AO PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA PRESENCIAL Nº 029/25.

AUTO NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA., inscrita no CNPJ sob o nº 17.698.002/0001-07, com sede na Rua Clorindo Burnier, nº 120, Vitorino Braga, Juiz de Fora/MG, CEP: 36.060-270, por seu representante legal abaixo assinado, vem, respeitosamente, apresentar **PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS** ao Edital de Concorrência Pública acima identificado, que tem por objeto a concessão para operação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros na cidade de Juiz de Fora/MG, o fazendo com fulcro no artigo 164, *caput,* da Lei Federal nº 14.133/2021 c/c item 19.1 do instrumento convocatório, bem como pelos fatos e fundamentos expostos a seguir:

Preliminarmente, destaca a tempestividade do Pedido, tendo em vista que, através da Errata 1, publicada em 30 de dezembro de 2025, restou adiada a data de abertura da Concorrência para o dia 11 de fevereiro de 2026, impondo como termo final para a realização desse ato o dia 06 de fevereiro de 2026.

A medida proposta se justifica, ainda, pela necessidade de garantir uma adequada compreensão do objeto, correta precificação da proposta e mitigação de riscos jurídicos e econômico-financeiros.

I. ESCLARECIMENTOS SOBRE CONTRADIÇÕES E REMISSÕES INEXISTENTES

I.1. Item 14.4 do Edital – multa de mora "independente de notificação"

O item 14.4 prevê a possibilidade de aplicação de multa de mora "independente de notificação", o que aparenta contrariar os itens 14.8 e 14.8.1 do próprio Edital, os quais asseguram a observância do contraditório e da ampla defesa em processo administrativo prévio, em respeito aos termos do art. 157, da Lei nº 14.133/2021 e da própria Constituição Federal, em seu Art. 5º, LV.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

a) Qual a base legal para a fixação de multa de mora de 1% por dia, podendo chegar a 30% do valor do contrato, considerando os limites legais existentes, a exemplo: Código de Defesa do Consumidor (não superior a 2% do valor da prestação – art. 42), Lei n. 9.430/1996 (0,33 por dia de atraso, limitado a 20% – art. 61 e § 2º);

b) Como se dará a constatação do "atraso injustificado" uma vez que a aplicação de qualquer penalidade depende da observância dos procedimentos previstos nos itens 14.8 e 14.8.1 e a multa de mora decorre de descumprimento contratual.

c) Em quais hipóteses específicas a multa administrativa seria aplicada além da multa de mora, considerando a vedação ao bis in idem e a necessária gradação das sanções.

d) Em que hipóteses a Administração pretende aplicar a multa sobre o **valor total da nota de empenho** e em quais situações sobre o **"saldo não atendido"**;

e) Se será assegurado ao contratado o **prévio contraditório e a ampla defesa** antes da efetiva imposição e desconto da multa;

f) Se haverá procedimento administrativo próprio para apuração de eventual atraso e suas causas, especialmente nos casos de força maior, fato da Administração ou de terceiros.

I.2. Item 14.4.2 da minuta de contrato (Anexo VII)

O referido subitem (redigido como 14.3.2, na sequência lógica dos subitens 14.4) faz referência ao item 12.3.1, inexistente no instrumento contratual. Solicita-se, portanto, esclarecer qual obrigação efetivamente se pretendeu referenciar, bem como o dispositivo correto.

I.3. Subitem 14.3.1 da minuta de contrato (Anexo VII)

O dispositivo vincula a aplicação de advertência à infração descrita no item 12.1.1, que, assim como no item I.2 desse Pedido, não consta da minuta contratual.

Solicita-se esclarecer qual o item correto e a tipificação pretendida.

I.4. Cláusula 14.5 da minuta do contrato e item 14.5 do Edital – multa compensatória

Os dispositivos preveem multa compensatória em caso de inexecução total ou parcial, porém não indicam o percentual aplicável, deixando em aberto elemento essencial para a correta avaliação de riscos e formação da proposta.

a) Solicita-se informar expressamente qual o percentual da multa compensatória previsto pela Administração.

b) Se, havendo execução parcial do objeto, a multa incidirá **exclusivamente sobre a parcela inadimplida**, evitando-se penalização sobre valores já regularmente executados e aceitos.

c) Se a Administração reconhece que a incidência deve observar os princípios da **proporcionalidade e razoabilidade**, especialmente quando o atraso recair apenas sobre parcela residual do objeto.

I.5. Itens 14.6.3 do Edital e da minuta de contrato – atenuantes e agravantes

Os dispositivos fazem referência à "Lei nº 5.427/2009", diploma que não corresponde a legislação federal nem à legislação do Estado de Minas Gerais.

Dessa forma, solicita-se, respeitosamente, confirmar o diploma legal efetivamente aplicável ou, ainda, as circunstâncias que a própria administração consideraria para fins de definição de circunstâncias atenuantes e agravantes, e se seriam exaustivas ou não.

I.6. Item 14.9.1 do Edital e da minuta de contrato

O dispositivo menciona a aplicação da "alínea 'a' do item 12.8", inexistente no instrumento. Solicita-se esclarecer o dispositivo correto a que se pretendeu fazer remissão.

II. ESCLARECIMENTOS SOBRE CONDIÇÕES PREVISTAS NO EDITAL E NO CONTRATO

II.1. Item 15.2 da minuta de contrato

> **"O Contrato poderá ser extinto antes do prazo nele fixado, sem ônus para o MUNICÍPIO, quando este órgão ou entidade não dispuser de créditos orçamentários para sua continuidade, ou quando entender que o Contrato não mais lhe oferece vantagem."**

1. **S**olicita-se esclarecer como a Administração pretende compatibilizar a previsão de **extinção unilateral e sem ônus** com o regime jurídico próprio das concessões, notadamente:

   a) com o princípio da **estabilidade contratual**, essencial à viabilidade econômico-financeira de contratos de longa duração;

   b) com o dever constitucional e legal de preservação do **equilíbrio econômico-financeiro** (art. 37, XXI, da CF; arts. 9º, 23, V e 36 da Lei nº 8.987/1995);

   c) com o fato de que a concessão transfere ao particular a execução do serviço público por sua conta e risco, mediante investimentos estruturais e operacionais não recuperáveis.

2. Requer-se esclarecimento acerca da juridicidade da extinção do contrato "**sem ônus para o Município**" por ausência de créditos orçamentários, uma vez que:

   a) a insuficiência orçamentária não se qualifica como fato imputável ao concessionário;

   b) o risco orçamentário é típico da Administração concedente e, em regra, **não pode ser transferido ao particular**;

c) a legislação de concessões prevê, para hipóteses de extinção antecipada por iniciativa do Poder Concedente, o **dever de indenização dos investimentos vinculados a bens reversíveis e demais prejuízos regularmente comprovados**.

Diante disso, solicita-se esclarecer se, nessa hipótese, será assegurada **indenização integral** ao concessionário, nos termos da legislação aplicável.

3. A cláusula também autoriza a extinção do contrato quando o Município "**entender que o Contrato não mais lhe oferece vantagem**". Nesse ponto, questiona-se:

   a) quais seriam os **critérios objetivos** para essa avaliação de "vantajosidade";
   b) se essa hipótese corresponde à **encampação** prevista na Lei nº 8.987/1995;
   c) e, sendo assim, por qual razão a cláusula afirma que a extinção ocorreria "**sem ônus para o Município**", em aparente contrariedade ao regime legal da encampação, que exige **prévia indenização** ao concessionário.

4. Solicita-se esclarecer como a Administração justifica a atribuição ao concessionário do risco de extinção contratual por razões **discricionárias ou orçamentárias do Poder Concedente**, o que, em tese, compromete:
   a) a **alocação objetiva de riscos** do contrato;

   b) a **modelagem econômico-financeira** da concessão;

   c) e a própria **competitividade do certame**, por elevar de forma desproporcional o risco regulatório.

5. Por fim, requer-se esclarecimento expresso sobre:

   a) se, nas hipóteses previstas na cláusula 15.2, será assegurado ao concessionário o **direito à indenização dos investimentos realizados, dos bens reversíveis e dos prejuízos regularmente comprovados**;

   b) se haverá procedimento administrativo específico para apuração dos valores devidos;

c) e se a Administração reconhece que a extinção antecipada por ato do Poder Concedente **não pode ocorrer sem ônus**, sob pena de violação ao regime legal das concessões.

II.2 - Item 15.2.2 da minuta de contrato – extinção contratual antes do termo

O subitem acima destacado dispõe a seguinte dinâmica de extinção contratual:

> 15.2.2 Caso a notificação da não-continuidade do Contrato de que trata este subitem ocorra com menos de 2 (dois) meses de antecedência da data de aniversário, a extinção contratual ocorrerá após 2 (dois) meses da data da comunicação.

Verifica-se, portanto, que a Administração pretende flexibilizar a vinculação do prazo para a emissão de notificação de não-continuidade do contrato, admitindo o ato em prazo inferior aos 2 (dois) meses de antecedência da data de aniversário do contrato, hipótese que suscita dúvidas quanto à sua compatibilidade com o regime jurídico dos contratos de concessão por prazo determinado.

Solicita-se esclarecer o fundamento legal que embasa tal previsão, bem como sua compatibilização com a legislação aplicável às concessões de serviço público.

II.2. Item 8.16.1.1.2 do Edital – qualificação econômico-financeira

O dispositivo supramencionado assim estabelece:

> 8.16.1.1.2. As empresas concorrentes deverão demonstrar possuir capacidade econômico-financeira para arcar com os investimentos, custos e demais obrigações decorrentes da execução do contrato de concessão. A análise desta qualificação será realizada em duas frentes complementares: a avaliação da capacidade histórica (últimos 2 anos) da empresa e a análise da viabilidade (para os 15 anos da concessão) da proposta apresentada para a concessão. A documentação limitar-se-á ao último exercício no caso de a pessoa jurídica ter sido constituída há menos de 2 (dois) anos.

Entretanto, pode-se entender que a referida flexibilização impõe tratamento diferenciado para empresas constituídas há menos de 2 (dois) anos, limitando a documentação ao último exercício, destacando-se, em contraste, tratar-se de

concessão de elevada complexidade técnica e financeira, como abordou-se em diversas justificativas ao longo do instrumento convocatório.

Solicita-se esclarecer:

a) qual o fundamento técnico e jurídico que embasou tal opção regulatória;
b) se foi realizado um estudo de mercado para conhecer os potenciais fornecedores interessados na concessão; e
c) se há eventual estudo que tenha avaliado seus impactos sobre a isonomia entre licitantes e a segurança da execução contratual.

II.3. Utilização da taxa SELIC como índice de correção/recomposição

Solicita-se esclarecer o fundamento técnico e econômico-financeiro que embasou a adoção da taxa SELIC como índice aplicável à correção/recomposição, especialmente considerando a instabilidade sofrida pela taxa no histórico recente, bem como sua natureza híbrida (juros e correção monetária), informando, ainda, se foi feita uma análise ou estudo sobre os impactos da sua utilização sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Caso tenha sido realizado estudo a respeito, especificamente abordando o tema, requer a sua apresentação para melhor compreensão da dimensão econômico-financeira da concessão como um todo.

III. ESCLARECIMENTOS SOBRE A SEPARAÇÃO DOS OBJETOS: OPERAÇÃO DO TRANSPORTE E BILHETAGEM ELETRÔNICA

Tendo em vista a opção administrativa pela separação entre (i) a concessão da operação do transporte público e (ii) o sistema de bilhetagem eletrônica, solicita-se esclarecer, de forma objetiva:

a) Quem será o responsável pela administração e gestão da arrecadação tarifária, considerando a separação dos objetos, e sob qual regime jurídico se dará essa prestação;

b) Quem deterá a titularidade, a governança e o controle dos dados de bilhetagem, inclusive dados de arrecadação, validação, gratuidades e integrações;

c) Como se dará o controle do fluxo financeiro decorrente da arrecadação tarifária e quais os mecanismos de auditoria e fiscalização previstos;

d) Qual será o fluxo de repasse dos valores arrecadados à concessionária responsável pela operação do transporte, uma vez que não há previsão expressa no Edital, na minuta de contrato ou no Termo de Referência;

e) Quais instrumentos contratuais, regulatórios ou operacionais assegurarão a adequada integração entre os dois contratos, especialmente para fins de continuidade do serviço, modicidade tarifária e preservação do equilíbrio econômico-financeiro, mitigando, ainda, risco de atrasos;

f) Houve elaboração de matriz de riscos para a decisão administrativa que embasou a separação no modelo de negócio da concessão? Caso afirmativo, solicita-se a disponibilização dele.

IV. DISPONIBILIZAÇÃO DE ESTUDOS E DOCUMENTOS TÉCNICOS

Por fim, considerando as referências constantes do Edital e do Termo de Referência, especialmente no item 3 do TR, solicita-se a disponibilização integral dos seguintes documentos:

- estudos técnicos, econômico-financeiros e de modelagem que fundamentaram a estruturação da concessão;
- estudos elaborados pela Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF, mencionados nos documentos da licitação;
- demais pareceres, notas técnicas ou relatórios que embasaram as opções regulatórias, contratuais e econômicas adotadas.

V. DIVERGÊNCIAS PNEUS

Encontramos divergência nos anexos do edital, sendo especificamente nos casos de material de rodagem a utilizam de dois parâmetos de quantitativos de pneus diferentes, os quais precisam ser adequados corretamente, a fim de que possamos ter uma definição adequada de nossa proposta. Vejamos:

- **No Anexo I.H,** planilha apresentada em formato excel, temos a seguinte determinação, conforme citação abaixo, onde verificamos o parâmetro de 6 (seis) pneus:

1	Determinação do Preço Relativo aos Custos Variáveis							
1.1	Combustível		Índice de Consumo		Preço		Custo / Km	
1.1.1	Convencional (Biarticulado, Articulado, Padron 15M)		0,6727	(l/km) x	5,1420	R$/l =	3,4590	R$/km
1.2.5	Graxa		0,000128	(l/km) x	14,4230	R$/l =	0,0018	R$/km
1.2.6	Total						**0,0309**	R$/km
1.3	Rodagem (dados para pneus radiais)							
	1.3.1 - Vida Útil Pneu e Recapagens						128.000	km
	1.3.2 - Vida Útil Câmaras						0	km
	1.3.3 - Veículos Convencionais (Biarticulado, Articulado, Padron 15M)		Índice de Consumo		Preço		Custo	
	Pneus		1 x 6 x		R$ 1.925,68	=	R$ 11.554,08	
	Recapagens		3 x 6 x		R$ 521,38	=	R$ 9.384,84	
	Câmaras		1 x 6 x		R$ -	=	R$ -	
	Protetores		1 x 6 x		R$ -	=	R$ -	
	Custo Total Pneus e Recapagens						R$ 20.938,92	1.3.3.1
	Custo Total Câmaras						R$ -	1.3.3.2

- **No Anexo I.J**, disponibilizado em formato PDF, encontramos a consideração de utilização de 12 (doze) pneus:

1.3	Rodagem (dados para pneus radiais)						
	1.3.1 - Vida Útil Pneu e Recapagens					128.000	km
	1.3.2 - Vida Útil Câmaras					0	km
	1.3.3 - Veículos Convencionais (Biarticulado, Articulado, Padron 15M)	Índice de Consumo		Preço		Custo	
	Pneus	1 x 6 x		R$ 1.925,68	=	23.108,11	
	Recapagens	3 x 6 x		R$ 521,38	=	9.384,84	
	Câmaras	1 x 6 x		R$ -	=	R$ -	
	Protetores	1 x 6 x		R$ -	=	R$ -	
	Custo Total Pneus e Recapagens					R$ 32.492,95	1.3.3.1
	Custo Total Câmaras					R$ -	1.3.3.2
	Custo por km Convencionais (1.3.3.1 / 1.3.1 + 1.3.3.2/1.3.2)					R$ 0,2539	

Sem que haja a manifestação da Administração Pública quanto a qual critério deve ser observado, não haverá condições de apresentação de propostas por quaisquer empresas interessadas.

VI. DIVERGÊNCIAS VALOR FLUIDO DE FREIO.

Encontramos divergência nos anexos do edital, sendo especificamente nos casos de fluidos de freios onde se utilizam de dois parâmetos de valores diferentes, os quais precisam ser adequados corretamente, a fim de que possamos ter uma definição para apresentação de nossa proposta. Vejamos:

- **No Anexo I.H,** planilha apresentada em formato excel, encontramos a consideração de valor do fluido de freio em R$31,109 (trinta e um reais e cento e nove milésimos de real).

PARÂMETROS DE ENTRADA - JUIZ DE FORA / MG - MÊS/ANO

1.0 Preço de Diesel e Lubrificantes

Diesel - (R$ / litro)	R$ 5,142
Cárter - (R$ / litro)	R$ 6,456
Caixa de mudança - (R$ / litro)	R$ 14,394
Diferencial - (R$ / litro)	R$ 14,477
Fluido de Freio - (R$ / litro)	R$ 31,109
Graxa - (R$ / litro)	R$ 14,423

- **No Anexo I.J**, disponibilizado em formato PDF, encontramos a consideração de valor do fluido de freio em R$20,00 (vinte reais).

1.2	Lubrificantes							
1.2.1	Óleo de Motor	0,003000	(l/km) x	6,4561	R$/l	=	0,0194	R$/km
1.2.2	Óleo de Caixa de Mudanças	0,000250	(l/km) x	14,3944	R$/l	=	0,0036	R$/km
1.2.3	Óleo Diferencial	0,000250	(l/km) x	14,4772	R$/l	=	0,0036	R$/km
1.2.4	Fluido de Freio	0,000080	(l/km) x	20,0000	R$/l	=	0,0016	R$/km
1.2.5	Graxa	0,000128	(l/km) x	14,4230	R$/l	=	0,0018	R$/km
1.2.6	Total						0,03	R$/km

Sem que haja a manifestação da Administração Pública quanto a qual critério deve ser observado, não haverá condições de apresentação de propostas por quaisquer empresas interessadas.

VII. ESTRUTURAÇÃO DAS LINHAS E NÚMERO DE VEÍCULOS.

O Anexo I. – Termo de Referência, especialmente em seu Item 5.7, assim descreve:

B. MAPEAMENTO DAS LINHAS

5.7. A seguir é apresentada a nova estrutura de linhas a serem operadas no transporte coletivo do município de Juiz de Fora, pensadas em otimizar a circulação de veículos por bairros e no centro da cidade em uma estrutura BRS, com linhas expressas, linhas de bairro, linhas diretas centro-bairro e linhas rurais. Os principais dados do serviço proposto estão relacionados a seguir:

Quadro 1: Demanda mínima de operação para a rede de transporte

Número de linhas	253 Linhas
Frota Operacional	595 Veículos
Frota Reserva	59 Veículos
Frota Total	654 Veículos
Quilometragem Total (mensal)	4.641.117 km

Existe uma divergência metodológica e conceitual em relação ao que está sendo demonstrado no Item 5.7 do Anexo I - Termo de Referência e a composição da planilha de custos, uma vez que na planilha de custos os veículos reservas não estão desmembrados, o que compromete a clareza da composição dos custos, incidências e composição dos fatores de utilização (FU), uma vez que estes são calculados em razão da frota operacional, desconsiderando a frota reserva.

7.0 Resumo - Cálculo Automático

7.1 Dados Operacionais

	Convencional	Micro	Padron	Veíc. Peq. Porte	Total
Frota Operacional	4	345	305	0	654
Frota Reserva					0
Frota Total	4	345	305	0	654
Quilometragem Mensal					
Operacional	4.641.117				4.641.117
Ociosa					0
Total	4.641.117				4.641.117
Produção Média Mensal	7.097				7.097

A formação de custos dos veículos reservas devem ser apresentadas à parte, da forma como se apresenta, não há remuneração de tal fator, ou há uma discrepância da quilometragem estabelecida.

Há de se mensurar que deve ser estabelecido o critério de pagamento da quilometragem em separado do custo da formação dos veículos reservas, tendo em vista que quanto da remuneração da empresa, com certeza o pagamento será efetuado pela quilometragem produzida e não pela estimativa total do modelo. Saliente-se a quilometragem rodável é uma variável no sistema e não um vínculo permanente na formação do custo do sistema.

Sem que haja a manifestação da Administração Pública quanto ao critério de remuneração da frota reserva (alocação de seu custo e quantidade de veículos ou qual a forma da sua remuneração), não haverá condições de apresentação de propostas por quaisquer empresas interessadas.

VIII. ESTRUTURAÇÃO DAS LINHAS E NÚMERO DE VEÍCULOS DE PEQUENO PORTE – SERVIÇOS DE APOIO.

O Anexo I. – Termo de Referência, especialmente em seu Item 5.11, assim descreve:

> **C.II. Características do Serviço de Apoio que será Operado**
>
> **5.11.** Além da frota necessária para operação das linhas regulares de transporte coletivo (Anexo I.A - Especificações Técnicas para os Veículos), serão utilizados mais 22 (vinte e dois) veículos de pequeno porte adaptados para pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) e Mobilidade Reduzida (Anexo I.B - Especificações Técnicas dos Veículos Adaptados para Usuários Autistas e/ou com Mobilidade Reduzida), conforme estabelecido na Lei nº 8.919, de 11 de setembro de 1996 e na Lei Municipal nº 9.244, de 26 de março de 1998.

Não foi identificado em todo edital e seus anexos, a composição de custos destes serviços e levando-se em consideração a quantidade de veículos e suas características específicas.

Sem que haja a manifestação da Administração Pública quanto ao critério de remuneração dos serviços de apoio (vinte e dois veículos), não haverá condições de apresentação de propostas por quaisquer empresas interessadas.

IX. COMPOSIÇÃO DE CUSTOS DOS ENCARGOS SOCIAIS.

O Anexo I. – Termo de Referência, especialmente em seu Item 8, assim descreve:

> ***8. MODELO DE ELABORAÇÃO DA PROPOSTA DE PREÇOS***
>
> ***8.1. Para participar do processo licitatório, a proponente deverá apresentar proposta econômica em conformidade com as orientações constantes no Edital e em seus anexos específicos.***
>
> ***8.2. A responsabilidade pela realização de investigações, levantamentos, estudos e projetos necessários à formulação da proposta econômica será integralmente da licitante, correndo por sua conta e risco.***
> ***8.3. Na elaboração da proposta econômica, a licitante deverá considerar todos os aspectos pertinentes, incluindo: encargos financeiros e tributários; custos e despesas operacionais***

da concessão; riscos assumidos; prazo contratual; estrutura de financiamento planejada; e benefícios fiscais aplicáveis. ((...)"

Ocorre que no mesmo anexo, em seu item 4, temos como orientações da estimativa do valor da contratação, os seguintes parâmetros:

"4. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

4.1. O objeto licitado, que consiste na concessão dos serviços de transporte coletivo, foi precedido por estudos técnicos que fundamentaram a estruturação econômico-financeira desta licitação.

4.2. Os documentos foram elaborados com base em dados locais e referências públicas, sendo assim, suficientes para embasar a definição dos valores e as condições da concessão, o que garante a viabilidade técnica e financeira do certame.

4.3. Nesse ponto, cabe registrar que a remuneração da CONCESSIONÁRIA será realizada com base no custo por quilômetro efetivamente rodado, apurado mediante os sistemas de monitoramento e controle disponibilizados pelo PODER CONCEDENTE, em especial o sistema de bilhetagem eletrônica, GPS e demais ferramentas de auditoria.

4.4. O valor do quilômetro (R$/km) será fixado conforme planilha de apuração de custos detalhada no Anexo I.H deste Termo de Referência, abrangendo despesas operacionais com a finalidade de ressarcimento dos gastos incorridos (combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, pessoal e encargos trabalhistas, depreciação de veículo, depreciação com máquinas e equipamentos, ressarcimento de capital de terceiros, tributos, despesas administrativas), e a remuneração do capital próprio investido."

Dois aspectos devem ser levados em consideração: primeiro (item 4.3) determinando que a remuneração da Concessionária será efetuada pelo valor do quilômetro rodado e (item 4.4) que o valor do quilômetro rodado "será fixado conforme Anexo I. H.

Não há como apresentarmos um padrão de proposta fundamentado na parametrização dos termos descritos da apresentação da proposta de preços se houverem inconsistências no anexo referente ao modelo de composição de custos.

Neste sentido informamos que o Anexo I. I., determina as regras de composição da formação de custos e especificamente para os encargos sociais, item 2.1.1 composição para os motoristas:

> **Regras para o edital**
>
> Devem ser utilizados os encargos vigentes na data da divulgação do edital. Os encargos são: SEST (1,5), SENAT (1), SEBRAE (0,6), INCRA (0,2), FGTS (8), Salário educação (2,5), Acidente de trabalho (3) e INSS Patronal (5). Outros encargos incidentes sobre a folha e não previstos devem ser apresentados ao PODER CONCEDENTE para a composição dos custos com pessoal.

Neste sentido informamos que o Anexo I. J., determina valores para composição dos preços de referência (MAC), a seguinte determinação:

2.1	Despesas com Pessoal	Salários		FU		Encargo Social		Meses / Ar
	2.1.1 - Motoristas	R$ 3.070,93	x	3,1627	x	1,2180	x	12
	2.1.2 - Cobradores	R$ -	x	0,0000	x	0,0000	x	12
	2.1.3 - Fiscais	R$ 2.384,42	x	0,0984	x	1,2180	x	12
	2.1.4 - Pessoal Administrativo	R$ 2.718,63	x	0,3401	x	1,2180	x	12
	2.1.5 - Pessoal de Manutenção	R$ 2.525,97	x	0,6172	x	1,2180	x	12
	2.1.6 - Menor Aprendiz	R$ 1.518,00	x	0,0825	x	1,1580	x	12

Verificam-se divergências na composição de todos os parâmetros de encargos sociais para todos os cargos, os quais estão apresentados em percentuais abaixo do que realmente deve ser aplicado para a correta formação de custos. Há necessidade de que haja explicação quanto a tal procedimento.

Sem que haja a manifestação da Administração Pública quanto ao critério de remuneração dos encargos sociais, não haverá condições de apresentação de propostas por quaisquer empresas interessadas.

X. COMPOSIÇÃO E CÁLCULOS DISTINTOS DOS TERMOS DO ACORDO COLETIVO.

Conforme descrito no item IX, há também a demonstração de erro na composição e cálculo dos benefícios dos colaboradores, os quais são regidos por acordo coletivo e nesse sentido deve ser observdo pela Administração para a real apresentação dos custos.

Sem que haja a manifestação da Administração Pública quanto ao critério de remuneração dos encargos sociais, não haverá condições de apresentação de propostas por quaisquer empresas interessadas.

XI. COMPOSIÇÃO INCORRETA DO VALOR DO CUSTO DO IPVA.

Conforme descrito no item IX, há também a demonstração de erro na composição e demonstração do cálculo do IPVA, o qual deveriam corresponder a 1% (um por cento) do valor do veículo.

Sem que haja a manifestação da Administração Pública quanto ao critério de remuneração do IPVA, não haverá condições de apresentação de propostas por quaisquer empresas interessadas.

XII. COMPOSIÇÃO INCORRETA DE OUTROS QUESITOS.

Conforme descrito no item IX, há também a demonstração de erro na composição e demonstração do cálculo de diversos quesitos, os quais impedem a formação correta de custos na proposta de preços:

- Custos de peças e acessórios;
- A demonstração de um índice baixo para as despesas gerais;
- A demonstração de um índice baixo para as despesas com seguros de responsabilidades civis;
- A não previsão de critérios para a reoneração da folha de pagamento, a qual implicará em majoração dos custos que atualmente são praticados e apresentados no modelo do Município para a presente concorrência; e
- A utilização de índice de índice de correção já extinto, a Unidade Fiscal de Referência (UFIR), extinta pela Medida Provisória N.º 1.973-67/2000 e convertida na Lei N.º 10.522/2002, nos termos do seu art. 29, § 3º.

Sem que haja a manifestação da Administração Pública quanto a tais critérios de remuneração e apresentação de uma planilha que realmente comprove a técnica de formação dos custos dos serviços, não haverá condições de apresentação de propostas por quaisquer empresas interessadas.

XIII. DA AVALIAÇÃO DE RISCOS DA FORMA DE REMUNERAÇÃO DO CAPITAL

13.1. Risco de volatilidade da política monetária (Selic)

O principal risco da fórmula remuneração do capital é sua **alta sensibilidade à taxa Selic**, que no Brasil, tem como principais características: ser uma das mais voláteis entre países emergentes; oscila fortemente conforme ciclos inflacionários, crises externas, choques fiscais, políticas monetárias etc; conforme verificamos nesses últimos governos federais, variou ente 2% (dois por cento) a 14% (quatorze por cento) ao ano em poucos anos.

Como impactos contratuais, teríamos o custo para o poder concedente, tendo em vista que toda vez que a SELIC subir, aumentar-se-á automaticamente o Ke, elevando os custos tarifários ou a necessidade de subsídio. As diferenças apuradas alteram significativamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A de se avaliar ainda o impacto a longo prazo, o uso da SELIC, pode ser considerado adequado a curto prazo, mas não como um indicador indireto para o retorno real sobre o capital investido (ROIC) quando este último é difícil de medir diretamente ou não está imediatamente disponível. Vejamos que tratamos de investimentos longos, tais como: frota com vida útil de quase uma década, garagens, máquinas e instalações que superam até mesmo a duração de duas décadas.

Nesse sentido temos que a fórmula passa a refletir mais a "temperatura momentânea" da economia do que o risco estrutural do transporte coletivo.

Devemos considerar ainda que tal fórmula demanda incentivos fora do contexto do investimento, que podem ser "perversos" para a estrutura do negócio. Vejamos que em cenários de SELIC alta, a remuneração pode se tornar excessiva, sem relação com o desempenho ou risco real do negócio. Em conjunturas onde a SELIC se transparece baixa, o retorno pode se tornar insuficiente, desestimulando investimentos ou ampliando riscos de subcapitalização da concessionária.

13.2. Risco de subcapitalização e dificuldade de alavancagem

A fórmula utilizada estabelece que somente o capital próprio será remunerado pela fórmula Ke, e que os juros de capital de terceiros só são reembolsados até o limite da Selic (quando já forem quitados), sem ressarcimento de spreads, taxas ou encargos. Isso gera incentivos e riscos relevantes: incentiva a não utilização de financiamentos bancários, tendo em vista que no caso de sua utilização

somente se remunera o investimento já quitado, ou seja, indiretamente não remunera os spreads (indicativo da taxa de captação de dinheiro e a da sua cobrança no empréstimo); e aumenta a proporção de capital próprio para financiar ativos.

Tal processo pode elevar o custo de oportunidade para o investidor, criar barreiras à entrada de empresas com menor liquidez e concentrar o mercado que se propõe conceder a empresas de grande porte.

Também poderemos ter um cenário onde a empresa, a depender do custo do crédito, poderá postergar investimentos, gerando uma frota envelhecida e consequentemente comprometer a qualidade, a confiabilidade e a segurança do transporte.

13.3. Riscos macroeconômicos adicionais

O modelo usa taxa nominal, não real (sendo altamente influenciado pela inflação estrutural). Em cenários de forte inflação, a Selic sobe, aumentando o Ke nominal, porém o custo dos insumos também sobe (diesel, pneus, peças); o reajuste tarifário nem sempre acompanha esse aumento.

Assim teremos o risco de formação de pressões periódicas por reequilíbrio econômico-financeiro.

Há uma instabilidade fiscal, pois a SELIC é altamente sensível ao déficit público, às incertezas fiscais, às mudanças no regime financeiro do Tesouro Nacional e a desvios da meta de inflação.

Em concessões de transporte urbano, que dependem de previsibilidade, essa vinculação é arriscada.

Não se pode negar a existência de risco regulatório e político, pois é comum na execução dos transportes urbanos a existência de uma pressão política por tarifas baixas; resistências a reequilíbrios e interferências políticas governamentais (em substituição a políticas públicas).

A oscilação do Ke pode gerar conflitos recorrentes entre concessionária e poder concedente.

13.4. Avaliação da escolha do prêmio de risco fixo (4,65%)

O prêmio de risco é incomum por ser fixo ao longo de toda a concessão, bem como modesto para um serviço arriscado, intensivo em capital e com forte regulação tarifária.

Assim, o prêmio estabelecido somente poderia ser considerado para um ambiente estável e com subsídios sólidos,

Muitos são os riscos para garantir equilíbrio de tal premiação, tais como:

- A Demanda altamente dependente de política urbana, sujeitas a mudanças no redesenho de linhas, nas decisões de políticas de governos, no modelo de integração tarifária e nas gratuidades, que podem alterar a receita sem alterar a base de capital investida.

- Temos uma vertente de substituição tecnológica, que deve ser considerada como eminente para um período superior a uma década, tais como: eletrificação acelerada da frota; exigência de ônibus mais caros; mudanças em padrões ambientais.

Se o Ke variar muito com a Selic, torna-se difícil planejar amortizações e reinvestimentos.

- Pressão por equilíbrio econômico-financeiro

Em cenários de queda da demanda (como pós-pandemia), a concessionária poderá operar abaixo do ponto de equilíbrio, exigir compensações tarifárias, pressionar pela revisão contratual.

Vejamos que por mais que o controle da receita fique por conta do Poder Público ou de outros terceiros, não há garantia de que haverá, e se houver, como ocorrerá os pagamentos e seus prazos, fato que torna o modelo de remuneração inadequado para a presente licitação.

A regra de remuneração proposta possui **méritos importantes**, como:

- Combinar previsibilidade (prêmio fixo) com atualização macroeconômica (Selic).
- Evitar remuneração excessiva de ativos financiados por crédito.
- Garantir que a remuneração reflita parcialmente o ambiente econômico vigente.

Entretanto, apresenta **riscos relevantes**, especialmente para um contrato de longo prazo:

1. Excessiva dependência da Selic, uma variável extremamente volátil no Brasil.

2. Assimetria: remuneração pode oscilar sem relação com o risco estrutural do negócio.

3. Fragilização do planejamento de longo prazo da concessionária.

4. Desincentivo ao financiamento bancário, com risco de subcapitalização.

5. Possibilidade de repetidos pedidos de reequilíbrio, especialmente em ciclos de Selic alta.

6. Prêmio de risco fixo possivelmente subdimensionado frente ao risco regulatório setorial.

7. Risco político na aplicação e aceitação dos reajustes tarifários decorrentes do Ke.

8. Fere o princípio da previsibilidade tarifária (art. 11, Inc. III, Lei Federal Nº 14.133/2021).

9. O concessionário passa a não recompor integralmente o custo financeiro, violando o art. 9º, § 2º da Lei Federal nº 8.987/95 (garantia de equilíbrio econômico-financeiro).

Diante de tais questionamentos, não há como quaisquer empresas interessadas, apresentar uma proposta adequada, sem que o Poder Público Municipal, apresente seu projeto, uma alteração na forma da remuneração, ou que apresente uma matriz de risco levando-se todos os aspectos elencados acima e outros que com certeza existem.

XIV. DA AVALIAÇÃO DE RISCOS DA ARRECADAÇÃO TARIFÁRIA

A proposta de manter a arrecadação tarifária sob gestão exclusiva do poder concedente, desvinculando-a da operação do sistema, representa um ponto de vulnerabilidade estrutural para a sustentabilidade financeira da concessão.

Embora o modelo de remuneração por quilômetro rodado reduza o risco de demanda, a centralização total dos fluxos financeiros cria um ambiente de insegurança jurídica e operacional para o concessionário, por no mínimo 3 (três) motivos principais:

1. Ausência de autonomia financeira:

A concessionária dependerá integralmente da medição e do repasse realizados pelo Município. Qualquer atraso, divergência de apuração ou contingenciamento orçamentário impactará diretamente o fluxo de caixa e a capacidade de pagamento de folha, fornecedores e financiamentos.

2. Risco de contingenciamento e atrasos de subsídio:

A experiência nacional em contratos de transporte público demonstra que a falta de repasse tempestivo de subsídios gera desequilíbrios permanentes. O edital não define prazo máximo nem correção por atraso, expondo o operador a um risco fiscal que não está sob seu controle.

4. Perda de transparência e estímulo à eficiência:

Ao retirar da concessionária a gestão do sistema de bilhetagem e da arrecadação, o modelo rompe o vínculo entre qualidade do serviço e desempenho econômico, eliminando o incentivo à fidelização de passageiros, combate à evasão e inovação comercial.

Em um contrato de 15 (quinze) anos de duração, a viabilidade depende de previsibilidade de receita e segurança no fluxo financeiro. A operação sob total controle financeiro do poder público, sem garantias automáticas de repasse e sem mecanismos de correção imediata, contraria os princípios de equilíbrio econômico-financeiro previstos nas Leis nº 8.987/1995 e nº 14.133/2021.

Outro critério, que foge da ingerência financeira, mas pode definir a paralização do sistema, é a falta de estabelecimento de critérios para encontro de contas entre o controle de entrada de passageiros pela empresa concessionária e a bilhetagem. Há de se considerar que o número de passageiros que ocupam os veículos ao longo de toda a rodagem dos veículos afeta significativamente o custo de operação do sistema. Reflitam que o peso dos veículos, o número de paradas ao longo do sistema indicará maior ou menor custo além disso, outros critérios que poderão ser avaliados na qualidade da prestação dos serviços, tais como tempo de percurso etc. Não há como desvencilhar o controle de tais critérios da concessionária

Diante disso, propõe-se que o edital seja ajustado para que o concessionário administre a bilhetagem e a arrecadação do sistema.

No mínimo haverá necessidade de demonstração de uma matriz de riscos que poderão influenciar a operação do sistema com tais controles efetivados por responsáveis distintos.

Diante de tais questionamentos, não há como quaisquer empresas interessadas, apresentar uma proposta adequada, sem que o Poder Público Municipal, apresente suas justificativas para manutenção da atual proposta ou, ou que apresente uma matriz de risco levando-se todos os aspectos elencados acima e outros que com certeza existem.

4. CONCLUSÕES

Os esclarecimentos ora solicitados são essenciais para a adequada compreensão do certame, correta avaliação dos riscos envolvidos e elaboração de proposta em estrita conformidade com o Edital, impondo, toda forma, a suspensão do Edital, considerando a complexidade e os impactos dos esclarecimentos apresentados.

Atenciosamente,

RAFAEL TORRES SANTANA:00457765631

Assinado de forma digital por RAFAEL TORRES SANTANA:00457765631

AUTO NOSSA SENHORA APARECIDA LTDA.

CNPJ: 17.698.002/0001-07

RAFAEL TORRES SANTANA