Tyne & Wear Metro. Nexus Annual Accounts 2018/2019 a 2021/22. Recuperado de <https://www.nexus.org.uk/what-nexus/annual-reports-and-accounts>
- Perry, J. L., & Rainey, H. G. (1988). The Public-Private Distinction in Organization Theory: A Critique and Research Strategy. April 1988 *Academy of Management Review* 13(2), 182-201. doi:10.2307/258571
- Richardson, R. J. (2017). *Pesquisa social: métodos e técnicas* (4a ed. Rev., atual e ampl.). São Paulo, Atlas.
- Skelcher, C., & Smith, S. R. (2015). Theorizing Hybridity Institutional Logics, Complex Organizations, and Actor identities. The case of nonprofits. *Public Administration*, 93(2), 433-448. doi: 10.1111/padm.12105
- Smith, Malcolm. (2020). *Research Methods in Accounting* (5th ed.). Sage. Published 2003. ISBN 978-1-52649-068-1. ISBN 978-1-52649-067-4 (pbk).
- Souza, M. R., Malacrida, M. J. C., & Varela, P. S. (2023) Teste de *Impairment*: aderência das IPSAS e IFRS às empresas públicas brasileiras de transporte metroviários. Recuperado de https://anpcont.org.br/wp-content/uploads/2024/05/ID-265_merged.pdf
- Sydney Metro Annual Reports de 2018 a 2023. Recuperado de <https://www.transport.nsw.gov.au/news-and-events/reports-and-publications/sydney-metro-annual-reports>
- Toronto Transit Commission. TTC Annual Report 2018 a 2022. Recuperado de <https://www.ttc.ca/transparency-and-accountability/Annual-Reports>
- Transports de Barcelona. Annual accounts management report, S.A. 2018 a 2022. Recuperado de <https://transparencia.tmb.cat/en/economic-information/annual-accounts-and-management-reports>
- Transport for London. Annual Report and statement of accounts de 2018/19 a 2022/23. Recuperado de <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/annual-reports-past-years>
- Triviños. A. N. S. (1928). *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. 25a Reimpressão. São Paulo: Atlas. 2019.
- Vancouver Sky train. TransLink. Statutory Annual Report de 2018 a 2022. Recuperado de <https://www.translink.ca/about-us/about-translink/corporate-reports>