EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) PREFEITO(A) DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA – MG

LZX PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO DE BENS LTDA, sociedade empresária devidamente inscrita no CNPJ sob o nº 76.543.107/0001-48, doravante denominada IMPUGNANTE, representada por seu representante legal, vem, respeitosamente à presença de Vossa Excelência, com fundamento do art. 164 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 (Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos), apresentar

IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº CC 029/2025,

que tem por objeto a concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de Juiz de Fora, pelas razões de fato e de direito a seguir expostas.

1) DA TEMPESTIVIDADE

O Edital de Concorrência Pública nº CC 029/2025 foi publicado em 10/01/2026, estabelecendo o prazo para impugnação até 3 (três) dias úteis antes da data designada para a abertura das propostas, nos termos do art. 164, § 1º, da Lei nº 14.133/2021. Considerando que a sessão de abertura está marcada para as 09:30h do dia 11/02/2026, a presente impugnação é tempestiva, uma vez protocolada dentro do prazo legal.

2) DOS FATOS

Após análise detalhada do Edital e seus anexos, diversas irregularidades e vícios que ferem princípios constitucionais e legais aplicáveis às licitações públicas, notadamente os da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, isonomia e

competitividade (art. 37, caput, da CF/1988; art. 5º da Lei nº 14.133/2021) foram identificados.

Tais vícios comprometem a transparência, a economicidade e a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, podendo resultar em prejuízos ao erário e à prestação do serviço público essencial.

Tais irregularidades serão detalhadas a seguir, com fundamentação doutrinária e jurisprudencial.

3) DA IMPUGNAÇÃO. DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

3.1. DA AUSÊNCIA DE MENSURAÇÃO ESPECÍFICA DOS CUSTOS DAS TECNOLOGIAS NO CÁLCULO DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO

a) Do regime jurídico aplicável aos custos tecnológicos nas concessões de transporte coletivo

A concessão do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros submete-se ao regime jurídico especial da Lei nº 8.987/1995, que impõe a obrigatoriedade de transparência na composição da remuneração e da tarifa, bem como a preservação do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato (arts. 9º e 11).

Tal regime decorre diretamente do art. 175 da Constituição Federal e se integra à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que exige planejamento tarifário sustentável, com a incorporação explícita dos custos tecnológicos, operacionais e ambientais (art. 5º, VII).

A Lei nº 14.133/2021 aplica-se subsidiariamente (art. 186), reforçando a necessidade de descrição precisa do objeto (art. 25, §1º), incluindo impactos econômicos de exigências tecnológicas, sem omissões que restrinjam a isonomia e a competitividade.

Nesse contexto, exigências tecnológicas relevantes — como sistemas elétricos para rastreamento e veículos elétricos/híbridos (Anexo I.A) — não podem ser tratadas de forma implícita ou agregada, devendo ser mensuradas de forma específica e objetiva no modelo econômico-financeiro da concessão (ex.: MAC e DCC), de modo a permitir

a avaliação da viabilidade econômica pelas licitantes e a formulação de propostas consistentes.

A omissão viola esses preceitos, gerando insegurança jurídica e potencial desequilíbrio, conforme jurisprudência do TCU (Acórdão nº 2318/2024) que exige desagregação de custos para transparência. Marçal Justen Filho (2023, p. 512) reforça que "custos tecnológicos devem ser quantificados para preservar modicidade, sob pena de nulidade".

Portanto, exigências tecnológicas relevantes não podem ser tratadas de forma implícita ou agregada, devendo ser mensuradas de forma específica e objetiva no modelo econômico-financeiro da concessão, de modo a permitir a avaliação da viabilidade econômica pelas licitantes e a formulação de propostas consistentes.

b) Do princípio da transparência e da necessidade de mensuração específica dos custos tecnológicos

Os princípios da transparência, publicidade e segurança jurídica (art. 37, caput, da CF/1988) impõem que todos os custos relevantes da concessão sejam claramente identificados, quantificados e demonstrados no edital e em seus anexos econômicos.

A Lei nº 8.987/1995 exige que o contrato contenha critérios claros de remuneração e revisão, fundados em custos reais e verificáveis (art. 23, II e IV), enquanto a Lei nº 12.587/2012 determina que a incorporação de inovações tecnológicas seja acompanhada de avaliação objetiva de seus impactos econômicos e tarifários (art. 42).

A aplicação subsidiária da Lei nº 14.133/2021 reforça esse dever, ao exigir planejamento adequado, definição clara do objeto e estimativa completa dos custos da contratação, vedando omissões que restrinjam a competição ou comprometam a isonomia (art. 18, §1º).

O Tribunal de Contas da União, em julgados recentes, tem rechaçado modelos de concessão de transporte que imponham obrigações relevantes sem a correspondente mensuração econômica no cálculo da tarifa e da remuneração, por entender que tais omissões comprometem a transparência, o equilíbrio econômico-financeiro e a própria seleção da proposta mais vantajosa, conforme consignado, entre outros, no Acórdão nº 2.318/2024 – Plenário.

Na mesma linha, Marçal Justen Filho adverte que a ausência de quantificação clara e prévia dos custos essenciais “abre espaço para distorções, manipulações e disputas

futuras, em afronta aos princípios da economicidade e da segurança jurídica" (Comentários à Lei de Concessões, 2023, p. 512).

Desse modo, a omissão identificada no edital impugnado não constitui mera falha formal, mas vício material apto a gerar graves riscos de desequilíbrio contratual, aumento de litigiosidade e prejuízos ao usuário e ao erário ao longo da execução da concessão.

c) Das exigências tecnológicas previstas no edital e da omissão de sua mensuração econômica

O edital e seus anexos técnicos estabelecem um conjunto extenso, complexo e tecnicamente sofisticado de exigências tecnológicas, que ultrapassam o nível meramente acessório da prestação do serviço e assumem relevância econômica própria, dentre as quais se destacam, sem caráter exaustivo:

- implantação e operação de sistemas de rastreamento e monitoramento veicular em tempo real, com elevados níveis de precisão e disponibilidade;
- instalação de sistemas de videomonitoramento embarcado, com gravação contínua, armazenamento de dados e manutenção permanente dos equipamentos;
- adequação da infraestrutura elétrica dos veículos para suportar validadores, painéis eletrônicos, equipamentos de ITS e sistemas embarcados diversos;
- exigência de veículos híbridos ou elétricos, acompanhada de obrigações ambientais específicas, inclusive quanto à destinação e ao descarte sustentável de componentes e baterias;
- integração contínua e obrigatória dos sistemas tecnológicos da concessionária com as plataformas e centros de controle do Poder Concedente.

Tais exigências, por sua própria natureza, geram custos relevantes, permanentes e cumulativos, relacionados à implantação inicial (CAPEX), operação continuada, manutenção, atualização tecnológica, licenciamento, conectividade, segurança da informação e obsolescência dos sistemas, impactando de forma direta e significativa a estrutura econômico-financeira da concessão.

Não obstante a relevância e o impacto econômico dessas obrigações, verifica-se que em nenhum ponto do edital, nem em qualquer de seus anexos técnicos ou econômico-

financeiros, há mensuração específica, detalhada ou individualizada dos custos associados às tecnologias exigidas.

Inexiste, de forma absoluta:

- identificação de rubricas próprias destinadas aos custos tecnológicos;
- memória de cálculo que permita compreender como tais custos foram considerados;
- parâmetros unitários por veículo, por sistema ou por quilômetro rodado;
- estimativa do impacto dos custos tecnológicos na tarifa ou na remuneração de referência;
- metodologia de atualização, revisão ou amortização desses custos ao longo do prazo da concessão.

Ressalte-se que tal omissão não se confunde com a futura definição de valores contratuais, uma vez que a definição e a transparência dos custos estruturantes da concessão são exigências próprias da fase licitatória, indispensáveis à formulação das propostas e à aferição da viabilidade econômica do modelo.

A ausência de qualquer mensuração específica dos custos tecnológicos impede que os licitantes compreendam, avaliem e precifiquem adequadamente os encargos assumidos, transferindo-lhes riscos indeterminados e inviabilizando a comparação objetiva entre propostas, o que compromete a própria racionalidade do certame.

Dessa forma, a omissão identificada não constitui falha formal ou secundária, mas vício material grave, que compromete a transparência do edital, fragiliza o equilíbrio econômico-financeiro inicial da concessão e afronta os princípios da segurança jurídica, da isonomia e da modicidade tarifária.

d) Da violação à modicidade tarifária e ao equilíbrio econômico-financeiro

A inexistência de mensuração específica e transparente dos custos tecnológicos impostos pelo edital configura violação direta ao art. 9º da Lei nº 8.987/1995, que consagra a modicidade tarifária como princípio estruturante das concessões de serviço público, bem como ao art. 11 do mesmo diploma, que assegura o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato com base em custos reais e objetivamente identificáveis.

Essa violação é agravada pela ausência de memória de cálculo no Anexo I.M (equilíbrio econômico-financeiro), conforme análise dos documentos revela, e contraria o art. 174 da Lei nº 14.133/2021, que exige estudos de viabilidade com estimativas desagregadas de custos, ausentes em todo Edital e Anexos, que estima remuneração global sem rubricas específicas para tecnologias.

A modicidade tarifária não se compatibiliza com modelos econômico-financeiros que ocultam ou diluem custos relevantes em rubricas genéricas, pois a tarifa somente pode ser considerada módica quando resulta de uma estrutura de custos clara, verificável e tecnicamente justificada. Da mesma forma, o equilíbrio econômico-financeiro pressupõe que todos os encargos impostos ao concessionário estejam expressamente considerados no cálculo da remuneração, desde a origem do certame.

Conforme Acórdão TCU nº 2265/2015-Plenário, a ausência de desagregação de custos em editais de concessão viola a modicidade tarifária, gerando instabilidade contratual. Ademais, o STJ, no REsp 1.758.932/SP, reconhece que omissões econômicas fragilizam o equilíbrio inicial, autorizando impugnação.

A omissão identificada tende, de forma previsível e recorrente, a produzir efeitos adversos, tais como:

- subestimação artificial da tarifa ou da remuneração de referência na fase licitatória;
- formulação de propostas economicamente frágeis ou inexequíveis;
- multiplicação de pedidos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ao longo da execução contratual;
- elevação posterior da tarifa ao usuário ou ampliação de subsídios públicos para cobertura de custos não previstos;
- prejuízos diretos ao usuário do serviço e ao erário, em afronta aos princípios da economicidade e da eficiência;
- comprometimento dos Indicadores de Qualidade de Serviços (IQS), previstos na Cláusula Sétima (pág. 5-6), pois dependem de tecnologias não orçadas, potencializando multas ou ineficiências operacionais.

Tal prática também contraria os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que exige planejamento sustentável dos serviços de transporte

coletivo, fundado na identificação e mensuração dos custos operacionais, tecnológicos e ambientais, de modo a garantir a viabilidade econômica do sistema sem comprometer a acessibilidade e a modicidade das tarifas.

Dessa forma, a ausência de mensuração específica dos custos tecnológicos não representa mero aspecto técnico do edital, mas vício estrutural que compromete a legalidade do modelo tarifário adotado e fragiliza, desde a origem, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. A seguir, tabela sintetizando as violações identificadas:

Violação	Base Legal/Edital	Impacto Técnico
Omissão de custos tecnológicos	Art. 9º Lei 8.987/1995 (modicidade)	Subestimação tarifária, elevando OPEX
Fragilização do equilíbrio	Art. 11 Lei 8.987/1995	Multiplicação de pleitos de reequilíbrio
Ausência de desagregação	Art. 174 Lei 14.133/2021; Anexo I.A (págs. 1-5)	Risco de ineficiência nos IQS (Anexo I.N)

e) Da jurisprudência dos Tribunais de Contas

A jurisprudência dos Tribunais de Contas, em especial do Tribunal de Contas da União (TCU), é firme e reiterada no sentido de que a imposição de exigências tecnológicas relevantes em concessões de serviço público deve ser necessariamente acompanhada da correspondente mensuração explícita de seus custos no modelo econômico-financeiro e no cálculo tarifário, sob pena de violação aos princípios da transparência, da modicidade tarifária e do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Essa orientação consolida-se em acórdãos que enfatizam a necessidade de preservação do equilíbrio inicial por meio de detalhamento de custos no ato convocatório, evitando omissões que fragilizem a competição e elevem riscos contratuais.

O TCU tem sistematicamente rechaçado modelos de concessão que transferem ao concessionário custos implícitos ou indeterminados, sem a devida identificação e quantificação prévia, especialmente quando tais custos são ocultados em rubricas genéricas ou dissociados de memória de cálculo clara e verificável. Em tais hipóteses, o Tribunal reconhece que a ausência de detalhamento compromete a confiabilidade

das propostas, fragiliza a competição e eleva o risco de desequilíbrios contratuais futuros.

Conforme o Acórdão TCU nº 2265/2015-Plenário, a omissão de elementos essenciais no ato convocatório, como custos associados a obrigações contratuais, pode levar à insubsistência de decisões administrativas, demandando provimento para correção.

No Acórdão TCU nº 2318/2024-Plenário, reforça-se que elementos como custos operacionais e investimentos são essenciais para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro, criticando modelos que não os quantificam adequadamente.

Da mesma forma, o Acórdão TCU nº 762/2024-Plenário destaca a necessidade de atenuação de impactos em reclassificações tarifárias, implicando que omissões iniciais de custos tecnológicos demandam recomposições, o que instabiliza o contrato.

Nesse sentido, são considerados juridicamente inadequados, segundo a orientação consolidada do TCU, modelos que:

- impõem obrigações tecnológicas relevantes sem a correspondente precificação específica, como ocorre com os sistemas tecnológicos (*ANEXO I.D - SISTEMAS TECNOLÓGICOS)*;
- deixam de apresentar memória de cálculo apta a demonstrar a formação da tarifa ou da remuneração, ausentes no edital;
- diluem custos tecnológicos em rubricas amplas e genéricas, inviabilizando o controle e a fiscalização, conforme verificado no modelo econômico-financeiro sem desagregação para ITS e monitoramento.

Os Tribunais de Contas Estaduais igualmente têm adotado entendimento convergente, determinando a suspensão ou a retificação de concessões de transporte coletivo urbano quando constatada a ausência de precificação específica de tecnologias estruturantes, por reconhecerem que tal omissão compromete a legalidade do certame, a isonomia entre os licitantes e a sustentabilidade econômico-financeira da concessão.

Por exemplo, no Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE-PR), decisões sobre concessões de transporte coletivo municipal enfatizam o equilíbrio econômico-financeiro em face de impactos externos, exigindo quantificação prévia de custos para evitar desequilíbrios. No Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCE-MG),

análises de editais de concessão de transporte público destacam a necessidade de leitura atenta para identificar omissões que afetem a administração municipal.

Portanto, à luz da jurisprudência consolidada dos órgãos de controle, a modelagem adotada no edital impugnado revela-se incompatível com os parâmetros mínimos de legalidade e transparência exigidos para concessões de serviço público.

f) Do entendimento da doutrina especializada

A doutrina administrativa é firme ao afirmar que a imposição de encargos tecnológicos sem sua correspondente mensuração econômica viola o regime jurídico das concessões, comprometendo princípios como a transparência, o equilíbrio econômico-financeiro e a modicidade tarifária.

Marçal Justen Filho, em sua obra "Teoria geral das concessões de serviço público" (São Paulo: Dialética, 2003, p. 390), ensina que o equilíbrio econômico-financeiro deve ser preservado desde a fase licitatória, com detalhamento claro das obrigações e custos no edital, sob pena de frustrar a competitividade e gerar instabilidade contratual.

No contexto de custos tecnológicos, Marçal Justen Filho enfatiza que omissões no modelo econômico-financeiro, como a ausência de precificação específica para investimentos em tecnologias, configuram defeito jurídico, pois diluem encargos relevantes em rubricas genéricas, violando a equação inicial de receitas e despesas.

Celso Antônio Bandeira de Mello, em "Concessão de serviço público e sua equação econômico-financeira" (Revista de Direito Administrativo, v. 259, 2012, p. 251-268), destaca que a transparência na definição dos custos essenciais da concessão é condição indispensável para evitar arbitrariedades e preservar a legalidade, argumentando que a equação econômico-financeira espelha a relação entre receitas e custos no momento da celebração do contrato. Assim, a omissão de mensuração de custos tecnológicos, que estima valores globais sem desagregação, compromete essa equação e fere o princípio da modicidade tarifária.

Maria Sylvia Zanella Di Pietro, em "Direito Administrativo" (São Paulo: Atlas, 2023, p. 456-460), reforça que o edital deve conter estudos de viabilidade com custos desagregados, especialmente em concessões que envolvem inovações tecnológicas, para garantir isonomia e sustentabilidade. A ausência de memória de cálculo para

exigências como sistemas tecnológicos representa vício que fragiliza o regime jurídico das concessões.

Nesse sentido, são considerados doutrinariamente inadequados modelos que:

- impõem obrigações tecnológicas sem precificação específica, diluindo custos em estimativas globais;
- omitem memória de cálculo para formação da tarifa, inviabilizando a verificação do equilíbrio inicial;
- transferem riscos indeterminados ao concessionário, elevando o potencial de pleitos de reequilíbrio.

Dessa forma, à luz da doutrina especializada, a modelagem adotada no edital impugnado revela-se incompatível com os parâmetros de legalidade e transparência exigidos para concessões de serviço público.

g) Dos efeitos jurídicos do vício e da necessidade de retificação

A ausência de mensuração específica, clara e verificável dos custos tecnológicos impostos pelo edital configura vício material grave, que compromete a legalidade do procedimento licitatório desde a sua origem, por afetar elementos essenciais da concessão, notadamente a formação da tarifa, a definição da remuneração e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato.

Tal vício não se limita a falha formal ou sanável por simples esclarecimento posterior, uma vez que a definição dos custos estruturantes da concessão constitui requisito indispensável da fase de planejamento e da modelagem do certame, sendo condição para a formulação de propostas válidas, comparáveis e economicamente consistentes.

A omissão identificada implica:

- violação aos princípios da legalidade, da transparência, da segurança jurídica e da modicidade tarifária;
- restrição indevida à competitividade, ao transferir aos licitantes riscos indeterminados e não precificados;
- comprometimento da seleção da proposta mais vantajosa, na medida em que inviabiliza a comparação objetiva entre propostas;

- elevação substancial do risco de pedidos futuros de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, com impactos negativos ao usuário e ao erário.

À luz da Lei nº 8.987/1995, da Lei nº 12.587/2012 e da aplicação subsidiária da Lei nº 14.133/2021, especialmente quanto aos deveres de planejamento adequado e de estimativa completa dos custos da concessão, o vício apontado enseja a nulidade do edital ou, ao menos, a suspensão do certame para sua devida correção, sob pena de perpetuação de ilegalidade estrutural.

Diante do exposto, requer-se:

- a imediata suspensão do procedimento licitatório, até que sejam sanadas as irregularidades apontadas;
- a retificação do edital e de seus anexos econômico-financeiros, com revisão da modelagem da concessão;
- a inclusão de planilhas, rubricas próprias e memórias de cálculo específicas para todos os custos tecnológicos exigidos, inclusive aqueles relacionados a sistemas embarcados, integração tecnológica e transporte sob demanda;
- a demonstração expressa do impacto desses custos na tarifa e na remuneração de referência, assegurando transparência, isonomia entre os licitantes e preservação da modicidade tarifária.

3.2. DA INCOMPATIBILIDADE, CONTRADIÇÃO E CONFLITO DA FORMA DE JULGAMENTO DA LICITAÇÃO

O Edital da Concorrência nº 029/2025 SMU (EDITAL) no seu item 7.14 [Da fase de Lances] disciplina o rito de apresentação pelas licitantes das suas propostas (PROPOSTA ECONÔMICA) e posterior realização da Fase de Lances.

Segundo os subitens do item 7.14, fica evidente que a licitação se dará mediante o oferecimento pelos licitantes de lances sucessivos do percentual de desconto sobre o valor da remuneração de referência a partir do menor valor inicialmente ofertado pelos licitantes na forma das propostas apresentadas. Com efeito, o EDITAL assim dispõe:

> *7.14.1. Aberta a Sessão, os interessados, ou seus representantes legais, entregarão a Comissão Especial os envelopes conforme determinado neste Edital.*

7.14.2. Serão abertos, todos os envelopes contendo as propostas, ocasião em que se procederá a verificação da sua conformidade com os requisitos estabelecidos no Termo de Referência e Edital.

7.14.3. Para oferta de lances, a Comissão Especial convidará, individualmente, os proponentes classificados, a partir do autor da proposta de maior preço, e as demais, em ordem decrescente de valor.

7.14.4. A desistência em apresentar lance verbal, quando convocado, implicará na exclusão do proponente desta fase do certame, caso em que valerá para o julgamento o valor da proposta escrita.

7.14.5. O encerramento da etapa competitiva dar-se-á quando, indagados pela Comissão, os proponentes manifestarem seu desinteresse em apresentar novos lances.

7.14.6. Dos lances ofertados não caberá retratação.

7.14.7. A proposta final do licitante declarado vencedor deverá ser encaminhada no prazo determinado e a partir da solicitação da Comissão Especial.

7.14.8. A Proposta final deverá conter todos os documentos e planilhas exigidas no Termo de Referência e seus anexos.

7.14.9. É facultado a Comissão no curso do procedimento sanear falhas, fazer complementação de insuficiências ou ainda, realizar correções de caráter formal.

7.14.10. O licitante somente poderá oferecer lance de valor inferior (ou percentual de desconto superior) ao último por ele ofertado e registrado pelo sistema.

7.14.11. O intervalo mínimo de diferença de percentuais entre os lances será de 0,5% do valor mensal (Ex: Valor mensal R$ 40.884.071,47 X 0,5% = R$ 204.420,35), conforme definido nos autos do processo administrativo.

7.14.12. Será adotado para o envio de lances na licitação o modo de disputa ABERTO, em que os licitantes apresentarão lances públicos e sucessivos.

Fica claro, na leitura do disposto no item 7.14 que o vencedor da licitação é o proponente que oferecer o menor desconto após a disputa entre os licitantes de modo aberto, com lances sucessivos (subitem 7.14.12).

O Capítulo IX [Dos Procedimentos de Recebimento, exame e Julgamento das Propostas] apresenta o rito de recebimento e julgamento das propostas.

Segundo o disposto neste capítulo, o rito de julgamento das propostas observará o seguinte rito:

> *9.1.1. No dia, local e hora indicados no Aviso deste EDITAL, a COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO se reunirá para realizar a Sessão Pública de recebimento dos envelopes das LICITANTES que tenham sido apresentados nos termos estabelecidos no item V deste EDITAL.*
>
> *9.1.2. Aberta a sessão, o Presidente da COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO convocará os representantes das LICITANTES para que apresentem os respectivos documentos de identificação e CREDENCIAMENTO, nos termos estabelecidos no item VI deste EDITAL.*
>
> *9.1.3. Em seguida, as LICITANTES serão chamadas, nominalmente e em ordem alfabética, para entregarem os envelopes contendo os DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO e a PROPOSTA ECONÔMICA.*
>
> *9.1.4. Após a recepção dos envelopes das LICITANTES que acudirem à chamada, na presença destas e dos demais interessados presentes ao ato público, a COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO rubricará, ainda fechados, todos os envelopes das LICITANTES, os quais deverão ser rubricados também pelos representantes das LICITANTES.*
>
> *...*
>
> *9.2.1. Após o recebimento dos envelopes, a COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO promoverá a abertura dos envelopes contendo a PROPOSTA ECONÔMICA, os quais terão o seu conteúdo rubricado pela COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO e pelos representantes das LICITANTES, e, somente então, serão analisados.*
>
> *9.2.2. A COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO divulgará a análise mediante a publicação de aviso no Diário Oficial do Município e no site oficial da Prefeitura de Juiz de Fora/MG, salvo quando todos os representantes das LICITANTES estiverem presentes à sessão, caso em que tomarão conhecimento oficial do resultado desta fase.*
>
> *9.2.3. As PROPOSTAS ECONÔMICAS serão avaliadas pela COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO, em conformidade com o disposto neste Edital e seus anexos. Avaliadas as PROPOSTAS ECONÔMICAS, as LICITANTES serão ou não consideradas classificadas pela COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO.*
>
> *9.2.4.* ***Após a conclusão da avaliação das PROPOSTAS ECONÔMICAS, a COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO elaborará a lista de***

> ***classificação das LICITANTES, na ordem decrescente das PROPOSTAS apresentadas***.
>
> *9.2.5. Após a avaliação e classificação das LICITANTES, a COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO anunciará individualmente, na ordem de classificação das PROPOSTAS ECONÔMICAS ofertado pelas LICITANTES aptas.*
>
> *9.2.6. Em caso de empate entre duas ou mais LICITANTES, para fins de classificação final, serão observadas as preferências dispostas no artigo 60, da Lei Federal nº 14.133/2021.*
>
> *...*
>
> *9.2.7. A COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO divulgará a análise das PROPOSTAS ECONÔMICAS, ato subsequente, o resultado da fase de julgamento de PROPOSTAS,* ***declarando a LICITANTE mais bem classificada****.*
>
> *9.2.8. Ato contínuo, a COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO abrirá o envelope contendo os DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO da LICITANTE mais bem classificada.*
>
> *...*
>
> *9.2.11. A COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO divulgará a análise dos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO e o resultado preliminar da fase de habilitação mediante a publicação de aviso no Diário Oficial do Município, salvo quando todos os representantes das LICITANTES estiverem presentes à sessão, caso em que tomarão conhecimento oficial do resultado desta fase.*
>
> *9.2.12. Resultado final da fase de habilitação. A COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO divulgará a análise dos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO, o resultado final da fase de habilitação e o resultado da LICITAÇÃO, mediante aviso publicado, uma única vez, no Diário Oficial do Município, salvo quando todos os representantes das LICITANTES estiverem presentes à sessão, caso em que tomarão conhecimento oficial do resultado desta fase.*

Os dispositivos do Capítulo IX, transcritos no item 0, acima, indica que o processo de julgamento da licitação se dará mediante a classificação em ordem decrescente das PROPOSTAS ECONÔMICAS, sendo considerado como vencedora, antes da análise dos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO, a proposta mais bem classificada entre aquelas consideradas aptas, conforme estabelece os itens 9.2.4, e 9.2.7 do EDITAL (ver acima).

Observa-se, na leitura do Capítulo IX, que não há em qualquer momento menção à Fase de Lances em modelo de disputa aberta, conforme disposto no item 7.14, indicando um processo fechado, com as propostas avaliadas pelo valor apresentado na PROPOSTA ECONÔMICA.

Fica evidente que o EDITAL é contraditório quanto a forma de julgamento da licitação, com duas situações totalmente distintas quanto ao valor definidor do vencedor da licitação. De um lado (item 7.14), o valor do menor desconto será aquele decorrente do processo de oferta de lances sucessivos em disputa aberta; de outro, o capítulo IX o valor de menor desconto é tão somente o menor valor entre as PROPOSTAS ECONÔMICAS apresentadas no envelope correspondente, não se admitindo a oferta de outros valores, como na fase de lances.

Diante do conflito de regras de julgamento, instaura-se uma situação inusual, pela qual os licitantes não têm segurança quanto à forma de julgamento, logo, sujeitando-os a riscos na formulação de sua PROPOSTA ECONÔMICA.

A contradição discorrida aqui é, por si, razão suficiente para a reformulação do EDITAL com o estabelecimento de um rito de julgamento único e claro, que não imponha os riscos apontados aos licitantes e incertezas à própria condução do processo de julgamento pela COMISSÃO ESPECIAL DE CONTRATAÇÃO.

3.3. DA INSUFICIÊNCIA DE INFORMAÇÕES SOBRE AS OBRIGAÇÕES COM OS PONTOS DE PARADA

O EDITAL estabelece no Anexo I.C - Especificações Técnicas para os Pontos de Parada as obrigações da Concessionária relativas aos pontos de parada. Segundo o item 3.2 deste Anexo, a Concessionária deverá:

> *I.* ***Implantar os abrigos, placas de parada, sinalização vertical e horizontal e demais elementos de infraestrutura dos pontos de parada****, de acordo com os locais e o cronograma definidos pelo PODER CONCEDENTE;* (grifado)
>
> *II. Garantir que todos os pontos de parada estejam em conformidade com as normas técnicas vigentes, especialmente quanto à acessibilidade, segurança, conforto, identidade visual e identificação geolocalizada;*
>
> *III.* ***Fornecer infraestrutura física, elétrica e de comunização 4G/5G ou via satélite para assegurar a instalação e funcionamento dos equipamentos tecnológicos descritos no ANEXO I.D - SISTEMAS TECNOLÓGICOS****.* (grifado)
>
> *IV.* ***Executar a manutenção preventiva e corretiva de todos os equipamentos e estruturas, mantendo-os em perfeito estado de conservação, limpeza e funcionamento****;* (grifado)
>
> *V.* ***Realizar a substituição imediata de equipamentos danificados, vandalizados ou deteriorados****;* (grifado)

> *VI. Assegurar a* ***limpeza periódica dos abrigos e do entorno imediato****, inclusive a retirada de lixo acumulado, pichações e publicidade não autorizada;* (grifado)
>
> *VII. Fornecer relatórios periódicos de manutenção, contendo informações sobre vistorias, reparos realizados e substituições efetuadas;*
>
> *VIII. Garantir que os serviços realizados não obstruam a livre circulação de pedestres e que respeitem a legislação urbanística e ambiental vigente;*
>
> *IX.* ***Arcar com todos os custos relativos à implantação, operação e manutenção dos equipamentos e estruturas dos pontos de parada, sem ônus ao PODER CONCEDENTE.*** (grifado e sublinhado)

O item 5 do mesmo Anexo I.C reforça a responsabilidade da Concessionária em relação aos pontos de parada:

> *A* ***implantação e disponibilização dos abrigos nos pontos de parada será de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA****, de acordo com os locais e o cronograma de instalação definidos pelo PODER CONCEDENTE, que supervisionará a execução de todos os serviços.*

No item 6 do mesmo Anexo I.C há a definição dos prazos relativos as obrigações dos pontos de parada:

> *A* ***implantação e disponibilização dos abrigos nos pontos de parada será de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA****, de acordo com os locais e o cronograma de instalação definidos pelo PODER CONCEDENTE, que supervisionará a execução de todos os serviços.*
>
> ***As adequações dos pontos de parada deverão ocorrer até o final do primeiro ano de concessão****, e todos os novos pontos criados desde o início da concessão já deverão seguir os critérios dispostos neste documento.* (grifado)
>
> ***Até o início da operação****,* ***o PODER CONCEDE (sic) deverá apresentar a lista de prioridades de pontos a serem implantados****, e a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um cronograma de execução considerando a implantação de todos os itens até o final do primeiro ano.* (grifado)
>
> ***Em situações de danos, vandalismo, acidentes*** *ou outras ocorrências que comprometam a funcionalidade e segurança do abrigo,* ***a CONCESSIONÁRIA deverá providenciar a substituição ou reparo em prazo compatível com a gravidade da situação, desde que não ultrapasse o prazo de sete dias****. Caso a substituição imediata não seja possível, deverá ser assegurada uma solução provisória que garanta as condições mínimas de uso pelos passageiros.* (grifado).

Em sequência, o item 8 dispõe sobre os serviços de manutenção e limpeza, no qual se destaca:

> ***A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar plano de manutenção preventiva e corretiva dos abrigos e totens, abrangendo toda a concessão****. O plano deve detalhar atividades, periodicidade e critérios para intervenções, garantindo preservação da funcionalidade, segurança e vida útil dos equipamentos.* (grifado)

O item 10 apresenta informações sobre a implantação de 72 (setenta e dois) Pontos de Integração, que também incumbem à Concessionária.

Segundo o EDITAL os Pontos de Integração são estruturas físicas de maior porte, nos quais haverá a implantação de abrigos metálicos, cujas especificações construtivas constam do item 5.2 e que incluem, além do fornecimento e instalação dos abrigos a realização de obras como:

- *Execução de calçada;*
- *Instalação de piso podotátil, conforme normas de acessibilidade;*
- *Regularização da área do entorno do abrigo, garantindo superfície firme, estável antiderrapante.*

Como se observa nas descrições anteriores, o EDITAL estabelece obrigações de implantação e manutenção de toda a infraestrutura dos pontos de parada, durante todo o prazo da concessão, incluindo a execução de instalações, que incluem obras civis no 1º ano. Não obstante, não há qualquer informação quantitativa que permita aos licitantes avaliar a abrangência dos serviços. Com efeito, não há informações como: (a) quantidade de pontos de parada da cidade; (b) quantidade de abrigos existentes por tipo, características e dimensões; (c) áreas de intervenção nas calçadas, especialmente nos Pontos de Integração.

Da mesma forma, não há a apresentação de anteprojetos com as implantações previstas, além das imagens dos Pontos de Integração disponibilizadas, que são insuficientes e não atendem as necessidades mínimas definidas na legislação para a mensuração dos custos e avaliação dos riscos de engenharia e de execução associados.

A ausência e ou insuficiência das informações sobre os pontos de parada e Pontos de Integração é razão para a reformulação do EDITAL, visando proporcionar segurança aos licitantes para a formulação das Propostas e para as Partes na administração do Contrato de Concessão.

3.4. DA NÃO CONSIDERAÇÃO DOS CUSTOS ASSOCIADO À MANUTENÇÃO E LIMPEZA DOS PONTOS DE PARADA NO CÁLCULO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO E NA METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

Como foi destacado no item 3.3, o EDITAL estabelece uma obrigação bastante extensiva relativa à infraestrutura dos pontos de parada e dos Pontos de Integração a serem implantados, que perdurará durante todo o prazo da Concessão.

Reconhece-se que as obrigações de manutenção e limpeza de toda a infraestrutura requer investimentos e custos correntes, que não são de valores desprezíveis. Não obstante, o Modelo Econômico ignora por completo este fato, pois este custo não está considerado no cálculo da Tarifa de Remuneração e nas regras do Modelo como demonstram as evidências relacionadas a seguir:

Evidência 1:

No Anexo I.G – Informações Contábeis, o Quadro 1 relaciona as contas que devem integrar o respectivo Plano de Contas. Nele, há uma relação exaustiva de contas que abrangem os itens de composição de custos operacionais e de investimentos, porém, não há nenhuma conta relativa à implantação dos abrigos e execução de infraestrutura, como também não há qualquer conta relativa à manutenção e limpeza dos abrigos. Ressalta-se, que o Plano de Contas contém contas de valores reconhecidamente mínimos na composição de custos operacionais, comparados com os custos relacionados à infraestrutura, denotando que não se trata de uma consideração destes custos em outras contas, mas sim, a sua absoluta omissão.

Evidência 2

O Anexo I.I dispõe sobre o Modelo de Apuração de Custos, com as regras para cálculo dos custos operacionais para a formulação das propostas e durante a execução do contrato, segmentado em 46 componentes relacionados a seguir.

1. Índice consumo combustível convencional (Padron 15m, Articulado, Biarticulado)
2. Índice consumo combustível micro-ônibus (Micro-ônibus, miniônibus, midiônibus, M2)
3. Índice consumo combustível Padron (Padron, Básico)
4. Índice consumo ARLA
5. Índice de consumo óleo de motor
6. Índice de consumo óleo de caixa de mudanças
7. Índice de consumo óleo diferencial
8. Índice de consumo fluído de freio

9. Índice de consumo graxa
10. Vida útil pneus e recapagens
11. Vida útil câmaras
12. Índice de consumo dos pneus
13. Índice de consumo de peças e acessórios
14. Salário base motorista
15. Salário base de fiscais
16. Salário base pessoal administrativo
17. Salário base pessoal manutenção
18. Salário base menor aprendiz
19. FU motorista
20. FU fiscais
21. FU pessoal administrativo
22. FU manutenção
23. FU menor aprendiz
24. Encargo social motorista
25. Encargo social fiscal
26. Encargo social pessoal administrativo
27. Encargo social manutenção
28. Encargo social menor aprendiz
29. Pro-Labore/RPA/Afastamento acidente trabalho (FGTS)/Rescisão do contrato de trabalho
30. Reposições (Salário,Ticket e seguro de vida)
31. Plano de Saúde
32. Cesta Básica
33. Ticket
34. Seguro de Vida
35. Vida útil dos veículos
36. Taxa de remuneração de capital
37. Depreciação e Remuneração de Capital - Preço do veículo sem rodagem
38. Valor residual para fins de depreciação
39. Coeficiente de remuneração do capital aplicado em almoxarifado
40. Coeficiente de remuneração do capital aplicado em instalações e equipamentos
41. Coeficiente depreciação de máquinas, instalações e equipamentos
42. Coeficiente das demais despesas
43. Despesas com seguro obrigatório
44. Despesas com IPVA
45. Despesas com Seguro de Responsabilidade Civil
46. Despesas com Licenciamento

> Observa-se na lista acima a ausência de qualquer item relativo aos investimentos na infraestrutura dos pontos de parada e pontos de integração, bem como na manutenção e limpeza desta infraestrutura.

Os custos com os pontos de parada, incluídos a limpeza dos abrigos e sua manutenção corrente são elevados, isto porque se trata de uma quantidade muito expressiva de equipamentos, haja vista o EDITAL estabelecer a obrigação do Concessionário sobre toda a infraestrutura, com especial atenção para os 72 pontos de integração.

Ressalta-se, que as diretrizes para a manutenção da infraestrutura dos pontos de parada estão extensivamente descritas no Anexo I.C, logo, subentende-se que o Município espera que a Concessionária mantenha os pontos de parada de forma adequada permanentemente. Reforça este entendimento o fato de haver um indicador de qualidade específico para tanto (Índice de Irregularidade das Condições da Estação ou Terminal (IICET), cuja finalidade, segundo o EDITAL é: "*avaliar a manutenção e condições de todos os ativos das estações e terminais com foco na qualidade do atendimento ao cidadão*".

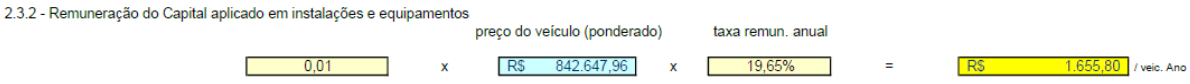
Nestes termos, como a Concessionária poderá realizar serviços que exigem a mobilização de recursos humanos permanentes, a aplicação de materiais e insumos, e, até, reparações mais extensas e substituição de abrigos em situações de danos de maior porte, sem que haja recursos previstos para remunerar estes dispêndios?

A não previsão destes custos na Planilha do MAC e a sua desconsideração na composição do valor da Tarifa de Remuneração, reduzindo-a, consequentemente, constitui um risco excessivo à Concessionária e um fator limitante da participação dos interessados na licitação, reduzindo, consequentemente a competitividade do certame.

Desta forma, é necessária a reformulação do EDITAL, fazendo constar: (a) a previsão dos custos de manutenção, limpeza e conservação dos pontos de parada; (b) a memória de cálculo do orçamento destes serviços; (c) a revisão do valor da Tarifa de Remuneração.

3.5. DA SUBAVALIAÇÃO DOS INVESTIMENTOS EM INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS

A planilha do MAC que define o preço de referência apresentada no EDITAL apresenta o valor de R$ 1.655,80 por veículo e por ano a título de remuneração do capital aplicado em instalações e equipamentos, conforme estrato da página 265 do arquivo ANEXO apresentado a seguir.



Considerando que a frota é de 654 ônibus, o valor total da remuneração anual é de R$ 1.082.893,20 (R$ 1.655,80 × 654).

A mesma planilha e o Modelo de Apuração de Custos definem que a Taxa de Remuneração do Capital investido é de 19,65% ao ano, conforme item 17 do Anexo I.K.

Considerando: (a) que o prazo da concessão é de 15 (quinze) anos; (b) que a vida útil das edificações é de 25 anos (padrão contábil); (c) que uma parcela do valor dos investimentos em garagem correspondente ao terreno não é depreciável, podendo ser assumido como 50% do valor do custo total; é possível realizar-se um cálculo inverso mediante um Fluxo de Caixa Descontado (FCD), obtendo-se qual é o valor do investimento que corresponderia à remuneração anual estabelecida nos cálculos do Município.

O FCD considera que: (a) a receita referente aos investimentos é um valor dado na remuneração da prestação dos serviços de transporte coletivo; (b) que a depreciação contábil corresponde ao valor relativo às edificações dividido por 25 (vinte e cinco)anos; (c) que sobre a receita deduzida da depreciação incide a Contribuição Social sobre o Lucro (9%) e o Imposto de Renda (25%), dos quais uma parcela de 10% incide sobre o valor que excede a R$ 240 mil anuais; (d) que a receita líquida corresponde à diferença entre a remuneração e os impostos incidentes; (e) que para cálculo do FCL considera-se a soma da receita líquida com a depreciação, que é um valor apenas contábil, não correspondente à saída de recursos; (f) que os investimentos ocorrem em momento anterior ao início de operação; e, (g) que ao final do prazo da concessão há um ingresso de recursos correspondentes ao valor investido, deduzido dos valores depreciados.

Os valores obtidos por este cálculo são:

(I) Investimento Total: ..... R$ 4.202.781,26
(It) Terreno (Não depreciável): ..... R$ 2.101.390,63
(Ie) Edificações e equipamentos (Depreciável) : .....R$ 2.101.390,63

	Remuneração (A)	Depreciação (B = Ie ÷25)	Imposto (C = 0,34 × (A – B)	Receita Líquida (D = A -	Entrada de Caixa (E = D + B)	Investimento (F)	Fluxo de Caixa Livre (G = F + E)
Ano 0						4.202.781,26	-4.202.781,26
Ano 1	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 2	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 3	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 4	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05

Ano 5	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 6	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 7	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 8	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 9	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 10	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 11	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 12	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 13	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 14	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Ano 15	1.082.893,20	84.055,63	315.604,78	767.288,42	851.344,05		851.344,05
Venda				2.941.946,88	2.941.946,88		2.941.946,88

O valor de um investimento de R$ 4.202.781,26 é absolutamente inconsistente com a estrutura de uma garagem para 654 ônibus, resultando um valor de R$ 6.426,27 por veículo. Para uma simples comparação o valor equivalente aos 6 (seis) pneus de um ônibus é de R$ 11.554,08.

Considerando os parâmetros de cálculo da área de garagem definidos no Edital (subitem E, do item 5, do Anexo I do EDITAL), que são: 150 m²/veículo para os microônibus e de 225 m²/veículo para os ônibus Padron e Básicos, o valor da área da garagem é de 121.275,00 m², dado pela seguinte operação: 150 × 345 + 225 × 309

Dividindo-se o valor do investimento considerado pelo Município pela área de garagem necessária, obtém-se o valor de R$ 32,22 por metro quadrado, o qual, obviamente é um valor irrisório.

Resta portanto demonstrado que o valor estimado dos investimentos em instalações e equipamentos está errado, sendo necessária a sua completa revisão, com as seguintes considerações: (a) dimensionamento das áreas necessárias, distinguindo-se áreas edificadas de áreas de pátio pavimentado; (b) utilização das diretrizes estabelecidas no Anexo do EDITAL para cálculo das áreas, estimativa dos equipamentos e correspondentes valores dos investimentos; (c) cálculo da remuneração devida de acordo com um modelo de Fluxo de Caixa Descontado, que é o preconizado pelo Município.

3.6. DA INCOMPATIBILIDADE DO VALOR RESIDUAL DOS VEÍCULOS NOVOS

O EDITAL informa que foi utilizado no cálculo dos custos de depreciação e remuneração do capital investido em ônibus os seguintes valores residuais: (a) 40% (quarenta por cento) para os micro-ônibus; e, (b) 35% (trinta e cinco por cento) para os ônibus convencionais e Padrons.

Como é reconhecido, o percentual do valor residual impacta diretamente a Tarifa de Remuneração, na medida em que valores mais elevados significam que há uma

menor perda de valor ao longo do uso do bem, o que significa uma menor parcela de depreciação.

Também é reconhecido que os ônibus utilizados no transporte coletivo urbano sofrem desgastes excessivos, resultante do seu uso intensivo em vias urbanas nem sempre com pavimento em adequadas condições. No caso de Juiz de Fora, cada ônibus percorre anualmente 85.158 quilômetros ou mais de 850 mil quilômetros durante uma vida útil de 10 (dez) anos.

Nenhuma aplicação usual de cálculo de custo de operação de transporte coletivo no Brasil emprega os valores percentuais de vida útil que foram utilizados pelo Município.

O Método de Cálculo de Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus, desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP em 2017 a partir de um Termo de Cooperação firmado com a Frente Nacional de Prefeitos e que constitui o método mais atual de cálculo de custos operacionais do transporte coletivo, estabelece: os seguintes parâmetros: (a) Ônibus do tipo Padron: vida útil de 10 anos e valor residual de 10%; (b) Midi-ônibus: vida útil de 8 anos e valor residual de 10%; (c) Micro-ônibus: vida útil de 5 anos e valor residual de 15%[1].

A Planilha de Cálculo dos Custos Operacionais de Ônibus da Cidade de São Paulo considera uma vida útil de 10 anos e um valor residual de 5%[2].

A Planilha de Cálculo da Tarifa de Belo Horizonte considera uma vida útil de 10 anos e um valor residual de 10% para os ônibus básicos e Padrons[3].

O critério empregado pelo Município de estabelecer o valor residual a partir dos valores da tabela do IPVA não é adequado, pois não há como se verificar os dados da amostra de preços de venda dos ônibus, por exemplo, a quantidade de veículos considerados, o tipo de utilização dos ônibus (se em transporte coletivo urbano com similaridade com a aplicação de Juiz de Fora), a quantidade de quilômetros acumulada pelos ônibus; as características dos veículos, por exemplo se com ar-condicionado ou não, equipamentos disponíveis entre outros dados.

Uma base de dados com pequena amostra de dados ou de veículos de características díspares não representa uma base confiável para a finalidade utilizada pelo Município.

Desta forma, é necessária a revisão do critério empregado, tanto por ele não estar respaldado em metodologias de referência no país, como pelas próprias incertezas de formação da base de dados empregada no IPVA que pode gerar para a finalidade de definição do valor residual uma subavaliação dos custos com depreciação dos ativos.

[1] https://www.antp.org.br/planilha-tarifaria-custos-do-servico-onibus/metodo-de-caculo.html
[2] https://prefeitura.sp.gov.br/documents/d/mobilidade/tarifa2025-pdf
[3] https://prefeitura.pbh.gov.br/sumob/custos-2022-stpcco

3.7. DO ERRO DO VALOR DOS ENCARGOS SOCIAIS NA PLANILHA DE REMUNERAÇÃO

A planilha de cálculo da Tarifa de Remuneração considera um percentual de encargos sociais de 21,8% para as categorias de motoristas, fiscais, pessoal administrativo e de manutenção; e, de 15,8% para menor aprendiz, como mostra o estrato a seguir:

2.1	Despesas com Pessoal	Salários		FU		Encargo Social		Meses / Ano		
	2.1.1 - Motoristas	R$ 3.070,93	x	3,1627	x	1,2180	x	12	=	R$ 141.956,76 / veíc/ano
	2.1.2 - Cobradores	R$ -	x	0,0000	x	0,0000	x	12	=	R$ - / veíc/ano
	2.1.3 - Fiscais	R$ 2.384,42	x	0,0984	x	1,2180	x	12	=	R$ 3.429,31 / veíc/ano
	2.1.4 - Pessoal Administrativo	R$ 2.718,63	x	0,3401	x	1,2180	x	12	=	R$ 13.514,04 / veíc/ano
	2.1.5 - Pessoal de Manutenção	R$ 2.525,97	x	0,6172	x	1,2180	x	12	=	R$ 22.786,76 / veíc/ano
	2.1.6 - Menor Aprendiz	R$ 1.518,00	x	0,0825	x	1,1580	x	12	=	R$ 1.740,27 / veíc/ano
	2.1.7 - Pró-Labore /RPA/Afast. AT/TRCT									R$ 3.664,40 / veíc/ano
	2.1.8 - Reposições (Salário,Ticket e seguro de vida)									R$ - / veíc/ano
	2.1.9 - Total Salários (2.1.1 + 2.1.2 + 2.1.3 + 2.1.4 + 2.1.5 + 2.1.6 + 2.1.7+2.1.8)									R$ 187.091,54 / veíc/ano

O percentual de encargos sociais de 21,8% não corresponde aos encargos sociais que incidem sobre mão de obra do setor de transporte coletivo, mais ainda, neste momento em que passou a viger a reoneração gradativa da folha de pagamento, conforme a legislação atual.

Segundo o Método de Cálculo de Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus, desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, já citado, o percentual de encargos sociais em 2017, na vigência da desoneração tarifária, quando não havia a cobrança de INSS, era de 41,99%, conforme a reprodução a seguir da página 130 do documento mencionado.

Tabela A.XII.10: Composição total dos encargos sociais

GRUPOS	%
A	16,80
B (*)	13,49
C (*)	9,43
D (*)	2,27
Total (ECS)	41,99

(*) Valores estimados com base em uma situação média. Deve-se calcular em conformidade com os encargos trabalhistas e previdenciários, direitos sociais e obrigações decorrentes de convenções e acordos de trabalho de cada localidade.

Considerando que a partir de janeiro do ano 2026 passará a viger a cobrança de 10% de INSS, que atualmente é de 5% o recálculo dos encargos sociais definidos na planilha do Método ANTP é de 53,34%, conforme apresentado na tabela a seguir.

Grupo A sem INSS	16,80%

INSS	10,00%
Grupo A revisto	26,80%
Grupo B	13,49%
Grupo C	9,43%
Grupo D (% B x % A)	3,62%
Total	53,34%

Eventualmente, o Município poderá alegar que os encargos sociais também estão considerados no item 2.1.7 da planilha (Pró-Labore /RPA/Afast. AT/TRCT), porém, mesmo que tenha sido realizada alguma consideração neste sentido, o percentual correspondente a este item é muito pequeno.

De fato, conforme os dados da planilha de cálculo do Anexo do EDITAL, o valor do item 2.1.7 é de R$ 3.664,40 por veículo ano, enquanto a soma dos valores dos custos com a folha de pagamento sem os encargos sociais dos itens 2.1.1 a 2.1.6 é de R$ 150.671,12 anual por veículo, como demonstrado na tabela a seguir. Considerando que o valor do item 2.1.7 é de R$ 3.664,40 por veículo ano, a proporção correspondente é de 2,43% (R$ 3.664,40 ÷ R$ 150.671,12).

Item	Salários (R$)	FU	R$ /veíc. Ano (R$)
2.1.1	3.070,93	3,1627	116.549,16
2.1.2	0,00	0	0,00
2.1.3	2.384,42	0,0984	2.815,52
2.1.4	2.718,63	0,3401	11.095,27
2.1.5	2.525,97	0,6172	18.708,34
2.1.6	1.518,00	0,0825	1.502,82
Total			150.671,12
2.1.7			3.664,40
Proporção correspondente			2,43%

Mesmo que se somasse o percentual de 21,8% com o valor de 2,43% o resultado final seria de 24,23%, bastante diferente do valor de 53,34% calculado pelo Método ANTP e que também é o valor utilizado no cálculo da planilha da tarifa de ônibus de São Paulo.

Em Belo Horizonte, o percentual de encargos sociais considerado sem a oneração da folha de pagamento era de 38,49%, o qual, ajustado com 10% de INSS a partir de 2026 resulta o valor de 49,60%.

A consideração de um percentual de encargos sociais com uma discrepância tão elevada subavalia de forma bastante expressiva a Tarifa de Remuneração, requerendo a revisão completa do cálculo correspondente e do EDITAL.

3.8. - <u>DA INEXISTÊNCIA DO FLUXO DE CAIXA DA CONCESSÃO ELABORADA PELO MUNICÍPIO</u>

O Anexo do EDITAL não apresenta o Fluxo de Caixa da Concessão, com a previsão das receitas, custos e investimentos.

Todavia, o Anexo I.F – Indicadores de Capacidade e Viabilidade Econômico-Financeira estabelece que :

> *A(s) empresa(s) concorrente(s) deverá(ão) demonstrar histórico de capacidade e a viabilidade 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.* (grifado)
>
> *Na apresentação da proposta inicial,* ***o modelo de fluxo de caixa a ser considerado*** *é o não alavancado. Isso significa que a análise de viabilidade deve ser fundamentada na premissa de que o projeto é financiado integralmente com capital próprio, desconsiderando, portanto, a inclusão de empréstimos e as consequentes despesas financeiras na projeção.* (grifado)
>
> ***O objetivo desta abordagem é focar na viabilidade operacional intrínseca do projeto****, avaliando a rentabilidade dos ativos independentemente da estrutura de financiamento que a empresa venha a adotar.* (grifado)
>
> *No intuito de garantir a consistência técnica com a análise não alavancada****, a métrica a ser utilizada será o Fluxo de Caixa Livre da Firma (FCFF****), que representa o caixa gerado pelas operações e disponível para todos os provedores de capital.* (grifado)
>
> ...
>
> ***A avaliação da viabilidade do contrato ao longo de sua duração para o licitante deverá ser realizada, <u>obrigatoriamente</u>, por meio da análise do Fluxo de Caixa Livre da Firma (FCFF).*** (grifado)

Tendo o Município estabelecido que a viabilidade da concessão deva ser demonstrada pela licitante por meio do Fluxo de Caixa com período de 15 anos e que este Fluxo de Caixa será avaliado ao longo do Contrato, a pergunta natural é: **Porque razão o Município não apresentou o Fluxo de Caixa da Concessão, demonstrando a viabilidade econômico financeira do que propôs?**

Naturalmente, trata-se de uma omissão que deve ser sanada em benefício da segurança de todo o modelo econômico e das especificações definidas no Edital.

É esperado que ao apresentar o Fluxo de Caixa o Município explicite os valores dos investimentos em garagens, em sistemas tecnológicos, nos pontos de parada, os custos de limpeza e manutenção da infraestrutura, os investimentos em renovação da frota ao longo do prazo da concessão e outros reinvestimentos requeridos, bem como os custos e investimentos associados ao transporte por demanda, além dos custos operacionais correntes com a prestação dos serviços de transporte.

Ressalta-se, que o Anexo do EDITAL apresenta no subitem “c” do item 2 do Anexo I.F (página 216) a orientação para a montagem do Fluxo de Caixa, o qual, por lógica, deveria ter sido observado pelo Município e apresentado.

Nestes termos, é imprescindível que o Anexo seja complementado com a apresentação da demonstração da viabilidade da Concessão por meio do Fluxo de Caixa do período de 15 anos da concessão, observadas todas as especificações do EDITAL.

3.9. DA ILEGALIDADE DO MODELO DE REMUNERAÇÃO E DA CAPTURA INDEVIDA DA EFICIÊNCIA DO PARTICULAR

O EDITAL estabelece como critério de julgamento da licitação, que definirá o seu vencedor e futuro concessionário dos serviços por um prazo inicial de 15 (quinze) anos de contrato, o maior valor percentual de desconto sobre o valor da remuneração de referência.

Segundo o item 7.8 do EDITAL: “A proposta deve ser apresentada nos termos do Anexo I.H, seguindo os parâmetros mencionados no Anexo I.I e Anexo I.J.”

O Anexo I.H apresenta a planilha Excel pela qual o proponente apresentará a composição do valor do custo por quilômetro, o qual, dividido pelo valor de referência definido no EDITAL resulta o valor do desconto percentual ofertado.

A composição do custo por quilômetro requer, entre outros valores a apresentação dos coeficientes de consumo e preços unitários para cada componente constante da planilha e relacionados no Anexo I.I [Regras para o Modelo de Apuração dos Custos], a exemplo de óleo diesel, lubrificantes, pneus, recapagens, peças e acessórios, ônibus, mão de obra etc.

O Anexo I.J, ainda que não identificado com este código no arquivo “Anexos.pdf” do EDITAL, refere-se à planilha de composição de custo formulada pela Prefeitura de Juiz de Fora.

O Anexo I.I dispõe sobre o Modelo de Apuração de Custos, apresentando, para cada componente de custos, as regras para apresentação dos índices de consumo e dos preços tanto para a formulação da proposta, como durante a vigência da concessão, a exemplo do seguinte extrato, referente ao custo com motoristas:

> *2.1.1 FU motorista*
>
> *Descrição ou regra de utilização*
>
> *Deverá ser utilizada a medição comprovada pelas guias de recolhimento do FGTS, ou qualquer outro documento gerencial que venha a ser solicitado pelo PODER CONCEDENTE, considerando-se o período de apuração, inclusive o 13º nos meses que tem incidência, mantendo o cálculo do Fator de Utilização por categoria (motorista, manutenção, fiscalização, administração, menor aprendiz). O Fator de Utilização será calculado, por categoria, dividindo a medição comprovada pelas guias de recolhimento do FGTS, pelo respectivo salário de referência no período de apuração e pela frota.*
>
> *Regras para o edital*
>
> *A(s) empresa(s) concorrente(s) deverá(ão) estimar o FU em cada categoria respeitando o Valor Limite (VL) máximo de 3,1627. O valor estimado para a folha de pagamento deverá refletir o quantitativo de trabalhadores estimados para execução do contrato. O valor deverá refletir a média simples mensal do FU da remuneração referente a um ano de operação, ou seja, contemplando férias e 13º salário na média calculada.*
>
> *Regras para vigência da concessão*
>
> *Deverá ser utilizada a medição comprovada pelas guias de recolhimento do FGTS, ou qualquer outro documento gerencial que venha a ser solicitado pelo PODER CONCEDENTE, considerando-se o período de apuração, inclusive o 13º nos meses que tem incidência, mantendo o cálculo do Fator de Utilização por categoria (motorista, manutenção, fiscalização, administração, menor aprendiz). O Fator de Utilização será calculado, por categoria, dividindo a medição comprovada pelas guias de recolhimento do FGTS, pelo respectivo salário de referência no período de apuração e pela frota.*

Destaca-se no exemplo acima que há duas regras. A primeira para a apresentação da proposta estabelece um valor limite para o valor do Fator de Utilização (FU) de motoristas, que se refere à quantidade de motoristas necessários por ônibus; a segunda, estabelece que durante a vigência do contrato, para a finalidade de avaliação da remuneração serão empregados os dados “reais” dados pelas informações de recolhimento do FGTS.

O critério acima exemplificado, no qual há uma regra para o cálculo da remuneração ao longo do contrato, que considera os dados de custos incorridos, comprovados pela

documentação da empresa concessionária se repete para todos os demais componentes de custos, conforme disposto no Anexo I.I.

Por óbvio, para a formulação da proposta de desconto na Tarifa de Remuneração os licitantes observarão os coeficientes limites impostos pelo Município no cálculo do valor da Tarifa de Remuneração de referência e procurarão, à luz de sua experiência e estratégias operacionais, buscar uma maior eficiência, adotando consumos menores, por exemplo de óleo diesel, FU de motoristas etc., de modo que possa oferecer uma proposta competitiva.

A minuta do CONTRATO dispõe:

> *"8.1.1. A apuração da remuneração pelo serviço será realizada mensalmente, com base na quilometragem cumprida, conforme metodologia prevista no Anexo I.H,* ***aplicando-se o desconto proposto pela licitante****.* (grifado)."
>
> Assim, o valor do desconto proposto será sempre aplicado ao longo do prazo do contrato.

A aplicação do valor do desconto sobre a remuneração apurada prevista no contrato está de acordo com a finalidade do desconto. Todavia, a forma como previsto no Contrato está equivocada.

Com efeito, ao se utilizar na vigência do contrato as informações apuradas nos registros correntes da Concessionária, como é o caso de todas as orientações do Edital quanto às Regras para vigência da concessão, como as exemplificadas no item 0, para o cálculo da remuneração, e depois aplicar-se ainda o desconto proposto haverá uma penalização da Concessionária, como demonstrado a seguir.

> Considere-se, por exemplo, que na formulação da proposta o proponente adote um Fator de Utilização de Motorista de 2,9. Nesta condição, o desconto proposto, será de 1,6% (um por cento) e o valor da remuneração mensal de R$ 40.209.709,25.
>
> Considere-se, ainda por hipótese, que na vigência do contrato a Concessionária consiga operar com o Fator de Utilização que considerou na formulação da proposta, ou seja, de 2,9. Neste caso, a apuração realizada pelas regras do EDITAL concluirá que ao custo total é de R$ 40.209.709,25, caso todos os demais parâmetros sejam mantidas.
>
> Ao aplicar-se a regra de remuneração do Contrato, caberá a aplicação do desconto de 1,6% proposto, o que significará uma remuneração de R$ 39.567.076,35 (R$ 40.209.709,25 × (1-0,016), o que representa uma redução de R$ 642.632,90 por mês.

A sistemática adotada no presente edital rompe essa lógica elementar e configura violação direta ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, na medida em que impede a preservação das condições efetivas da proposta ao longo da

execução. Ademais, compromete a atratividade do certame, restringe a competitividade e expõe a concessão a elevado risco de inviabilidade econômica.

3.10. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS E DE INVESTIMENTOS DO TRANSPORTE POR DEMANDA

O edital estabelece no Anexo I.E – Diretrizes para Operação de Transporte por Demanda a obrigação da Concessionária implantar um Sistema de Transporte Coletivo Sob Demanda (DRT) até o final do terceiro ano de vigência do Contrato de Concessão. Neste mesmo anexo são estabelecidas as diretrizes tecnológicas e operacionais para este serviço.

Apesar desta determinação, não há na documentação do Edital, qualquer estudo sobre a implantação deste serviço em Juiz de Fora, que permita aos interessados na licitação, avaliarem e mensurarem os impactos do cumprimento desta obrigação na concessão.

Da mesma forma, a ausência de qualquer diretriz quantitativa expõe o Município a dispor no futuro um serviço incipiente que não represente os seus objetivos estratégicos em relação à política de mobilidade.

No mesmo contexto, também não se identifica qualquer menção no Edital aos custos projetados deste serviço, os quais foram ignorados na equação econômica e na avaliação de viabilidade (aliás inexistente, como já citado)

Não se ignora a importância do Transporte por Demanda como uma fronteira tecnológica e logística que deve ser objeto de atenção dos contratos de concessão, todavia, este serviço não deve ser tratado de forma tão incipiente, em se tratando de uma obrigação fixada para a Concessionária.

Nestes termos, é imperativo que o Edital seja reestruturado, de modo a dispor de informações mais detalhadas sobre a implantação deste serviço, incluindo os seus custos, ou seja adotado um novo modelo, pelo qual o Transporte por Demanda seja objeto de uma aplicação piloto a título de teste da solução, implementada pela Concessionária com acompanhamento do Poder Concedente, com posterior implantação, caso viável, mediante aditivo ao contrato e correspondente estabelecimento da condições operacionais, tecnológicas e econômicas pertinentes.

3.11. DA INUSUAL E INDEVIDA INGERÊNCIA DO MODELO DE REMUNERAÇÃO SOBRE A ESTRUTURAÇÃO DE CAPITAL DA CONCESSIONÁRIA

O Anexo I.L - Remuneração do Capital Próprio (Ke) e Ressarcimento do Custo de Capital de Terceiros (Kd) estabelece um modelo inusual em modelagens de concessão de serviços públicos.

Segundo o disposto no item 2 deste anexo: "*o* ***ressarcimento*** *do custo de capital de terceiros* ***será limitado às despesas financeiras*** *(juros, taxas e outros) oriundas de financiamento dos ativos operacionais que são objeto de remuneração de capital*."

Observa-se, portanto, que o Município considerará na remuneração dos serviços os valores das despesas financeiras contraídas pelo Concessionário. Ao fazê-lo, o Município reconhecerá as condições dos financiamentos que são mediados por condições específicas da Concessionária no momento do financiamento.

A assertiva anterior decorre da leitura do disposto no Anexo, reproduzida a seguir:

> *"Para realizar o ressarcimento de capital de terceiros,* ***a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar comprovantes de pagamento das parcelas****,* ***separando os valores de principal e despesas financeiras****, e um quadro demonstrativo do valor financeiro (valor absoluto) e percentual (valor relativo) de Capital Próprio e Capital de Terceiros referentes aos ativos operacionais objeto de remuneração de capital*." (grifado)

Ao reconhecer o pagamento das despesas comprovadas, o Município se expõe a pagar valores que podem ser mais elevados aos valores usuais.

No sentido de contornar eventuais riscos, como os dados no subitem anterior, **o Modelo de Remuneração cria uma inovação, que se configura como uma ingerência nas operações da Concessionária**, que representa uma ruptura na sua capacidade própria de gerir os seus ativos.

Esta ingerência é dada pela exigência das operações financeiras serem autorizadas pelo Poder Concedente, como se observa no texto reproduzido a seguir:

> *A captação de recursos deve priorizar linhas de crédito especiais para setores estratégicos, como infraestrutura, mobilidade urbana e sustentabilidade. Para otimizar custos e prazos, a empresa buscará prioritariamente bancos oficiais de fomento (como o BNDES), bancos públicos (Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil) ou bancos comerciais privados que possuam forte carteira comercial e operem com repasse de financiamentos subsidiados.* ***Todas as operações exigem autorização prévia do PODER CONCEDENTE.*** (grifado)
>
> Em reforço a esta determinação, o mesmo Anexo estabelece, de modo mais incisivo:

> "***Toda e qualquer operação de endividamento pela CONCESSIONÁRIA, para a qual se pretenda o ressarcimento da despesa financeira deve ser previamente autorizada pelo PODER CONCEDENTE***." (grifado)

A autorização prévia do Poder Concedente representa o envolvimento do Município na negociação de condições de financiamento de um agente privado, dado que será necessária sua avaliação e análise dos termos dos contratos de crédito, com eventuais imposições para autorização.

Cabe registro, que não há qualquer regramento sobre como o processo de autorização será conduzido e quais as suas consequências, o que representa um risco demasiado para a Concessionária, que ficará exposto a condições estabelecidas *ex-post*.

É imprescindível a correção do modelo de remuneração, dado os riscos que ele representa para as partes. Neste sentido, é recomendável seguir-se as boas práticas de modelagem de concessões de serviços públicos empregadas de forma indistinta no país, nas quais os riscos de financiamentos são do parceiro privado e a remuneração do capital se dá com base na Taxa Interna de Retorno estabelecida na proposta da Concessionária ou fixada pelo Poder Concedente no ato da licitação.

3.12. DA FLUTUAÇÃO DA TAXA DE RETORNO INCIDENTE SOBRE A REMUNERAÇÃO DO CAPITAL AO LONGO DA EXECUÇÃO CONTRATUAL

O modelo de remuneração do capital próprio dado no Anexo I.L - Remuneração do Capital Próprio (Ke) e Ressarcimento do Custo de Capital de Terceiros (Kd) estabelece que a remuneração do capital próprio será dada por:

$$Ke = RF + Prêmio\ de\ risco$$

Onde:

Ke: é a taxa nominal anual de remuneração do capital próprio.

RF: Taxa Livre de Risco, como a parte variável da remuneração, que é definida pela Selic Meta Anualizada definida pelo Comitê de Política Monetária (COPOM).

Prêmio de risco: prêmio de mercado ajustado pelo risco sistemático, que foi fixado em 4,65% para todo o prazo do contrato de concessão.

Observa-se na formulação acima, que a Taxa de Remuneração dos ativos da Concessionária terá um valor variável ao longo do prazo do contrato de concessão,

dado que o modelo de remuneração estabelece avaliações anuais, e na medida em que a taxa (SELIC) é atualizada periodicamente.

A taxa SELIC é fixada pelo Comitê de Política Monetária (COPOM) do Banco Central com base em análises macroeconômicas e na política monetária e não necessariamente espelha as bases econômicas de investimentos aplicados em concessões, cujas taxas são apuradas por métodos como o do custo médio de capital (CMPC ou WAAC), que aliás é citado no Edital.

Além disso, o fato da taxa de remuneração do contrato de concessão ser variável ao longo do tempo, com periodicidade anual é contraditório com o instituto da concessão de serviços e a realização de investimentos, que são definidos e aplicados pelo investidor à luz das taxas de mercado na ocasião da sua participação na licitação. Assim tem sido nos contratos de concessão em geral, sendo observada na gestão econômica ao longo do contrato a Taxa Interna de Retorno considerada pelo proponente ou fixada pelo Poder Concedente no ato da licitação.

Algo é um empreendedor aplicar os seus recursos em ativos financeiros que tenham liquidez, que lhe permita migrar de aplicação em função das rentabilidades que são pagas pelas instituições, balizadas pela SELIC, outra é um empreendedor aplicar os seus recursos na estruturação de uma operação, como é o caso, investindo em garagem, equipamentos e frota no início de uma concessão, com prazos de imobilização bastante extensos. É evidente que o segundo caso exige estabilidade e previsibilidade e não a volatilidade do modelo de remuneração que o Edital estabelece.

Na forma como posto no Edital, os investimentos realizados pela Concessionária no início da concessão se assemelham a um ativo aplicado em uma instituição financeira.

É imprescindível que o modelo de remuneração seja revisto, observadas as boas práticas de modelagem de concessões de serviços públicos empregadas de forma indistinta no país, nas quais a Taxa de Remuneração do Capital é fixa e estabelecida na proposta da Concessionária ou fixada pelo Poder Concedente no ato da licitação.

4) DOS PEDIDOS

Diante de todo o exposto, considerando a demonstração técnica e jurídica dos vícios, omissões, inconsistências e ilegalidades constantes do Edital da Concorrência Pública nº 029/2025 e de seus Anexos, que comprometem a legalidade do certame, a competitividade, a segurança jurídica, a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro inicial da concessão, requer a IMPUGNANTE:

a) o recebimento e conhecimento da presente impugnação, por ser tempestiva e devidamente fundamentada, nos termos da Lei Federal nº 14.133/2021;

b) o reconhecimento formal da existência de vícios materiais e estruturais no Edital e em seus Anexos, notadamente aqueles relativos:

- à contradição quanto ao critério e à forma de julgamento;
- à insuficiência de informações técnicas essenciais;
- à omissão e ao subdimensionamento de custos relevantes (pontos de parada, infraestrutura, tecnologia, limpeza e manutenção);
- à ausência de modelagem econômica adequada para o transporte sob demanda;
- à existência de erros materiais nas planilhas e no Modelo de Apuração de Custos;
- ao subdimensionamento dos encargos sociais;
- à inadequação dos critérios de valor residual dos veículos;
- ao dimensionamento incompatível dos investimentos em instalações e equipamentos;
- à ausência de apresentação do fluxo de caixa da concessão;
- à ingerência indevida do Poder Concedente na estrutura de capital da Concessionária;
- à utilização inadequada da taxa SELIC como parâmetro de remuneração do capital;
- à distorção do método de remuneração, com aplicação cumulativa e indevida do desconto;
- à consequente violação do equilíbrio econômico-financeiro inicial da concessão;

c) a determinação de retificação integral do Edital e de todos os seus Anexos, com a correção expressa e objetiva de todos os vícios apontados, incluindo, necessariamente:

1. definição inequívoca do critério e do rito de julgamento;
2. complementação das informações técnicas e quantitativas indispensáveis;

3. inclusão de todos os custos efetivamente atribuídos à Concessionária;
4. correção dos erros materiais das planilhas e do MAC;
5. revisão dos encargos sociais;
6. revisão dos critérios de valor residual;
7. redimensionamento dos investimentos em instalações e equipamentos;
8. apresentação do fluxo de caixa completo da concessão;
9. correção do método de remuneração, afastando a dupla captura da eficiência;
10. exclusão expressa da vinculação da remuneração do capital à taxa SELIC, substituindo-a por taxa fixa, estável e definida *ex ante*;
11. eliminação de ingerência indevida na estrutura financeira da Concessionária;
12. definição clara e economicamente fundamentada do transporte sob demanda;

d) a suspensão imediata e o consequente adiamento do certame para data posterior à solução das irregularidades/ilegalidades apontadas, pois, caso contrário, há o iminente risco de todo processo licitatório ser considerado inválido, sustentados os equívocos no edital ora apontados, com desperdício da atividade ocorrida na sessão pública, incluindo avaliação das propostas e dos documentos de habilitação;

e) a republicação do Edital, após as correções, com reabertura integral dos prazos legais;

f) a adoção de todas as providências administrativas necessárias à preservação da legalidade, da competitividade e da sustentabilidade econômico-financeira da concessão.

Nestes termos,

Pede deferimento.

ASSINADO DIGITALMENTE
LZX PARTICIPACOES E ADMINISTRACAO DE BENS L
A conformidade com a assinatura pode ser verificada em: http://serpro.gov.br/assinador-digital
SERPRO

ASSINADO DIGITALMENTE
LEONARDO ZEM
A conformidade com a assinatura pode ser verificada em: http://serpro.gov.br/assinador-digital
SERPRO

LZX PARTICIPAÇOES E ADMINISTRAÇÃO DE BENS LTDA