ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

1.1 Descrição da necessidade da contratação, considerado o problema a ser resolvido sob a perspectiva do interesse público

A Constituição Federal de 1988 estabelece o transporte como um direito social, inserindo-o no rol de garantias fundamentais previstas no artigo 6º. Os direitos sociais caracterizam-se por demandarem uma atuação positiva do Estado, com vistas a assegurar condições mínimas de bem-estar, inclusão e igualdade entre os cidadãos. Nesse contexto, a efetividade do direito ao transporte está diretamente vinculada à garantia de acesso universal e adequado aos serviços essenciais, a exemplo da saúde, da educação, da moradia e, especificamente, da mobilidade urbana, elemento indispensável à plena cidadania e ao exercício dos demais direitos.

A Lei Orgânica Municipal, no art. 70, determina que *"compete ao Município, na forma da lei, planejar, organizar, implantar, controlar, fiscalizar e regulamentar o transporte público, no âmbito do Município, bem como executá-lo, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão"*.

Em 2016, o Município de Juiz de Fora regularizou a relação com as empresas operadoras do transporte coletivo, por meio da Concorrência Pública nº 005/2014, que resultou na concessão atualmente vigente. O edital fixou prazo de vigência de 10 anos, com possibilidade de prorrogação por igual período, desde que atendidos os requisitos previstos no §1º do art. 6º da Lei nº 8.987/1995 e demais exigências contratuais.

Embora haja previsão de prorrogação do contrato vigente, a Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU) identificou a necessidade de aperfeiçoar a estrutura da concessão e desenvolver um sistema de gestão que fortaleça a governança do transporte coletivo urbano. Assim, a realização de uma nova contratação, por meio de processo

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

concessório, é, portanto, imprescindível para viabilizar a modernização dos instrumentos de gestão do sistema.

A reestruturação do sistema também se justifica diante do processo de urbanização crescente e das mudanças demográficas no município, que exigem revisão da configuração das linhas e do modelo operacional do transporte coletivo.

No contexto do planejamento do processo licitatório, para o desenvolvimento de um conjunto de estudos e adequada especificação do serviço, bem como delineação dos aspectos que comporão a concessão a ser formalizada, foi celebrado entre o Município de Juiz de Fora e a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) o Convênio 08.2025.053, que tem como objeto *"elaborar propostas para o edital de transporte coletivo urbano de Juiz de Fora que contemple a revisão do modelo de apuração de custos, visando o equilíbrio econômico financeiro da concessão de forma custo-efetiva, a remodelagem operacional e definição de tecnologias para gestão do contrato e a projeção dos efeitos econômicos das políticas de planejamento, discriminados por indicadores macroeconômicos, setoriais e sociais (renda, emprego e bem-estar ou utilidade) no curto, médio e longo prazo"*.

Diante desse cenário, a realização de nova contratação é necessária não apenas para assegurar a continuidade da prestação do serviço, mas também, e principalmente, para viabilizar a adequação dos parâmetros técnico-operacionais e econômico-financeiros às condições atuais do sistema.

A nova licitação do transporte coletivo representa também uma oportunidade de modernização e aprimoramento do sistema, assegurando benefícios diretos para os usuários. Entre as melhorias previstas, destaca-se o aumento do conforto durante as viagens, por meio da exigência de veículos mais modernos, acessíveis e adequados às necessidades da população. Além disso, a licitação busca promover maior eficiência operacional, redução dos tempos de espera e integração mais ágil entre linhas, fatores que, em conjunto, elevam a qualidade do serviço prestado e fortalecem a confiança dos cidadãos no transporte público como alternativa segura e conveniente de deslocamento urbano.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

Este Estudo Técnico Preliminar, delineado a partir dos relatórios elaborados pela Universidade Federal de Juiz de Fora, constitui item essencial para a estruturação do projeto de concessão do serviço de transporte coletivo urbano.

1.2 Estimativas das quantidades

A nova estrutura de linhas a serem operadas no transporte coletivo urbano do município de Juiz de Fora foi pensada com o objetivo de otimizar a circulação de veículos por bairros e no centro da cidade em uma estrutura de **Serviço de Ônibus Rápido** (*Bus Rapid Service* - BRS), com linhas expressas, linhas de bairro, linhas diretas centro-bairro e linhas rurais. Os principais dados estão relacionados a seguir:

Serviço	**Transporte Urbano**
Número de linhas	288 Linhas
Frota Operacional	639 Veículos
Frota Reserva	68 Veículos
Frota Total	707 Veículos
Quilometragem Total	3.684.833,59 km

1.2.1. Dimensionamento da Frota

A Universidade Federal de Juiz de Fora, através do Convênio 08.2025.053, desenvolveu uma solução computacional para o dimensionamento otimizado da frota de veículos de transporte coletivo. A abordagem adotada centrou-se no desenvolvimento de uma aplicação web interativa de acesso restrito, compatível com a linguagem de programação Python 3.10, especificamente projetada para a análise e visualização de dados operacionais de rotas de ônibus.

A base de dados utilizada como referência para o dimensionamento corresponde aos registros de bilhetagem eletrônica referentes ao mês de janeiro de 2025. O carregamento dos dados foi realizado a partir de arquivos locais, garantindo agilidade e independência de infraestrutura externa. As informações abrangidas incluem, entre outras:

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

- Coordenadas geográficas (latitude e longitude) das paradas de ônibus;
- Registro detalhado da movimentação de passageiros, discriminando embarques e desembarques;
- Taxa de ocupação dos veículos durante as viagens;
- Registros temporais (horários de partida), identificação dos dias da semana e sequência operacional das paradas.

1.2.2. Funcionalidades da Aplicação Computacional

A aplicação foi concebida para atuar como uma ferramenta de apoio à decisão, facilitando análises de eficiência operacional em sistemas de transporte público. A arquitetura de processamento em memória, utilizando arquivos locais, confere ao sistema leveza operacional e escalabilidade para conjuntos de dados de magnitude moderada, eliminando a necessidade de um sistema de gerenciamento de banco de dados externo.

Para exemplificação, tomamos como referência as atuais linhas 101-109, com os dados dos dias de semana, abrangendo os horários de 5:00 até as 23:00. Esta configuração tem o objetivo exclusivo de ilustrar o uso do modelo computacional. As funcionalidades nucleares estão estruturadas da seguinte forma:

- Processamento e filtragem de dados: A ferramenta permite o carregamento e processamento seletivo de dados de rotas específicas, aplicando filtros temporais (horário) e contextuais (dia da semana). A interface é modularizada em quatro abas distintas, otimizando a visualização e a análise de diferentes perspectivas.

- Agregação e geração de métricas: O sistema realiza a geração de médias por rota, hora e parada, além de somatórios por parada e somatórios agregados por rota/hora, com especial enfoque na determinação da ocupação máxima observada.

- Interatividade e dinâmica de filtros: A interface lateral da aplicação possibilita a seleção múltipla de rotas, a definição de janelas horárias (e.g., no formato "HH:00") e a escolha dos dias da semana de interesse. Um conjunto de ajustes

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

permite a seleção do tipo de dado a ser visualizado e processado (embarque, desembarque ou ocupação). A aplicação de filtros ocorre de forma dinâmica e em tempo real sobre os dados fornecidos.

1.2.3. Ilustração do Uso da Ferramenta

A aplicabilidade do modelo computacional foi demonstrada por meio de um estudo de caso ilustrativo, selecionando as linhas de ônibus identificadas de 101 a 109 atualmente circulando no sistema de transporte coletivo. O escopo temporal considerou dados de dias úteis, abrangendo o período operacional compreendido entre 5:00 e 23:00 horas.

A Figura 1 apresenta, em um mapa, a distribuição espacial dos embarques médios diários para o complexo ilustrado pelas linhas 101 a 109 atuais. Esta representação qualitativa é fundamental para a identificação visual de pontos de maior concentração de demanda (paradas de ônibus), onde o tamanho do círculo é diretamente proporcional ao número de embarques diários, e para a avaliação da cobertura geográfica das linhas.

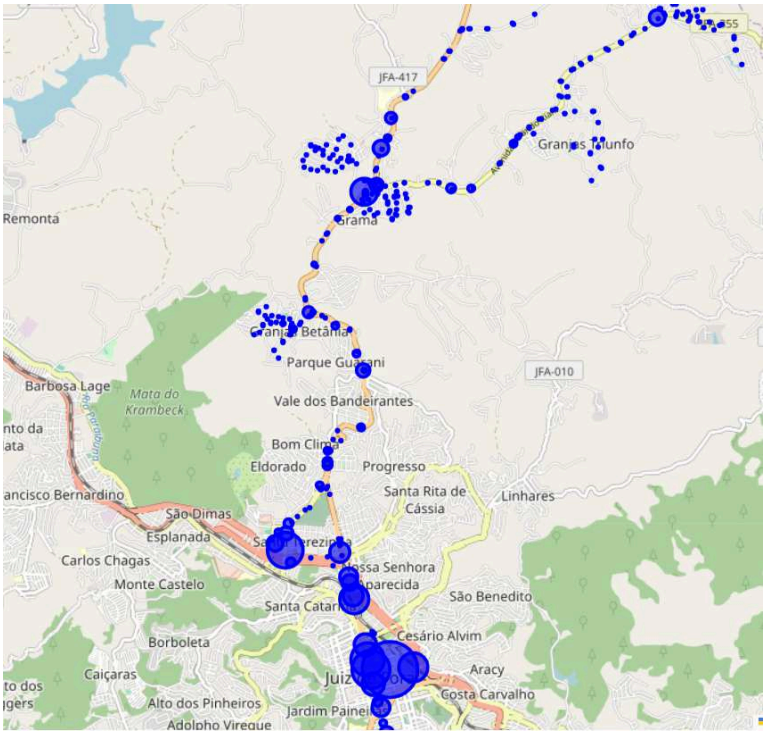

Figura 1. Dados agregados das linhas 101 a 109 atuais. Cada círculo representa um ponto de ônibus, e o tamanho do círculo é proporcional ao número de embarques diários.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

A Figura 2 mostra a quantidade de embarques horária nas linhas 101-109 atuais. Essa análise permite identificar os horários de maior demanda, possibilitando o dimensionamento adequado da frota em função dos picos e entre-picos.

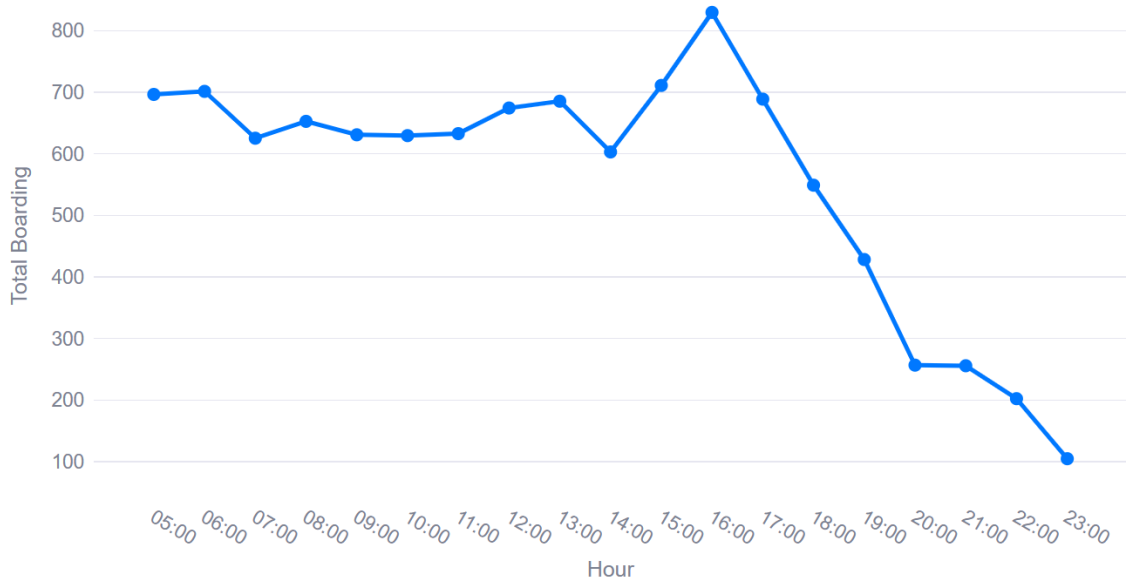

Figura 2: Uso do aplicativo desenvolvido, que exibe a quantidade de embarques de passageiros por horário para as linhas 101 a 109 atuais.

O dimensionamento da frota constitui um processo automatizado e inteligente que determina o número e o tipo de veículos requeridos, tendo como variável chave a demanda horária de passageiros (mensurada pelos embarques - *boarding*).

O algoritmo de dimensionamento integra os seguintes parâmetro:

- A frequência de viagens programada.
- A capacidade útil e nominal dos veículos disponíveis.
- O critério de ocupação segura, que adota uma ocupação máxima efetiva entre 85% e 95% da capacidade nominal, em conformidade com as diretrizes de segurança e conforto dos passageiros.

O objetivo é maximizar a eficiência operacional do sistema, promover a redução de custos e assegurar a sustentabilidade a longo prazo. O processo modularizado gera

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

saídas visuais e tabulares, conforme exemplificado na Figura 3, que exibe o resultado do dimensionamento automático para o conjunto de dados das linhas 101 a 109 atuais, subsidiando a tomada de decisão gerencial.



Figura 3: Dimensionamento inteligente e automatizado para os dados de embarque (linhas 101-109 atuais).

1.3. Levantamento de mercado

Em atendimento ao inciso V do §1º do art. 18 da Lei nº 14.133/2021, o levantamento de mercado para a presente contratação considerou as seguintes premissas e fontes de informação:

- Experiência histórica do Município com a prestação do serviço, decorrente da concessão vigente, formalizada por meio da Concorrência Pública nº 005/2014;
- Estudos técnicos elaborados pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), no âmbito do Convênio nº 08.2025.053, com base em dados reais de operação e bilhetagem eletrônica;
- Consultas a montadoras de veículos para aferição de preços de mercado da frota, utilizados como parâmetro no Modelo de Apuração de Custos (MAC), descrito no item 3.3.1;
- Análise de experiências de concessão de transporte coletivo em municípios de porte demográfico semelhante, sem que tais referências tenham sido utilizadas para fins de precificação direta, conforme justificado no item 3.2.

Considerando a natureza do objeto — serviço público de transporte coletivo, cuja prestação somente pode ocorrer por meio de concessão ou execução direta pelo Poder

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

Público — não se aplica, no caso, a pesquisa de mercado nos moldes tradicionais de aquisição de bens ou contratação de serviços comuns.

A avaliação do mercado apto a assumir a concessão foi realizada a partir da experiência histórica de participação de operadores na concessão vigente, bem como da capacidade técnica e financeira exigível para empreendimento desse porte, elementos que serão objeto de detalhamento nas exigências de habilitação do edital.

2. ESCOLHA DA SOLUÇÃO

A Constituição Federal de 1988 estabelece que os serviços públicos devem ser prestados pela administração pública de forma direta ou indireta, através de regimes de concessão ou permissão. Desta forma, pode-se analisar as seguintes soluções possíveis:

- Solução A: execução direta do serviço pelo município;
- Solução B: concessão de serviço público;
- Solução C: permissão de serviço público.

A exploração direta do serviço de transporte coletivo urbano pelo Município, embora juridicamente possível, revela-se desaconselhável diante das exigências operacionais, técnicas e financeiras que envolvem a atividade. Trata-se de serviço público de natureza complexa, que demanda investimentos contínuos em frota, tecnologia embarcada, sistemas de bilhetagem e controle, infraestrutura de apoio, manutenção preventiva e corretiva, além de corpo técnico especializado para planejamento, operação, fiscalização e gestão.

A assunção direta pelo Poder Público implicaria a criação e manutenção de estrutura administrativa robusta, com impactos expressivos sobre a folha de pagamento, em razão da necessidade de contratação de motoristas, cobradores, mecânicos, eletricistas, lavadores, fiscais e equipes administrativas de apoio. Ademais, os vínculos empregatícios oriundos da Administração Direta ou Indireta gerariam encargos

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

permanentes, com potencial de comprometer os limites da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101/2000).

Nesse cenário, a prestação direta contraria os princípios da eficiência e da economicidade, além de limitar a flexibilidade e a capacidade de inovação necessárias à melhoria contínua do serviço, em razão das restrições orçamentárias, procedimentais e burocráticas impostas à Administração Pública.

Por essa razão, mostra-se mais adequada a delegação da operação do transporte coletivo urbano à iniciativa privada, cabendo ao Município as funções de planejamento, regulação e fiscalização.

A modalidade de permissão de serviço público, conquanto prevista em lei, possui natureza precária e unilateral, sendo revogável a qualquer tempo, o que se mostra incompatível com a necessidade de elevados investimentos em frota, garagens, sistemas tecnológicos e infraestrutura operacional. Essa precariedade comprometeria tanto a atratividade da licitação quanto a sustentabilidade econômico-financeira da operação, refletindo negativamente na qualidade e regularidade do serviço.

De forma diversa, a concessão de serviço público, disciplinada pelo art. 175 da Constituição Federal e pela Lei nº 8.987/1995, caracteriza-se como contrato administrativo de prazo determinado, precedido de licitação, que assegura equilíbrio econômico-financeiro, define obrigações de investimento, metas de desempenho, indicadores de qualidade, mecanismos de fiscalização e penalidades. Essa modelagem confere segurança jurídica ao concessionário, atratividade ao certame e maior controle ao Poder Público.

Além disso, a concessão permite que a iniciativa privada realize aquisições e contratações com maior agilidade, uma vez que não se submete às regras da Lei nº 14.133/2021, ao passo que o Município concentra sua atuação na gestão contratual e no monitoramento do serviço prestado.

Diante do elevado volume de investimentos exigidos e da necessidade de garantir regularidade, continuidade e qualidade na prestação do transporte coletivo urbano, a

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

modelagem por concessão apresenta-se como a alternativa mais eficiente e juridicamente adequada para assegurar o atendimento ao interesse público.

3. DETALHAMENTO DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA

3.1. Descrição da solução como um todo

A concessão da prestação e exploração do Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros na cidade de Juiz de Fora/MG será ofertada em lote único, por prazo de 15 (quinze) anos, com possibilidade de prorrogação por até 15 (quinze) anos, desde que atendidas as condições contratuais.

A modalidade em questão é concessão comum, hipótese em que os investimentos realizados pelo ente privado para viabilizar o fornecimento de um serviço de interesse público tem como contrapartida as tarifas pagas pelos usuários dos serviços. Entretanto, é possível, paralelamente à cobrança das tarifas e às receitas extra tarifárias, que o poder público estabeleça subsídios, autorizados em lei, a fim de proporcionar outra forma de receita para a concessão.

O subsídio é uma realidade no transporte público em diversas cidades do país e do mundo, constituindo-se em instrumento essencial para assegurar a modicidade tarifária. Por meio dele, o Poder Público complementa os custos da operação que não são cobertos pela receita tarifária, garantindo que o valor da passagem permaneça acessível ao usuário.

Tal mecanismo permite compatibilizar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão com a função social do transporte coletivo, reconhecido constitucionalmente como direito social. Dessa forma, o subsídio contribui para a sustentabilidade do sistema, evitando aumentos tarifários excessivos, promovendo inclusão social e assegurando o acesso universal da população à mobilidade urbana.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

No Município de Juiz de Fora, a Lei nº 14.209/2021 autorizou o pagamento de subsídios no âmbito da concessão do serviço do transporte coletivo de forma a permitir que a tarifa cobrada do usuário seja reduzida.

A licitação, configurada sob a modalidade de Concorrência Pública, tem como objetivo primordial a identificação e contratação da proposta que melhor atenda aos critérios de eficiência, acessibilidade, sustentabilidade e qualidade dos serviços. Este processo será conduzido em estrita conformidade com a Lei de Mobilidade Urbana, a Lei de Concessões, a Lei de Licitações e demais normativas aplicáveis ao setor.

A Concessionária selecionada terá a responsabilidade integral pela operacionalização da rede de transporte coletivo. Isso engloba a aquisição e manutenção de uma frota adequada, a implementação e manutenção de infraestruturas de apoio como garagens e pontos de integração, além da operação e manutenção dos sistemas tecnológicos fundamentais para a oferta de um serviço de transporte coletivo eficiente e confiável.

A vencedora do certame será obrigada a executar, durante o prazo da concessão, quaisquer outras linhas que não as previstas inicialmente no Termo de Referência, bem como as alterações daquelas linhas inicialmente estabelecidas no Termo de Referência, em função da demanda ou em decorrência de novas necessidades de transporte, desde que respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

A capacidade operacional para a nova rede de transporte público foi planejada para atender às necessidades de mobilidade da população, com uma previsão de 707 veículos, somadas a frota operacional e a reserva, distribuídos em 288 linhas.

O planejamento da capacidade operacional leva em consideração análises detalhadas da demanda histórica e projeções futuras, baseadas em fatores como crescimento populacional, desenvolvimento urbano e tendências de mobilidade. A previsão de expansão da frota de 555 para 707 veículos reflete um compromisso com a melhoria contínua do serviço, garantindo que a rede de transporte público possa se adaptar dinamicamente às necessidades emergentes da população.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

A solução encontrada pelo Município, em conjunto com a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), propõe mudanças substanciais na configuração atual da rede e foi baseada em premissas estratégicas como a consolidação do modelo Serviço de Ônibus Rápido (*Bus Rapid Service* - BRS), com evolução gradual para o sistema de Ônibus com Alto Nível de Serviço (*Bus with High Level of Service* - BHLS).

O BRS – Bus Rapid Service é um modelo de prioridade operacional ao transporte coletivo por ônibus em vias urbanas, caracterizado pela implantação de faixas preferenciais ou exclusivas, associadas a medidas de gestão de tráfego que favorecem a circulação dos coletivos.

Enquanto o BRS configura solução de rápida implantação e menor custo, centrada na prioridade viária, o BHLS se apresenta como modelo intermediário entre o transporte convencional e o BRT, priorizando a experiência do usuário e a confiabilidade do serviço. Assim, o BHLS demanda maior investimento em infraestrutura e tecnologia, mas resulta em ganhos superiores de qualidade e atratividade do sistema.

A proposta objetiva a racionalização da rede para evitar redundâncias, a minimização das necessidades de transferência entre linhas e a avaliação cuidadosa da demanda para novas conexões.

Este processo de reestruturação foi conduzido com um olhar criterioso para os aspectos operacionais e financeiros, assegurando que a alternativa escolhida para a nova rede de transporte público não somente melhore significativamente a qualidade do serviço oferecido aos usuários, mas também promova uma gestão de custos mais eficiente.

3.2. Premissas para a Escolha da Modelagem e Definição do Preço

O processo de definição de preços pode adotar diferentes metodologias, cabendo ao responsável pela precificação selecionar aquela que melhor represente o **valor justo** do bem ou serviço.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

Entende-se por **valor justo** o preço definido por agentes interessados em realizar a transação, com pleno conhecimento do objeto e independência entre si, de modo que nenhum exerça influência sobre a percepção de valor do outro.

Entre os métodos disponíveis, dois se aproximam mais da lógica das concessões públicas:

- **Baseado em custos:** determina o preço a partir dos custos de produção ou da prestação dos serviços, acrescido da remuneração do capital investido;
- **Baseado na concorrência:** estabelece o preço com base nos valores praticados por concorrentes em condições semelhantes.

No contexto desta licitação, a adoção do método **baseado na concorrência** não é viável, pelos seguintes motivos:

- a consulta prévia a editais poderia caracterizar favorecimento indevido;
- a utilização de valores de outros municípios, ainda que comparáveis em porte ou perfil socioeconômico, pode gerar preços que não refletem o valor justo do contrato, comprometendo o equilíbrio;
- risco de **sobrepreço**, recorrente em contratações públicas, quando o valor de referência é superior ao praticado pelo mercado;
- possibilidade de **jogo de planilha** ou de propostas inexequíveis, em que licitantes apresentam preços artificialmente baixos para vencer a disputa, mas inviáveis para garantir a adequada execução do contrato.

Diante das especificidades de Juiz de Fora, que envolvem não apenas a precificação, mas a **reformulação estrutural do sistema de transporte público**, optou-se pelo desenvolvimento de uma modelagem **contábil, financeira e econômica** pautada nas seguintes premissas:

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

- **Transparência:** a metodologia de cálculo dos custos e da remuneração do capital deve ser clara, reprodutível e auditável, especialmente em cenários que envolvam subsídios públicos;
- **Eficiência:** assegurar a boa aplicação dos recursos, com foco na qualidade do serviço de transporte;
- **Equidade social:** apuração objetiva dos custos, sem estimativas arbitrárias que causem desequilíbrio, de forma a permitir ao gestor público planejar políticas que garantam o direito à mobilidade urbana (Lei nº 12.587/2012);
- **Atualização de preços:** consideração dos custos efetivamente praticados, com acompanhamento da variação quando esta superar a inflação;
- **Equilíbrio econômico-financeiro:** manutenção da justa relação entre custos incorridos e repasses financeiros, com reequilíbrio contratual sempre que necessário, de modo a assegurar a sustentabilidade da concessão.

3.3. Modelagem e definição do valor do contrato

3.3.1. Modelo de Apuração de Custos (MAC)

O **Modelo de Apuração de Custos – MAC** foi estruturado a partir da tradicional *Planilha TCU*, a qual, por sua vez, tem origem no modelo GEIPOT, referência nacional por décadas no cálculo de tarifas de transporte público.

O documento que regulamenta as **Regras MAC** apresenta:

- a definição de cada variável do modelo;
- as regras aplicáveis ao edital;
- e as regras a serem observadas no início e durante a vigência da concessão.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

O MAC tem como finalidade **estimar o valor de ressarcimento dos gastos (custos e despesas)**, bem como a **remuneração do capital** destinada a cobrir os investimentos realizados em ativos fixos.

Sua aplicação ocorrerá **mensalmente**, como ferramenta de estimativa de custos, com posterior **validação anual por meio de demonstrações contábeis**.

Para a parametrização do modelo foram utilizados:

- **dados históricos** do sistema atualmente em operação;
- **preços de mercado atualizados** como referência;
- **projeções de reajustes futuros**, especialmente aqueles relacionados à folha de pagamento;
- **consultas junto a montadoras** para definição do preço da frota, variável de grande impacto no modelo.

Em síntese, os **índices de consumo** e os **preços de referência** utilizados na formação do valor global da licitação foram derivados dos custos estimados com base no MAC, garantindo maior equilíbrio econômico-financeiro ao processo.

3.3.2. Remuneração do Capital Próprio e Ressarcimento do Capital de Terceiros

A remuneração do capital próprio incidente sobre os ativos investidos pelos sócios foi definida a partir de estudo específico, cujo objetivo foi estabelecer um retorno justo do investimento, em consonância com o princípio basilar das concessões de serviços públicos: assegurar condições adequadas para atrair investidores ao setor.

O cálculo considerou dois componentes principais:

- **Taxa livre de risco do mercado**: parâmetro básico de remuneração, obtido facilmente em aplicações financeiras de baixo risco.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

- **Prêmio pelo risco**: adicional necessário para compensar os riscos inerentes à operação do transporte coletivo urbano, especialmente em mercados emergentes.

Para equalizar as condições da concorrência, não foi considerada a hipótese de financiamento de investimentos por meio de empréstimos, visto que cada proponente poderia adotar taxas de juros distintas, incompatíveis com a realidade macroeconômica vigente.

Contudo, o modelo prevê que, caso a concessionária venha a captar recursos de terceiros, as despesas financeiras pagas (juros) serão ressarcidas, desde que previamente autorizadas pelo Poder Concedente e limitadas à maior taxa praticada pelos bancos oficiais de fomento elegíveis, nos termos e condicionantes definidos no Anexo I.L do Edital (alavancagem máxima de 70% de capital de terceiros e prazo de financiamento não superior ao prazo remanescente da concessão). Já o valor principal amortizado será considerado como capital próprio investido.

Dessa forma, tanto o capital próprio quanto o capital de terceiros foram contemplados na modelagem, garantindo remuneração justa e atrativa, adequada às características da concessão.

3.3.3. Demonstrações Contábeis e Indicadores de Capacidade Econômico-Financeira

A apresentação periódica das demonstrações contábeis ao longo da vigência do contrato tem como finalidades:

- Evidenciar a capacidade econômico-financeira da concessionária;
- Permitir acompanhamento trimestral da situação econômico-financeira da concessionária;
- Registrar os custos efetivamente realizados, a serem apurados anualmente.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

Enquanto o **Modelo de Apuração de Custos (MAC)** antecipa mensalmente os custos estimados, as demonstrações contábeis refletem os custos reais do sistema, sendo fundamentais para a verificação do equilíbrio econômico-financeiro.

Para que cumpram tal finalidade, foram estabelecidos requisitos específicos, definindo as **Demonstrações Contábeis Críveis (DCCs)**, caracterizadas por:

- Auditoria independente;
- Segregação em Sociedade de Propósito Específico (SPE);
- Utilização tanto para aferição do equilíbrio econômico-financeiro quanto para cálculo de bonificação por desempenho.

3.3.4. Equilíbrio Econômico-Financeiro

O MAC, ao ser atualizado mensalmente com os preços mais recentes de insumos e serviços, promove automaticamente o reequilíbrio econômico-financeiro no que tange à inflação, funcionando como um mecanismo de correção baseado em preços reais de mercado e não em índices inflacionários genéricos.

Entretanto, alterações nos índices de consumo ou nos parâmetros de operação podem ocorrer ao longo do tempo. Para esses casos, foi definida a seguinte rotina:

- O equilíbrio será verificado anualmente mediante comparação entre os valores pagos via MAC e os custos efetivos registrados nas DCCs;
- O comparativo será realizado de forma segregada, distinguindo **ressarcimento de custos e despesas** da **remuneração de capital**;
- Havendo divergências, será promovido o reequilíbrio contratual, de modo a preservar a equação econômico-financeira;
- Os parâmetros do MAC poderão ser ajustados para o exercício seguinte, com base nos dados apurados pelas DCCs.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

Em síntese, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão será assegurado com base em dados reais de gastos, garantindo maior precisão e transparência na gestão contratual.

3.3.5. Índice de Qualidade do Sistema

Os indicadores de qualidade estabelecidos no contrato têm três finalidades principais:
a) Definir critérios objetivos para avaliar a qualidade do serviço prestado;
b) Servir como métrica de fiscalização e embasamento para a aplicação de sanções contratuais em caso de descumprimento;
c) Compor as variáveis do modelo de bonificação por desempenho, especialmente na redução dos custos operacionais.

Na definição desses indicadores, consideram-se premissas como:

- **Factibilidade**: aplicabilidade prática e mensuração objetiva;
- **Operabilidade**: indicadores de regularidade e confiabilidade, como o Índice de Cumprimento de Viagens;
- **Tempestividade**: aderência aos horários e intervalos programados;
- **Tecnologia**: adequação das tecnologias definidas para operacionalizar e gerir o sistema à obtenção dos dados necessários ao cálculo dos indicadores.

3.3.6. Política de Bonificação por Desempenho

A política de bonificação tem como objetivo incentivar a concessionária a promover a redução dos custos operacionais ao longo do contrato, preservando a qualidade do serviço ofertado.

A redução de custos constatada entre períodos será compartilhada entre o Poder Concedente e a Concessionária, em percentuais previamente definidos. Esse compartilhamento estará condicionado ao cumprimento de um índice geral de

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

qualidade, garantindo que a busca por eficiência não comprometa os níveis de atendimento ao usuário.

A base de referência para aferição da redução de custos será composta pelas **Demonstrações Contábeis Críveis**, devidamente auditadas e registradas.

3.3.7. Criação da SPE

Todos os registros contábeis e financeiros da concessão deverão ser concentrados em uma **Sociedade de Propósito Específico (SPE)**, a ser constituída pela empresa ou consórcio vencedor do certame.

A constituição da SPE, prática consolidada em contratos de grande porte, é requisito contratual e possibilitará:

- a segregação dos custos da operação em relação a outras atividades do grupo econômico;
- maior transparência e confiabilidade na apuração dos resultados;
- a identificação clara e objetiva do valor justo do contrato.

3.3.8. Fundamento do valor global do contrato

A precificação do contrato fundamenta-se no método de custos, por meio de um modelo sistemático de apuração que permite identificar os custos efetivamente incorridos na execução do serviço contratado.

Diferentemente de uma abordagem *top-down*, na qual as empresas indicariam antecipadamente, em consulta ao mercado, o preço que estariam dispostas a cobrar como referência para o edital, optou-se por uma abordagem *bottom-up*. Nessa abordagem, os elementos de custo são estimados com base em dados históricos disponíveis, seja pela demanda de insumos ou pelos preços observados, e incorporados a um modelo que determina o valor global para a contratação.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

A partir desse valor, as empresas concorrentes manifestarão sua disposição em assumir a concessão, competindo com base na eficiência operacional e na menor remuneração de capital requerida.

3.3.9 Justificativas para o parcelamento ou não da contratação

A cidade de Juiz de Fora se consolida como um município de porte médio para grande, com uma população estimada em 565.764 habitantes em 2024, apresentando um crescimento notável de mais de 25.000 pessoas desde o Censo de 2022. Essa escala demográfica insere a cidade em um grupo de municípios brasileiros, com população entre 500 mil e 1 milhão de habitantes, que enfrentam desafios de mobilidade cada vez mais complexos.

Em cidades deste porte, a fragmentação do sistema de transporte público pode levar a ineficiências operacionais, dificuldades de integração e ao aumento dos custos sistêmicos. Portanto, a estruturação de um modelo de concessão que priorize a integração e a gestão unificada não é apenas uma opção, mas uma necessidade estratégica para garantir que o transporte coletivo funcione como a espinha dorsal do desenvolvimento urbano sustentável.

A decisão de explorar um modelo de concessão em lote único deve ser compreendida como uma resposta direta às lições aprendidas com a experiência anterior. A licitação de 2015, um marco histórico por ser a primeira na cidade, dividiu a operação do sistema em dois lotes, operados por dois consórcios distintos: Via JF (Área 1) e Manchester de Transporte Coletivo (Área 2). Embora a intenção fosse fomentar a competição, este modelo bipartido inerentemente introduziu complexidades significativas. A operação em áreas compartilhadas, como a região central, criava desafios de coordenação e dificultava a atribuição de responsabilidades por falhas operacionais, como atrasos e superlotação.

A gestão de dois contratos paralelos impôs ao poder concedente a necessidade de duplicar processos de fiscalização, auditoria, negociação de reequilíbrios contratuais e mediação de conflitos entre os operadores. A iminência de uma nova licitação, prevista

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

para ocorrer até 2026, apresenta uma janela de oportunidade para reavaliar essa estrutura e corrigir as ineficiências sistêmicas observadas.

A proposta de lote único, portanto, não é uma mera mudança administrativa, mas uma evolução estratégica que visa eliminar esses custos de transação e superar as barreiras à otimização que um sistema fragmentado impõe, um desafio comum em muitas regiões metropolitanas brasileiras.

Portanto, a justificativa para a nova modelagem parte do entendimento de que o lote único facilita a integração e simplifica o gerenciamento de uma rede hierarquizada, onde linhas alimentadoras de menor capacidade se conectam a eixos troncais de maior capacidade. Esse recorte para um operador único elimina as "fronteiras" operacionais e contratuais artificiais que inevitavelmente surgem entre diferentes lotes. Isso permite que o planejamento da rede seja realizado de forma holística, com o foco exclusivo na otimização da jornada do usuário e na eficiência do sistema como um todo, em vez de ser limitado por demarcações geográficas contratuais. Em um sistema projetado para que os "ônibus pequenos aguardem os ônibus grandes", a operação com um prestador de serviço único tende a ser mais fácil de gerenciar.

Em síntese, a transição para o modelo de lote único representa uma mudança estrutural na filosofia de gestão do município. O poder concedente deixa de se limitar ao papel de “árbitro” entre operadores concorrentes e passa a atuar como verdadeiro “arquiteto” do sistema de mobilidade. Nesse novo arranjo, estabelece-se uma relação de parceria e de cobrança com um único operador, permitindo maior controle e gestão operacional, orientados a objetivos fundamentais de desempenho, tais como velocidade, flexibilidade, confiabilidade, qualidade e custos.

Essa abordagem exige, e ao mesmo tempo potencializa, uma maior capacidade técnica do órgão gestor, como já sinalizado pela colaboração com a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), para o planejamento otimizado de rotas, quadro de horários e alocação de pontos de ônibus.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

a) A Perspectiva da Concessionária

A adoção de um modelo de lote único desbloqueia um potencial significativo de otimização operacional para a concessionária, gerando eficiências que são difíceis, senão impossíveis, de alcançar em um sistema fragmentado. Também, pode-se dizer que o modelo de lote único, especialmente quando combinado com a estrutura de remuneração proposta, cria um ambiente de negócios mais estável, previsível e financeiramente sustentável para o operador.

Assim, evidenciam-se dois eixos importantes sob a perspectiva da concessionária: (i) a otimização operacional integrada e economias de escala; e (ii) vantagens financeiras e mitigação de risco.

(i) Otimização operacional integrada e economias de escala:

- **Gestão de frota e infraestrutura unificada**: Com a totalidade da operação sob seu controle, a concessionária pode implementar uma política de manutenção padronizada e preventiva para toda a frota, otimizando o ciclo de vida dos veículos e reduzindo custos corretivos. A alocação de veículos de diferentes portes (convencionais e micro-ônibus) pode ser feita de forma dinâmica em toda a rede, respondendo com precisão às variações de demanda por linha e horário, sem as restrições impostas por limites de lotes. Garagens, oficinas e centros de controle operacional (CCO) podem ser centralizados ou estrategicamente localizados para servir a toda a malha urbana, eliminando redundâncias e reduzindo custos fixos.

- **Racionalização de recursos humanos e planejamento de rede:** A unificação permite a otimização das escalas de trabalho de toda a equipe — motoristas, cobradores, fiscais, mecânicos e pessoal administrativo — evitando sobreposições e maximizando a produtividade. Mais importante, a concessionária ganha a capacidade de projetar e ajustar a malha de linhas de forma integrada, criando sinergias entre rotas e garantindo uma cobertura mais racional e eficiente do território, em linha com o planejamento técnico desenvolvido em parceria com a UFJF.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

(ii) Vantagens financeiras e mitigação de risco:

- **Poder de compra e economias de escala:** a centralização das aquisições para uma frota unificada gera significativas economias de escala. A compra de insumos essenciais em grandes volumes — como combustível, pneus, peças e lubrificantes — e a negociação de contratos de seguros e tecnologias para um número maior de veículos resultam em um poder de barganha superior, reduzindo o custo operacional unitário. Muito embora as economias de escala na operação possam ser limitadas por uma fronteira de eficiência, a verdadeira vantagem no modelo proposto reside na escala de gestão, tecnologia e dados. O investimento em um sistema de monitoramento de ponta, por exemplo, tem seu alto custo fixo diluído em uma base de receita e operação muito maior, tornando-o mais viável. A análise de dados de toda a rede, sem os silos de informação que um sistema de dois ou mais lotes, permite uma otimização sistêmica, mais consistente e rastreável.

- **Modelo de remuneração por ressarcimento de custos:** o modelo, que prevê o ressarcimento integral dos custos operacionais e a uma remuneração de capital sobre ativos, representa uma alocação inteligente de riscos. Ele transfere o risco de demanda (flutuação no número de passageiros), que é largamente influenciado por fatores macroeconômicos e políticas urbanas externas ao controle do operador, para o poder concedente. Em contrapartida, **mantém com o operador** o risco de performance e eficiência, que é sua responsabilidade gerir e controlar. Esta estrutura torna o contrato mais equilibrado e transparente, garantindo um fluxo de caixa previsível, o que reduz o custo de capital para investimentos e atrai empresas com maior solidez financeira e capacidade técnica. É uma resposta direta à fragilidade dos modelos dependentes exclusivamente da receita tarifária, uma lição aprendida, cuja vulnerabilidade foi exposta em Juiz de Fora e em vários municípios brasileiros durante a pandemia de COVID-19.

- **Incentivos à eficiência e estímulo à inovação:** o modelo de ressarcimento não funciona como um "cheque em branco". A previsão de uma "bonificação por

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

eficiência em custos" é um mecanismo relevante, pois cria um sistema de compartilhamento de ganhos, onde a concessionária é financeiramente recompensada por otimizar suas operações e reduzir os custos abaixo de um padrão de referência, sem comprometer a qualidade. Isso estabelece um forte incentivo para a busca contínua por inovação tecnológica e de processos, estimulando a eficiência como busca permanente no alcance dos objetivos de desempenho. Ao atingir uma fronteira de eficiência, **a única forma de dar um novo salto é através da inovação**, e em um sistema de lote único (com menos agentes e interesses divergentes) a negociação e a incorporação dessas tecnologias se torna mais coesa e ágil.

b) A Perspectiva do Poder Concedente

Para o poder concedente, a transição para um modelo de lote único representa uma oportunidade de aumentar a eficácia do controle público através da simplificação da gestão. Isto tem reflexo na (i) simplificação radical da fiscalização e gestão contratual; e (ii) redução do custo sistêmico e impacto orçamentário.

(i) Simplificação radical da fiscalização e gestão contratual

- **Interlocutor único e agilidade na gestão:** a existência de um único contrato e um único interlocutor reduz drasticamente a complexidade administrativa para a Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU). Processos como negociações de aditivos, resolução de disputas, e, de forma crítica, a gestão de crises, tornam-se mais ágeis e diretos. A comunicação é centralizada, evitando a burocracia e os atrasos inerentes à coordenação de múltiplos agentes com interesses potencialmente divergentes. O fato de ter mais de um lote não garante que um operador possa substituir o outro em curto prazo durante uma crise e as decisões de um lote poderiam interferir negativamente na operação do outro.

- **Padronização e foco na qualidade:** um sistema unificado facilita a implementação de padrões consistentes em toda a cidade, desde a identidade visual da frota e o protocolo de atendimento ao cliente até, mais importante, a metodologia de coleta e reporte de dados de desempenho. A fiscalização,

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

baseada nos Índices de Qualidade do Serviço (IQS), ganha em robustez e credibilidade, pois elimina as variáveis que surgem ao comparar operadores com culturas e sistemas distintos. A simplicidade administrativa não é um fim em si mesma; ela libera os recursos técnicos e humanos do município para uma fiscalização mais dedicada e eficaz. Em vez de uma auditoria ampla e superficial sobre múltiplos contratos, a equipe pode se concentrar em uma análise detalhada e qualitativa do único contrato, realizando mais inspeções de campo e um controle de qualidade muito mais rigoroso.

- **Redução de custos de transação:** o município obtém uma economia direta de recursos públicos — horas de trabalho de técnicos, analistas, advogados e gestores — que seriam despendidas na complexa tarefa de administrar múltiplos contratos e gerenciar suas interfaces operacionais e legais.

(ii) Redução do Custo Sistêmico e Impacto Orçamentário

As eficiências e economias de escala obtidas pela concessionária não beneficiam apenas o operador, elas são transferidas para o sistema como um todo. No modelo de remuneração por ressarcimento de custos, uma redução nos custos operacionais auditados se traduz diretamente em um custo total menor a ser coberto pelo sistema. Essa redução do custo sistêmico tem um impacto orçamentário positivo e direto para o município e para a sociedade, permitindo manter tarifas mais acessíveis para os usuários e conter a necessidade de subsídios cada vez maiores provenientes do tesouro municipal. O quadro 1 apresenta uma matriz qualitativa alguns pontos importantes para reflexão.

Quadro 1 - Matriz de risco qualitativo

Fator de Risco	Modelo Avaliado	Probabilidade	Impacto	Nível de Risco	Justificativa
Ineficiência e Desintegração da	Lote Único	Baixa	Alto	Moderado	O modelo permite um planejamento holístico da malha, sem fronteiras contratuais, otimizando rotas em toda a cidade.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

	Lotes Múltiplos	Alta	Alto	Crítico		A integração depende da coordenação entre operadores, podendo gerar sobreposições ou lacunas na rede.
Perda de Ganhos de Eficiência (Custos Elevados)	Lote Único	Baixa	Alto	Moderado		O modelo maximiza o poder de compra e dilui custos fixos de tecnologia e gestão.
	Lotes Múltiplos	Alta	Médio	Alto		Cada operador possui sua própria escala, o que reduz o potencial de ganhos de eficiência em compras e investimentos.
Complexidade e Custo de Gestão e Fiscalização	Lote Único	Baixa	Médio	Baixo		A existência de um único contrato e interlocutor simplifica a administração e a fiscalização para o poder concedente.
	Lotes Múltiplos	Alta	Médio	Alto		Exige a gestão de múltiplos contratos e a mediação de conflitos, consumindo mais recursos administrativos e técnicos.
Acomodação do Operador por Falta de Concorrência	Lote Único	Alta	Alto	Crítico		A competição por comparação é inexistente, o que requer benchmarking competitivo externo para avaliar o desempenho.
	Lotes Múltiplos	Baixa	Alto	Moderado		Permite a comparação direta do desempenho (custos, qualidade) entre os operadores, criando um incentivo à eficiência.
Interrupção do Serviço por Falha Operacional / Financeira	Lote Único	Média	Crítico	Crítico		O risco é concentrado; a falha do único operador impacta todo o sistema de transporte.
	Lotes Múltiplos	Baixa	Alto	Moderado		O risco é diluído; a falha de um operador afeta apenas uma parte do sistema.
Interrupção do Serviço por Greve	Lote Único	Média	Crítico	Crítico		O risco é concentrado; a paralisação dos funcionários do único operador afeta todo o sistema simultaneamente.
	Lotes Múltiplos	Média	Médio	Moderado		O risco é diluído; uma greve afeta apenas as linhas de um operador, e outro poderia, teoricamente, assumir parte da operação emergencialmente.
Dificuldade ou Atraso na	Lote Único	Baixa	Alto	Moderado		Um único agente facilita a negociação e implementação de inovações de forma padronizada e ágil.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

	Lotes Múltiplos	Média		Médio		Moderado		A implementação de inovações em todo o sistema requer negociação e alinhamento com múltiplos operadores, o que pode atrasar o processo.

c) Mitigação de Riscos e Mecanismos de Resiliência no Modelo de Lote Único

Com base na matriz de risco qualitativa, os fatores classificados como de nível "Crítico" para o modelo de lote único exigem um plano de mitigação contratualmente formalizado. Este plano transforma os riscos identificados em desafios gerenciáveis, garantindo a resiliência e a performance do sistema a longo prazo. A recomendação sintética dada do quadro 2, não tem o objetivo de excluir a proposição do lote único. Ao contrário, indica a possibilidade de encontrar ações que atenuam os riscos identificados.

Quadro 2 - Síntese de sugestões para mitigação

Risco Principal	Estratégia Central	Ações de Mitigação (Ajustadas)	Objetivo Final
Acomodação e Queda na Qualidade do Serviço	"Contrato Inteligente" com Foco em Performance	• Definir Metas de Desempenho (KPIs) claras para qualidade e pontualidade. • Vincular a remuneração a esses resultados, com multas e bônus. • Realizar auditorias externas e independentes.	Garantir a qualidade e a melhoria contínua do serviço, mesmo sem um concorrente direto.
Interrupção por Falha Operacional/Financeira	"Plano de Emergência" com Garantias Contratuais	• Incluir "Cláusula de Intervenção" que permite à Prefeitura assumir a operação em crises. • Exigir seguros e garantias financeiras para custear uma operação emergencial.	Assegurar a continuidade do serviço, protegendo a população de uma parada abrupta do sistema.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

Degradação Severa do Serviço por Greve	Gestão Proativa de Crise e Aplicação da Lei	• Mediação Preventiva: Exigir que o operador notifique o Poder Concedente sobre impasses em negociações sindicais para possibilitar uma mediação antecipada. • Acionamento Judicial Imediato: Ter um plano para acionar a Justiça do Trabalho imediatamente ao anúncio de greve, solicitando a definição da frota mínima e a aplicação de multas por descumprimento. • Comunicação Transparente: Preparar um plano de comunicação para informar a população sobre a frota em operação e as linhas prioritárias durante a paralisação.	Minimizar o impacto da greve na população, utilizando as ferramentas legais para garantir o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade.

A presente justificativa demonstra que a transição para um modelo de concessão em lote único para o transporte coletivo de Juiz de Fora vai além de uma simples reconfiguração administrativa. Trata-se de uma evolução estratégica, fundamentada no diagnóstico das limitações do modelo anterior e alinhada às necessidades de uma cidade em franca expansão.

A fragmentação contratual, que historicamente impôs barreiras à integração, custos de transação ocultos e complexidades na gestão e fiscalização, revela-se incompatível com a visão de um sistema de transporte público que funcione como a espinha dorsal do desenvolvimento urbano sustentável de uma cidade de médio porte.

A adoção do lote único estabelece bases para um ciclo proveitoso de otimização. Para a concessionária, desbloqueia ganhos de eficiência e economias de escala em gestão, tecnologia e aquisições. Para o Poder Concedente, essa otimização, aliada a um modelo de remuneração que alinha incentivos, traduz-se diretamente na redução do custo sistêmico, na simplificação radical da governança contratual e na liberação de recursos

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

técnicos para uma fiscalização focada na qualidade do serviço. Em última análise, tal sinergia entre eficiência operacional e eficácia regulatória converge para o objetivo primordial: a entrega de um serviço de maior qualidade, confiabilidade e racionalidade para o cidadão, com maior sustentabilidade financeira para o sistema como um todo.

De todo modo, reconhece-se que a concentração da operação em um único prestador introduz riscos específicos, notadamente a acomodação por ausência de concorrência direta e a criticidade de falhas operacionais ou paralisações. Contudo, a robustez desta proposta não reside na negação de tais riscos, mas em sua identificação proativa e no desenho de mecanismos de mitigação contratualmente vinculantes. A implementação de um contrato baseado em performance, cláusulas de intervenção, garantias financeiras e planos de contingência transforma esses desafios em vetores de gestão ativa. A resiliência do sistema não decorrerá da fragmentação, mas da arquitetura contratual e da capacidade de governança do município.

Portanto, a decisão pela concessão em lote único representa um passo mais assertivo para que Juiz de Fora supere um modelo reativo de gestão de contratos e assume um papel proativo de "arquiteto" de sua mobilidade. É a escolha por um sistema onde o planejamento é holístico, a gestão é unificada e a tecnologia pode ser empregada para otimizar a jornada do usuário.

3.4. Definição do Prazo da Concessão

A concessão em que questão prevê que a Concessionária deverá promover investimentos em frota, pontos de integração, tecnologias e demais ativos necessários à adequada prestação do serviço público. Para tanto, adota-se como critério de remuneração do capital próprio a metodologia CAPM detalhada no Anexo I.L do Edital, na qual a taxa livre de risco corresponde à NTN-B 2040 (IPCA + 6,50% a.a. real), acrescida do produto entre o coeficiente beta setorial (β = 0,6321) e o prêmio de risco de mercado (MRP = 4,75% a.a. real), resultando em Ke real de 9,5% a.a. e Ke nominal de 14,43% a.a., parâmetro este que reflete valor justo de remuneração em conformidade com indicadores de mercado. Ademais, os custos operacionais serão ressarcidos pelo Poder Concedente, mediante apuração regular e fidedigna, circunstância que afasta a

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

principal fonte de incerteza financeira da Concessionária, notadamente as variações diárias dos preços dos insumos.

À luz da taxa de remuneração de capital estabelecida, estima-se que o período adequado para a concessão seja de 15 (quinze) anos, de modo a assegurar a recuperação dos investimentos realizados, em estrita observância ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro que rege os contratos administrativos de concessão de serviços públicos.

4. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO

Diante do exposto neste Estudo Preliminar, a concessão do transporte público de Juiz de Fora/MG mostra-se viável em termos de disponibilidade de mercado e forma de prestação dos serviços, não sendo possível observar óbices ao prosseguimento da presente concorrência.

Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU)
Prefeitura de Juiz de Fora

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

ID do Risco	Risco (Evento)	Fase do Macroprocesso	Causas Prováveis	Consequências Potenciais	Alocação Ajustada	Responsável pela Mitigação	Probabilidade	Impacto	Score	Nível do Risco	Estratégia de Tratamento / Ações Preventivas e Mitigatórias
R-001	Atraso na implantação da infraestrutura tecnológica própria da operação	Execução Contratual	Falhas de planejamento da concessionária; problemas na cadeia de suprimentos; complexidade de integração; ausência de marcos vinculantes.	Inviabilidade de apuração de indicadores; prejuízo à fiscalização; insatisfação dos usuários; atraso na operação assistida.	CONCESSIONÁRIA, quanto aos sistemas próprios; CONCEDENTE, quanto às interfaces e infraestrutura sob sua governança	Gestor do Contrato / Concessionária / SMU	4	4	16	**Crítico**	Exigir cronograma físico-financeiro detalhado; prever testes de aceite, homologação, SLAs, sanções por atraso injustificado e repactuação apenas para atrasos inimputáveis; distinguir sistemas próprios da concessionária e sistemas centrais sob responsabilidade do Poder Concedente.
R-002	Falha na integração dos sistemas tecnológicos da operação com plataformas de responsabilidade do Poder Concedente ou de terceiros	Execução Contratual	Uso de tecnologias proprietárias; APIs insuficientemente documentadas; falha de desenvolvimento; indisponibilidade de plataforma central de bilhetagem; ausência de protocolo de contingência.	Dados inconsistentes; fiscalização ineficaz; glosas indevidas; retrabalho manual; fragmentação da experiência do usuário; litígios sobre IQS e remuneração.	CONCESSIONÁRIA para seus sistemas internos; CONCEDENTE para plataforma central, APIs e terceiros por ele contratados	Gestor do Contrato / Concessionária / Empresa de Bilhetagem / SMU	4	5	20	**Crítico**	Prever APIs abertas, públicas e documentadas; realizar Testes de Aceite de Integração; inserir cláusula interpretativa delimitando que o risco da concessionária não abrange falhas da plataforma central ou de terceiros; prever isenção de glosas e penalidades quando a causa for imputável ao Poder Concedente ou à empresa de
R-003	Insegurança jurídica por alterações regulatórias, tarifárias, tributárias, trabalhistas ou ambientais supervenientes	Execução Contratual	Alterações normativas supervenientes; mudança de parâmetros do MAC; postergação de reajustes; insuficiência de subsídios; novas exigências regulatórias.	Aumento de custos; sub-remuneração; pleitos de reequilíbrio; judicialização; precarização do serviço.	CONCEDENTE quando decorrer de ato estatal ou alteração regulatório-tarifária; COMPARTILHADO nas alterações legais gerais, conforme matriz de	Gestor do Contrato / SMU / Fazenda	3	5	15	**Alto**	Prever mecanismo expresso de reequilíbrio; fixar prazos para revisão; disciplinar atualização de subsídios e recomposição de custos; indicar metodologia de cálculo e fonte orçamentária quando houver impacto financeiro.
R-004	Obsolescência tecnológica acelerada ao longo da concessão	Execução Contratual	Ausência de mecanismos de atualização tecnológica; evolução rápida de sistemas de bilhetagem, ITS, aplicativos e telemetria; vida	Perda de eficiência; aumento de custos; serviço defasado; necessidade de investimentos não previstos.	COMPARTILHADO	Gestor do Contrato / Concessionária / SMU	4	4	16	**Crítico**	Inserir cláusula de evolução tecnológica, regras de compartilhamento de ganhos e reequilíbrio econômico-financeiro quando houver imposição de nova tecnologia pelo Poder Concedente.
R-005	Insegurança no mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro e validação das DCCs	Execução Contratual	Ausência de prazo vinculante para análise das DCCs; inexistência de consequência para silêncio administrativo; falta de parâmetros objetivos de glosa; inexistência de contabilidade regulatória e rito técnico de disputa.	Retenção de créditos; desequilíbrio; judicialização; comprometimento da liquidez; risco à continuidade do serviço.	CONCEDENTE	SMU / Gestor do Contrato / Auditoria Independente / Comitê Técnico	4	5	20	**Crítico**	Fixar prazo máximo e peremptório para análise, validação ou impugnação das DCCs; prever aprovação tácita provisória ou definitiva; garantir atualização monetária automática de créditos retidos por mora; instituir manual de contabilidade regulatória e protocolo de resolução de impasses técnicos por comitê ou dispute
R-006	Baixa adesão dos usuários às novas tecnologias	Execução Contratual	Comunicação ineficaz; baixa usabilidade; barreiras de acesso digital; ausência de canais presenciais ou assistidos.	Investimento sem retorno operacional; frustração do usuário; exclusão digital; pressão por reversão de funcionalidades.	COMPARTILHADO	Concessionária / SMU / Comunicação Institucional	3	3	9	**Alto**	Criar indicadores de adoção digital; manter canais alternativos e acessíveis; promover testes com usuários e plano de transição gradual.
R-007	Fraudes no sistema de bilhetagem, gratuidades e validações	Execução Contratual	Uso indevido de cartões; falhas de controle físico; vulnerabilidades do sistema de bilhetagem; indefinição de governança entre concessionária, Município e terceiro operador.	Perda de receita tarifária; aumento de necessidade de subsídios; conflito sobre partilha de perdas; glosas indevidas.	COMPARTILHADO, por origem causal: concessionária na validação física e operação a bordo; concedente/terceiro no SBE, regras de cadastro, biometria e governança dos dados	Concessionária / SMU / Empresa de Bilhetagem	4	4	16	**Crítico**	Definir critérios objetivos de repartição financeira do risco materializado; fixar percentual tolerado de evasão, gatilho para reequilíbrio, auditoria conjunta, biometria/antifraude e procedimento de bloqueio; disciplinar responsabilidades por falhas do SBE.
R-008	Falhas na segurança da informação e vazamento de dados pessoais	Execução Contratual	Ciberataques; falhas de segurança da concessionária, do Município ou de empresa terceira; ausência de governança clara sobre controlador, operador e encarregado.	Multas e sanções; ações judiciais; dano reputacional; paralisação de funcionalidades; questionamentos de usuários e órgãos de controle.	COMPARTILHADO, conforme domínio do dado e causa do incidente	Concessionária / SMU / Encarregado de Dados / Empresa de Bilhetagem	3	5	15	**Alto**	Exigir SGSI, política de segurança, plano de resposta a incidentes, trilhas de auditoria e cláusulas de LGPD; delimitar controlador/operador; alocar integralmente à parte causadora os danos, multas e custos decorrentes de falhas sob seu controle.
R-009	Ineficiência operacional ou inviabilidade do modelo DRT	Execução Contratual	Falta de projeção de demanda; custos não segregados; algoritmo inadequado; área de cobertura mal calibrada; baixa adesão.	Alto custo por passageiro; subutilização de frota; serviço ocioso; necessidade de reequilíbrio; insatisfação de usuários.	CONCEDENTE na modelagem e decisão de implantação; CONCESSIONÁRIA na operação após aprovação e reequilíbrio	SMU / Gestor do Contrato / Concessionária	4	4	16	**Crítico**	Transformar a implantação definitiva em etapa condicionada a estudos, projeto piloto, KPIs e comprovação de viabilidade; formalizar implantação por termo aditivo e reequilíbrio, com critérios objetivos de mensuração de custos e desempenho.
R-010	Controvérsias sobre o cumprimento dos indicadores de qualidade do sistema	Execução Contratual	Protocolos de medição complexos; ausência de metodologia de exclusão de eventos externos; falhas de sistemas de terceiros; divergência sobre dados de base.	Litígios; aplicação indevida de sanções ou glosas; perda de confiança nos IQS; judicialização.	COMPARTILHADO	Gestor do Contrato / Comissão Técnica / Concessionária	3	4	12	**Alto**	Definir indicadores objetivos, periodicidade, fonte de dados, método de auditoria e hipóteses de exclusão; assegurar que a concessionária não seja penalizada por falhas exclusivamente imputáveis ao SBE, à infraestrutura municipal ou a eventos externos comprovados.
R-011	Fiscalização inadequada pelo Poder Concedente	Execução Contratual	Atraso na implantação do CCO ou de ferramentas de fiscalização; treinamento insuficiente; ausência de acesso qualificado e tempestivo a dados operacionais.	Ineficiência dos IQS; impossibilidade de aplicar sanções justificadas; perda de governança; dependência informacional.	CONCEDENTE, quanto à estrutura de fiscalização; CONCESSIONÁRIA, quanto ao fornecimento dos dados sob seu domínio	Gestor do Contrato / SMU / Concessionária	4	4	16	**Crítico**	Disponibilizar dados em tempo real; instituir SLAs de dados, APIs abertas e auditorias independentes; treinar periodicamente agentes públicos; prever plano de fiscalização e governança de dados.
R-012	Contratação de empresa sem capacidade real de execução técnica, operacional e econômico-financeira	Seleção do Fornecedor	Análise superficial da qualificação técnica, econômica e operacional; ausência de demonstração robusta da capacidade de captação, gestão tecnológica, contabilidade regulatória e execução do plano operacional.	Abandono do contrato; precarização do serviço; descontinuidade; nova licitação; aumento de custos e judicialização.	CONCEDENTE	Comissão de Licitação / PGM / SMU	3	5	15	**Alto**	Exigir comprovação robusta de capacidade técnica, operacional e econômico-financeira; verificar experiência compatível; exigir plano de implantação, governança tecnológica e capacidade de financiamento.
R-013	Perda de controle público sobre a operação e dependência tecnológica	Execução Contratual	Ausência de cláusulas de acesso qualificado a dados; lock-in tecnológico; APIs insuficientes; baixa capacidade de auditoria independente.	Fiscalização ineficaz; dependência de fornecedores; assimetria informacional; perda de governança sobre a operação.	CONCEDENTE	Gestor do Contrato / SMU / TI	4	4	16	**Crítico**	Exigir SLAs de disponibilidade de dados, APIs abertas, documentação técnica, direitos de acesso, auditorias independentes e obrigação de transferência organizada de dados ao término ou extinção do
R-014	Restrição à competitividade por estudos econômico-financeiros insuficientes ou exigências editalícias não calibradas	Planejamento	Pesquisa de mercado insuficiente; ausência de demonstração intertemporal por FCD; ausência de memórias de cálculo e de orçamentos detalhados para rubricas relevantes.	Baixo número de licitantes; propostas defensivas; preço elevado; impugnações; suspensão do certame; risco de inexecução futura.	CONCEDENTE	SMU / Comissão de Licitação / PGM	4	5	20	**Crítico**	Promover levantamento de mercado, consulta pública e revisão técnica-jurídica; incluir FCD para os 15 anos da concessão; disponibilizar memórias de cálculo, orçamentos detalhados e parâmetros objetivos de custos; assegurar que as exigências editalícias sejam proporcionais, motivadas e compatíveis com a
R-015	Inoperabilidade tecnológica em áreas de sombra	Execução Contratual	Circulação em áreas sem cobertura de telefonia móvel; falha de GPS; indisponibilidade simultânea de sistemas de validação ou transmissão.	Falha de segurança; dados comprometidos; disputa sobre quilometragem; prejuízo ao DRT dinâmico e à fiscalização.	COMPARTILHADO	Gestor do Contrato / Concessionária / SMU	4	3	12	**Alto**	Exigir plano de contingência para áreas de sombra; permitir armazenamento offline e sincronização posterior; prever método alternativo de apuração de quilometragem e remuneração provisória; flexibilizar exigência de transmissão em tempo real nesses
R-016	Premissas inadequadas de depreciação e valor residual da frota	Seleção do Fornecedor	Utilização de valor residual sem aderência ao desgaste efetivo da operação de transporte coletivo; adoção de parâmetro IPVA/FIPE sem laudo, série histórica ou evidência técnica	Distorção das propostas; remuneração inadequada do investimento; risco de enriquecimento indevido ou sub-remuneração; litígios de reequilíbrio.	CONCEDENTE	SMU / Área Técnica Econômico-Financeira	4	4	16	**Crítico**	Corrigir o MAC quanto à depreciação e ao valor residual; adotar referenciais técnicos setoriais compatíveis com o desgaste operacional ou justificar tecnicamente solução diversa mediante laudos, séries históricas ou evidências empíricas publicadas nos
R-017	Insuficiência de composição, segregação e rastreabilidade dos custos da subfrota M2 adaptada para usuários com TEA e mobilidade reduzida	Planejamento	Diluição genérica dos custos da frota especializada no MAC; inexistência de memória segregada; ausência de recálculo do Fator de Utilização; ausência de subcontas específicas nas DCCs.	Subprecificação; glosas futuras; litígios; pleitos precoces de reequilíbrio; risco de inviabilização do serviço inclusivo.	CONCEDENTE	SMU / Área Técnica / Gestão Contábil-Regulatória	4	4	16	**Crítico**	Disponibilizar memória de cálculo segregada dos veículos M2; demonstrar custos de aquisição, operação, manutenção, consumo, treinamento e pessoal; recalcular o Fator de Utilização da mão de obra; exigir registro apartado em contas ou subcontas analíticas nas

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

R-018	Litígio contínuo sobre fidedignidade dos dados operacionais e contábeis	Execução Contratual	Controvérsias recorrentes sobre validade dos dados; ausência de prevalência de fontes; falta de auditoria independente; falta de rito técnico célere.	Desgaste administrativo; morosidade decisória; perda de capacidade de fiscalização; retenção de créditos; judicialização.	COMPARTILHADO	Gestor do Contrato / Auditoria Independente / Comitê Técnico	4	4	16	**Crítico**	Prever auditoria independente de sistemas e DCCs; definir prevalência dos dados do CCO/SBE e ônus da prova para contestações; instituir controles informatizados e cruzamento de dados em tempo real; prever comitê técnico ou dispute board.
R-019	Controvérsias na definição, aceite ou glosa de encargos de pessoal e outros custos operacionais	Planejamento / Execução Contratual	Cláusulas abertas; ausência de manual de contabilidade regulatória; falta de critérios objetivos para elegibilidade de despesas e rateios.	Glosas subjetivas; litígios administrativos e judiciais; desequilíbrio econômico-financeiro; insegurança na apuração das DCCs.	CONCEDENTE	SMU / Gestor do Contrato / Auditoria Independente	4	4	16	**Crítico**	Elaborar manual de contabilidade regulatória; definir plano de contas padronizado, critérios de aceite, glosa, rateio e limites para transações com partes relacionadas; prever prazo para manifestação do Município e consequência do silêncio administrativo.
R-020	Volatilidade orçamentária e insuficiência de fonte de custeio para o Poder Concedente	Execução Contratual	Variação de SELIC, insumos e ativos; insuficiência de subsídios; alteração de demanda; modelo de remuneração dependente do fluxo financeiro municipal.	Pressão sobre orçamento; atraso em repasses; aumento de subsídios ou tarifas; risco de inadimplemento do Município.	CONCEDENTE	PJF / Secretaria da Fazenda / SMU	4	5	20	**Crítico**	Reserva orçamentária, conta vinculada ou outro mecanismo de liquidez; disciplinar atualização por mora; compatibilizar o contrato com planejamento orçamentário plurianual.
R-022	Conluio entre licitantes ou restrição artificial da competição	Seleção do Fornecedor	Mercado com poucos players; falhas na publicidade; exigências restritivas; assimetria informacional.	Contratação desvantajosa; sobrepreço; nulidade do certame; questionamentos por órgãos de controle.	CONCEDENTE	Comissão de Licitação / Controle Interno / PGM	2	5	10	**Alto**	Exigir declaração de elaboração independente de proposta; ampliar transparência; disponibilizar estudos completos; assegurar consulta pública e competitividade real; remeter documentos para controle preventivo quando cabível.
R-023	Greves e paralisações de funcionários	Execução Contratual	Impasses coletivos; descumprimento de obrigações trabalhistas; paralisações gerais em setores essenciais.	Interrupção de serviço essencial; comprometimento da mobilidade; penalidades; crise pública.	CONCESSIONÁRIA para obrigações trabalhistas próprias; COMPARTILHADO em greves gerais ou eventos extraordinários	Concessionária / Gestor do Contrato / SMU	3	5	15	**Alto**	Exigir plano de continuidade; monitorar obrigações trabalhistas; prever comunicação prévia, frota mínima e medidas emergenciais; distinguir greves causadas por inadimplemento da concessionária de eventos extraordinários alheios à sua esfera de controle.
R-024	Impactos de vandalismo, criminalidade e segurança pública	Execução Contratual	Ações de vandalismo; assaltos; eventos de segurança pública; áreas de risco.	Aumento de custos; interrupção de linhas; risco a usuários e trabalhadores; danos aos ativos.	COMPARTILHADO: vandalismo ordinário à concessionária; eventos extraordinários e segurança pública ao Poder Público, conforme causa e	Concessionária / PJF / Órgãos de Segurança	4	4	16	**Crítico**	Criar comitê permanente de segurança; prever plano de contingência; definir gatilhos para reequilíbrio quando o evento extrapolar o risco ordinário; assegurar registro, auditoria e nexo causal.
R-025	Interferências viárias externas, obras, acidentes e eventos públicos	Execução Contratual	Obras não comunicadas; acidentes; eventos públicos; bloqueios viários; alterações de itinerários determinadas pelo Poder Público.	Queda de desempenho; penalização indevida; aumento de custos; insatisfação dos usuários.	CONCEDENTE quando decorrer de ato público planejado ou não comunicado; COMPARTILHADO nos demais eventos externos	Gestor do Contrato / SMU / Concessionária	5	3	15	**Alto**	Prever desconsideração dos impactos comprovados na apuração dos IQS; criar fluxo de comunicação prévia de obras e eventos; estabelecer método de remuneração de quilometragem adicional e ajuste operacional.
R-026	Rejeição social a mudanças operacionais e tecnológicas	Planejamento	Falta de comunicação; baixa participação popular; implantação de soluções inovadoras sem testes prévios ou sem aderência às necessidades dos usuários.	Baixa adesão; pressão política; necessidade de revisão do plano operacional; aumento de custos; perda de legitimidade do projeto.	CONCEDENTE	PJF / SMU / Comunicação Institucional	4	4	16	**Crítico**	Realizar consulta pública, audiência pública e plano de comunicação; instituir fase piloto para alterações relevantes; medir satisfação e adesão antes da expansão.
R-027	Impugnação do edital por cláusulas ambíguas, omissões ou inconformidades legais	Seleção do Fornecedor	Ausência de clareza na base de desconto; omissões na matriz de riscos; falta de protocolos de bilhetagem, DCCs, Kd, sanções e indenizações; estudos insuficientes.	Suspensão ou atraso do certame; republicação; anulação de etapas; insegurança jurídica.	CONCEDENTE	Comissão de Licitação / PGM / SMU	4	5	20	**Crítico**	Revisão jurídica e técnica integral do edital e anexos; republicação com reabertura dos prazos; eliminação de ambiguidades e incorporação expressa das regras normativas aplicáveis.
R-028	Atraso ou não obtenção de licenças, autorizações e aprovações necessárias	Execução Contratual	Morosidade de órgãos licenciadores; exigências supervenientes; falhas na instrução; indefinição sobre competência para providenciar documentos.	Postergação do início da operação; custos adicionais; multas; pleitos de reequilíbrio.	COMPARTILHADO, conforme a obrigação legal ou contratual de instrução e obtenção	Concessionária / PJF / SMU	3	4	12	**Alto**	Prever obrigações específicas de cada parte, cronograma de licenças, cooperação institucional e repactuação do cronograma por atraso inimputável à concessionária.
R-029	Ocorrência de força maior ou caso fortuito	Execução Contratual	Pandemias; desastres naturais; atos de terrorismo; greves generalizadas em setores de insumos; eventos imprevisíveis ou inevitáveis.	Dificuldade de operação; perda de ativos; suspensão parcial ou total; necessidade de reequilíbrio.	COMPARTILHADO, conforme disciplina contratual e efeitos concretos	Gestor do Contrato / Concessionária / PJF	2	5	10	**Alto**	Detalhar definição, procedimento de reconhecimento, dever de mitigação, efeitos sobre prazos, indicadores, remuneração e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
R-030	Judicialização da licitação ou da execução contratual	Seleção do Fornecedor / Execução Contratual	Cláusulas ambíguas; matriz de riscos incompleta; ausência de ritos de resolução técnica; falhas em reequilíbrio, DCCs, bilhetagem, repasses, sanções e indenizações.	Atraso no cronograma; insegurança para investimentos; aumento de custos; paralisação de decisões administrativas; risco de comprometimento da continuidade do serviço.	CONCEDENTE	Comissão de Licitação / PGM / Gestor do Contrato	4	5	20	**Crítico**	Garantir robustez jurídica do edital; prever comitê técnico, dispute board, mediação ou arbitragem para controvérsias patrimoniais disponíveis; fixar ritos administrativos objetivos para DCCs, Kd, repasses e glosas.
R-031	Falha, atraso ou colapso da contratação e pré-operacionalidade do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE	Execução Contratual	Contrato de bilhetagem não assinado ou não operacional antes do início da concessão; falha do terceiro contratado pelo Município; ausência de protocolo de contingência.	Inviabilidade de validação cruzada; disputa sobre medição; risco sistêmico de remuneração; glosas indevidas; colapso operacional e financeiro.	CONCEDENTE	SMU / Gestor do Contrato / Empresa de Bilhetagem	4	5	20	**Crítico**	Condicionar o início da operação plena à pré-operacionalidade do SBE ou prever regra transitória; disciplinar interface operacional e tecnológica; estabelecer cálculo provisório de remuneração, garantias de liquidez, prazos de correção e isenção de penalidades por falhas imputáveis ao SBE ou ao Poder Concedente.
R-032	Inadimplemento, mora ou atraso de repasses financeiros pelo Poder Concedente	Execução Contratual	Insuficiência de fluxo financeiro municipal; atraso em subsídios, contraprestações ou remuneração; ausência de conta vinculada, fundo garantidor ou prazo máximo de repasse.	Comprometimento imediato de folha, combustível e manutenção; necessidade de capital de giro emergencial; colapso operacional; reequilíbrio e judicialização.	CONCEDENTE	PJF / Secretaria da Fazenda / SMU / Gestor do Contrato	4	5	20	**Crítico**	Prever prazo máximo de repasse; atualização monetária e encargos por mora; mecanismo de pagamento provisório; compensação do Kd suportado pela concessionária durante mora estatal; gatilhos objetivos para reequilíbrio e medidas de continuidade.
R-033	Risco regulatório-tarifário superveniente e alteração dos parâmetros de remuneração	Execução Contratual	Alteração da metodologia do MAC; postergação de reajuste; insuficiência de subsídio; novas obrigações regulatórias; alteração de política tarifária ou fontes de custeio.	Desequilíbrio econômico-financeiro; necessidade de aporte público; disputa sobre tarifa de remuneração; judicialização.	CONCEDENTE	SMU / Fazenda / PGM / Gestor do Contrato	3	5	15	**Alto**	Definir gatilhos, prazos, metodologia de cálculo e fontes de custeio; assegurar preservação da tarifa de remuneração e do reembolso de custos elegíveis.
R-034	Renovação da segunda geração de frota em período próximo ao termo contratual sem garantia de amortização	Execução Contratual	Obrigação de substituição integral ou relevante da frota na etapa final da concessão; ausência de cláusula sobre recuperação econômica se não houver prorrogação.	Investimento não amortizado; proposta defensiva; pleitos de indenização; risco de manutenção de frota defasada.	CONCEDENTE	SMU / Gestor do Contrato / Área Econômico-Financeira	3	5	15	**Alto**	Mapear o risco autonomamente; prever regra de amortização, indenização de saldo não amortizado, reequilíbrio ou reprogramação de investimentos; definir valor residual e critérios de reversibilidade dos ativos.
R-035	Indefinição procedimental para aprovação e ressarcimento do Custo de Capital de Terceiros – Kd	Execução Contratual	Autorização prévia para operações de crédito sem critérios objetivos; ausência de taxa-teto, prazo de resposta, consequência do silêncio e rito de contestação.	Perda de janela de financiamento; elevação do custo da dívida; ingerência indevida; litígios; aumento do custo para o erário.	CONCEDENTE	SMU / Fazenda / Gestor do Contrato	3	4	12	**Alto**	Definir taxas de referência de mercado, ativos financiáveis, limites de alavancagem, prazos máximos de resposta, aprovação tácita, rito de contestação e possibilidade de aprovação em bloco de linhas de crédito ou programas de financiamento.
R-036	Risco sancionatório por multa compensatória sem gradação objetiva	Execução Contratual / Extinção Contratual	Cláusula de multa compensatória com percentual único para hipóteses heterogêneas de inexecução que acarretem rescisão.	Sanção desproporcional; revisão judicial; insegurança jurídica; precificação defensiva; litígio sobre dosimetria.	CONCEDENTE	PGM / SMU / Gestor do Contrato	3	4	12	**Alto**	Inserir matriz objetiva de gradação da multa compensatória, com percentuais proporcionais à extensão, gravidade, duração, reincidência, impacto sobre usuários e danos à Administração, preservado o devido processo administrativo.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

R-037	Restrição indevida de indenização em hipóteses de encampação, caducidade ou apuração de haveres	Extinção Contratual	Cláusulas que podem limitar indenização a bens reversíveis não amortizados ou excluir créditos patrimoniais autônomos, reequilíbrios constituídos, contraprestações vencidas ou subsídios retidos.	Judicialização; insegurança para investimentos; aumento do prêmio de risco; violação à reparação devida e ao equilíbrio econômico-financeiro.	CONCEDENTE	PGM / SMU / Gestor do Contrato	2	5	10	**Alto**	Retificar cláusulas de extinção para assegurar apuração ampla de haveres e deveres; prever indenização por investimentos não amortizados e prejuízos comprovados na encampação; garantir créditos patrimoniais autônomos preexistentes em caso de caducidade, com dedução de multas e danos comprovados.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

ANEXO VII – MINUTA DE CONTRATO

VERSÃO RETIFICADA — as alterações introduzidas em atendimento ao Relatório Técnico da DFCP/CFCP do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (Concorrência Pública nº 029/2025 – SMU) estão destacadas em vermelho. Trechos suprimidos da redação originária são apresentados em vermelho tachado.

CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, O MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA, COM INTERVENIÊNCIA DA SECRETARIA DE ___( ), E, DE OUTRO, A SOCIEDADE EMPRESÁRIA ___.

O **MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA**, pessoa jurídica de direito público interno, inscrito no CNPJ sob o nº 18.338.178/0001-02, com sede na Av. Brasil, nº 2001, Centro, CEP 30.060-010, Juiz de Fora – MG, doravante denominado simplesmente **MUNICÍPIO ou CONCEDENTE**, neste ato representado por seu(sua) Prefeito(a), Sr(a). ___, com interveniência da Secretaria de ___ ( ), por seu(sua) Secretário(a), Sr(a). ___, de um lado e, de outro, a sociedade empresária ___, com sede na ___, inscrita no CNPJ sob o nº ___, doravante denominada(o) simplesmente **CONCESSIONÁRIA**, pelo seu(sua) representante legal infra-assinado(a), Sr(a). ___, considerando os elementos de informação que integram o Processo Administrativo Eletrônico nº ___/2025 (referente a Concorrência nº ___/2025), resolvem, de comum acordo, e com base nas disposições legais aplicáveis à espécie (notadamente da Lei nº 14.133/21, Lei nº 8.987/1995, Lei nº 12.587/2012, Lei Orgânica do Município de Juiz de Fora, Lei Municipal nº 3060/1968 e do Decreto Municipal nº 12.829/2016), celebrar o presente **CONTRATO**, para tanto adotando as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

1.1. É objeto deste instrumento a delegação, mediante concessão de serviço público, para operação e exploração do Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros na cidade de Juiz de Fora/MG, conforme as condições estabelecidas no Termo de Referência, que integra o presente contrato independente de transcrição, e nos anexos deste Contrato.

1.2. A prestação dos serviços observará as Diretrizes do Sistema de Transporte Coletivo de Juiz de Fora, constante do item 5 do Anexo I – Termo de Referência.

1.3. Os serviços deverão ser prestados de modo adequado, conforme previsto no presente contrato, na proposta apresentada pela CONCESSIONÁRIA, nos Anexos do Edital e na forma da legislação pertinente.

1.4. São anexos a este instrumento e vinculam esta contratação, independentemente de transcrição:

1.4.1. Termo de Referência que embasou a contratação;

1.4.2. Instrumento convocatório, assim considerado o Edital de Licitação;

1.4.3. Proposta do Contratado; e

1.4.4. eventuais anexos dos documentos supracitados.

CLÁUSULA SEGUNDA - DO PRAZO DA CONCESSÃO E INÍCIO DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

2.1. O prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, a partir da Data de Início da Operação, podendo ser prorrogado por até 15 (quinze) anos, desde que atendidas as condições contratuais.

2.2. O prazo para início de operação será proposto no Plano de Transição, e deverá ser no máximo 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de assinatura do contrato.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

2.2.1. O prazo para início de operação poderá ser prorrogado, mediante justificativa, por mais 90 (noventa) dias.

2.3. O Plano de Transição seguirá o estabelecido no item 17 do Anexo I – Termo de Referência.

CLÁUSULA TERCEIRA - DA EXECUÇÃO, DA GESTÃO E DA FISCALIZAÇÃO CONTRATUAIS

3.1. O regime de execução contratual, o modelo de gestão e a fiscalização, assim como os prazos e condições de conclusão, entrega, observação e recebimento se submetem ao disposto nos artefatos de planejamento da contratação, bem como na legislação federal e municipal aplicável à espécie.

CLÁUSULA QUARTA - DA SUBCONTRATAÇÃO

4.1. É permitida a subcontratação parcial do objeto, até o limite de 30% (trinta por cento) do valor total do Contrato, devendo ser observadas as seguintes condições:

4.1.1. requerimento prévio da CONCESSIONÁRIA, com a explicitação de seus motivos e necessidade;

4.1.2. comprovação pela CONCESSIONÁRIA da capacidade técnica do subcontratado, em relação à parcela subcontratada, se exigida do licitante; e

4.1.3. justificativa e autorização pela autoridade competente, que deverá avaliar, também, a qualificação técnica do subcontratado.

4.2. É vedada a subcontratação total ou da parcela principal do objeto, que é aquela discriminada no Anexo I - Termo de Referência.

4.3. Em qualquer hipótese de subcontratação, previamente autorizada pelo CONCEDENTE, permanece a responsabilidade integral da CONCESSIONÁRIA pela perfeita execução contratual, cabendo-lhe realizar a supervisão e coordenação das atividades do subcontratado, bem como responder perante o MUNICÍPIO pelo rigoroso cumprimento das obrigações contratuais correspondentes ao objeto da subcontratação.

4.4. É vedada a subcontratação de pessoa física ou jurídica, se aquela ou os dirigentes desta mantiverem vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira, trabalhista ou civil com dirigente do órgão ou entidade CONCEDENTE ou com agente público que desempenhe função na contratação ou atue na fiscalização ou na gestão do Contrato, ou se deles forem cônjuge, companheiro ou parente em linha reta, colateral, ou por afinidade, até o terceiro grau.

CLÁUSULA - QUINTA DO PREÇO

5.1. O valor mensal contratual estimado é de R$ ___ (___). Assim, o valor anual estimado é de R$ ___ (___), e o valor global estimado da remuneração para os 15 (quinze) anos totaliza o montante de R$ ___ (___).

5.2. O preço do Contrato contempla todas as despesas ordinárias diretas e indiretas decorrentes da execução do objeto, inclusive tributos e/ou impostos, encargos sociais, trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais incidentes, taxa de administração, frete, seguro e outros necessários ao cumprimento integral do objeto da contratação.

5.3. O valor indicado na cláusula 5.1 é meramente referencial e não poderá ser utilizado pelas PARTES para o fim de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

CLÁUSULA SEXTA - DO MODO, FORMA E CONDIÇÕES DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

6.1. O CONCEDENTE fixou a especificação técnica do serviço de transporte coletivo urbano na forma do Termo de Referência e seus anexos, a qual reúne as informações operacionais necessárias à sua execução, integrando o presente contrato independente de transcrição.

6.2. O CONCEDENTE poderá modificar rotas, itinerários, tempo de execução de rotas, sempre que houver alterações na demanda, necessidade de revisão da oferta do serviço e por mudanças no sistema viário, respeitando o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

6.3. O CONCEDENTE poderá criar, alterar e extinguir qualquer linha, levando em consideração os aspectos operacionais, técnicos, sociais e econômicos.

6.4. O MUNICÍPIO disciplinará, em anexo próprio a este Contrato, a interface operacional e tecnológica entre a CONCESSIONÁRIA e a empresa responsável pela bilhetagem eletrônica, especificando objetivamente o limite de responsabilidades entre os agentes, as regras de relacionamento operacional diário e os padrões abertos (APIs) a serem observados, não bastando, para tanto, menção genérica a exigências de "interoperabilidade".

6.5. Na hipótese de falha de comunicação, erro na medição da quilometragem por meio de GPS, indisponibilidade ou inoperância, total ou parcial, do sistema de bilhetagem eletrônica, sempre que a causa não for imputável à CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE efetuará o pagamento provisório da remuneração devida com base na média móvel da quilometragem e/ou da demanda apurada nos 3 (três) últimos meses de operação normal imediatamente anteriores ao evento, aplicando-se os mesmos critérios de composição de custos vigentes no período de referência.

6.5.1. O pagamento provisório de que trata o item anterior será processado no mesmo prazo e pela mesma sistemática aplicável à remuneração regular, de modo a assegurar a manutenção imediata e ininterrupta do fluxo de caixa da CONCESSIONÁRIA, independentemente da causa ou da duração da falha.

6.5.2. Cessada a falha e restabelecida a normalidade da medição e/ou da bilhetagem, o PODER CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA procederão à conciliação entre o valor provisório pago e o valor efetivamente apurado com base nos dados reais de operação, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da regularização, com o consequente ajuste — a 4 maior ou a menor — na competência de remuneração imediatamente seguinte, acrescido de atualização monetária pelo índice contratual, sem incidência de qualquer penalidade sobre a CONCESSIONÁRIA em razão da diferença.

CLÁUSULA SÉTIMA - DOS CRITÉRIOS, INDICADORES, FÓRMULAS E PARÂMETROS DEFINIDORES DA QUALIDADE DO SERVIÇO

7.1. A qualidade do serviço prestado pela CONCESSIONÁRIA será avaliada com base nos seguintes INDICADORES DE QUALIDADE DE SERVIÇOS (IQS):

7.1.1. Índice de Cumprimento de Viagens (ICV) – percentual de viagens completas realizadas;

7.1.2. Índice de Pontualidade de Partidas (IPP): avalia a pontualidade das partidas das viagens que foram realizadas.

7.1.3. Índice de Aprovação em Vistorias (IAV): refere-se ao percentual dos veículos aprovados em vistoria conforme critérios definidos pelos agentes da SMU. Serve como referência para a qualidade da manutenção e adequação da frota às normas vigentes.

7.1.4. Índice de Atendimento ao Programa de Manutenção (IAPM): refere-se ao percentual dos veículos vistoriados que apresentaram o certificado/selo de aprovação na vistoria do INMETRO.

7.1.5. Índice de Veículos Autuados (IVAT): refere-se ao percentual de veículos autuados por descumprimento das normas de trânsito.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

7.1.6. Controle de Emissão de Fumaça (CEF): refere-se ao percentual dos veículos vistoriados que estão dentro dos limites de opacidade requerida pela resolução do CONAMA nº 418/2009 (ou a que venha substituí-la).

7.1.7. Índice de Sinistro de Trânsito (IST): refere-se ao percentual de veículos envolvidos em sinistros.

7.1.8. Índice de Quebras (IQ): refere-se ao percentual de quebra de veículos que resultam em paralisação temporária da operação.

7.1.9. Notificação de Lotação (NLT): refere-se ao número de notificações de lotação por veículo.

7.1.10. Índice de Satisfação do Usuário (ISU): tem por objetivo avaliar a percepção do usuário em relação à qualidade do serviço prestado.

7.1.11. Índice de Irregularidade das Condições da Estação ou Terminal (IICET): tem por objetivo avaliar a manutenção e condições de todos os ativos das estações e terminais com foco na qualidade do atendimento ao cidadão.

7.2. Os Indicadores de Qualidade serão apurados conforme definido no Anexo I.N do Termo de Referência.

7.3. A CONCESSIONÁRIA não sofrerá glosas, descontos, penalidades ou qualquer efeito negativo sobre os Indicadores de Qualidade do Sistema (IQS) decorrentes de ineficiências, falhas na integração tecnológica (incluindo APIs e Sistemas Inteligentes de Transporte) ou panes, sempre que restar comprovado que a causa do evento é exclusivamente imputável à empresa responsável pela bilhetagem eletrônica ou à infraestrutura tecnológica gerida pelo PODER CONCEDENTE, observado o procedimento previsto nesta Cláusula.

7.3.1. Verificada a ocorrência de evento que possa impactar os IQS nas hipóteses do item anterior, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o PODER CONCEDENTE no prazo de até 5 (cinco) dias úteis contados da ciência do evento, indicando a natureza da falha, o período de ocorrência e os elementos técnicos disponíveis que evidenciem sua causa.

7.3.2. A isenção de responsabilidade prevista nesta Cláusula não prejudica a garantia de liquidez e a remuneração provisória de que trata a Cláusula 6.5, aplicáveis cumulativamente sempre que o mesmo evento impactar simultaneamente o fluxo de caixa e os IQS da CONCESSIONÁRIA.

CLÁUSULA OITAVA - DA FORMA DE REMUNERAÇÃO E VARIAÇÃO DO VALOR CONTRATUAL

8.1. A remuneração pelo serviço da Concessionária será composta pelas seguintes fontes:

(i) Receita da Tarifa Pública: montante arrecadado junto aos usuários por meio da Tarifa Pública vigente, cujo valor é fixado em ato do Poder Concedente;

(ii) Subsídio: complementação financeira devida pelo Poder Concedente sempre que a Receita da Tarifa Pública for inferior à remuneração devida pelo serviço devida;

8.1.1. A apuração da remuneração devida pelo serviço será realizada mensalmente, com base na quilometragem cumprida, conforme metodologia prevista nos Anexos I.H e I.I do Termo de Referência, aplicando-se o desconto proposto pela licitante.

8.1.1.1. O desconto percentual ofertado pela licitante no certame incidirá exclusivamente sobre a rubrica de remuneração do capital próprio (Ke), ficando assegurado o reembolso integral dos custos operacionais (OPEX) e dos custos de capital (CAPEX) efetivamente incorridos e apurados nos termos das Demonstrações Contábeis Críveis (DCC) de que trata a Cláusula Nona, vedada qualquer interpretação que resulte em dupla penalização da eficiência da CONCESSIONÁRIA.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

8.1.2. As fórmulas, parâmetros, definições e condições aplicáveis à apuração e ao pagamento da remuneração pelo serviço encontram-se detalhados nos Anexos I.H e I.I do Termo de Referência.

8.1.2.1. Na hipótese de não pagamento de qualquer das parcelas dos SUBSÍDIOS por culpa exclusiva do PODER CONCEDENTE, o valor devido será atualizado pela variação da taxa SELIC, calculada proporcionalmente ao período compreendido entre a data do respectivo vencimento e a data do efetivo pagamento.

8.2. A Concessionária fará jus às receitas não operacionais ou acessórias.

8.2.1. Consideram-se receitas acessórias aquelas decorrentes da exploração de atividades econômicas complementares, tais como:

(i) veiculação de publicidade, mediante utilização de espaços em veículos, pontos de integração, pontos de parada, mobiliário urbano ou outros bens vinculados à concessão;

(ii) prestação de serviços de natureza comercial ou econômica, a exemplo de wi-fi patrocinado, serviços de recarga de dispositivos móveis, comercialização de produtos em pontos de parada, entre outros.

8.2.2. A exploração das receitas acessórias poderá ser realizada diretamente pela Concessionária ou por meio de terceiros, mediante contratos regularmente formalizados, observada a legislação aplicável.

8.2.3. As receitas acessórias não se confundem com a remuneração pelo serviço e não serão consideradas para fins de equilíbrio econômico-financeiro da concessão, na forma do Contrato.

8.3. Além da remuneração pela prestação do serviço, a CONCESSIONÁRIA poderá receber, ainda, dois tipos de bonificação:

(i) Bonificação por Desempenho: possui natureza híbrida, estruturada em dois pilares: qualidade do serviço prestado e eficiência na gestão de custos. A premissa central do modelo consiste em condicionar a partilha dos ganhos de eficiência — entendidos como a redução de custos operacionais — à comprovação de elevado padrão de qualidade, aferido por meio do Índice Geral de Qualidade (IG), nos termos definidos no Anexo I.P do Termo de Referência.

(ii) Bonificação por Qualidade: com o objetivo de incentivar a melhoria contínua e a excelência na prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, verificado o atingimento de 90 (noventa) pontos ou mais no Índice Geral de Qualidade – IG (Faixa de Desempenho: Excelente), apurado na forma prevista no Anexo I.P, a CONCESSIONÁRIA fará jus ao direito de reter a integralidade da receita acessória que, em condições ordinárias, seria considerada para fins de cálculo da Outorga Variável.

8.3.1. Para fins de apuração e concessão da bonificação por qualidade, será considerada exclusivamente a receita acessória proveniente da exploração de atividades, serviços ou empreendimentos de natureza comercial ou econômica vinculados à operação da concessão, excluídas aquelas receitas disciplinadas pela Lei nº 9.367/1998 ou por legislação superveniente específica.

CLÁUSULA NONA - DA METODOLOGIA DE APURAÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

9.1. A apuração do equilíbrio econômico-financeiro da concessão será realizada com base nas Demonstrações Contábeis Críveis (DCC), as quais são definidas como as demonstrações contábeis anuais de encerramento de exercício social da CONCESSIONÁRIA, acompanhadas dos balancetes de verificação que evidenciam as contas analíticas, devidamente assinadas pelo representante legal da CONCESSIONÁRIA e pelo contador responsável.

9.2. O Modelo de Apuração de Custos – MAC, a ser utilizado mensalmente para fins de cálculo dos ressarcimentos e da remuneração do capital investido na concessão, constitui estimativa dos custos efetivos da operação, os quais deverão ser confirmados mediante as Demonstrações Contábeis Críveis – DCC.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

9.2.1. O MAC configura o instrumento de referência para a remuneração periódica da CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo de que o custo real, passível de reconhecimento e eventual recomposição, será aquele evidenciado nas DCC, conforme disciplinado no Anexo I.L do Termo de Referência.

9.3. Para fins de aferição da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, ficam estabelecidos:

a) o método de apuração da taxa de remuneração de capital;

b) o método de apuração e ressarcimento dos custos e despesas operacionais, por rubrica contábil; e

c) o procedimento de confrontação entre o MAC e as Demonstrações Contábeis Críveis, destinado à verificação de eventual desequilíbrio contratual.

9.4. Para viabilizar a aferição da equivalência, fica estabelecida a correspondência entre as rubricas (contas) utilizadas no MAC e aquelas constantes das demonstrações contábeis da CONCESSIONÁRIA, incluindo Balanço Patrimonial, Balancete de Verificação e Demonstração do Resultado do Exercício.

9.5. O Anexo I.G - Informações Contábeis, que integra o presente instrumento independente de transcrição, disciplina as exigências aplicáveis à execução contratual, nele constam as contas contábeis analíticas mínimas a serem obrigatoriamente evidenciadas nos balancetes de verificação, os quais darão origem às Demonstrações Contábeis Críveis, as quais, por sua vez, servirão de base para a adequada identificação, transparência e rastreabilidade dos dados contábeis a serem utilizados na aferição do equilíbrio econômico-financeiro.

9.6. Adota-se o conceito de Demonstração Contábil Crível para estabelecer as condições de confiabilidade, consistência e transparência das informações contábeis aptas a embasar a apuração do equilíbrio econômico-financeiro. Foram igualmente fixados os critérios objetivos para a contratação, pela CONCESSIONÁRIA, de empresa de auditoria independente, devidamente registrada nos órgãos de fiscalização competentes, cuja função será atestar a fidedignidade das demonstrações contábeis apresentadas.

9.7. O MAC, ao ser atualizado mensalmente pelos preços mais recentes dos insumos e serviços prestados, promove automaticamente o equilíbrio por intermédio da atualização dos preços.

9.8. O equilíbrio estará sustentado em dados sobre gastos efetivos e não sobre gastos estimados, será apurado na forma do Anexo I.M do Termo de Referência.

9.9. O MUNICÍPIO terá prazo máximo e peremptório de 30 (trinta) dias, contados da apresentação da DCC pela CONCESSIONÁRIA, para analisá-la, validá-la ou impugná-la de forma fundamentada. Decorrido o prazo sem manifestação expressa, presumir-se-á a aprovação tácita provisória da DCC, sujeita a ajuste em auditoria posterior, com atualização monetária automática, desde a apresentação, dos créditos retidos em razão da mora do PODER CONCEDENTE na análise.

9.10. A análise, a validação, o aceite ou a glosa de custos constantes das DCCs observarão manual de contabilidade regulatória, de observância obrigatória pela Sociedade de Propósito Específico (SPE), a ser editado pelo MUNICÍPIO como anexo ao Edital, contendo, no mínimo, plano de contas padronizado, critérios exatos de elegibilidade de despesas, regras de rateio e limites (tetos) para a alocação de custos e para transações entre partes relacionadas, sendo vedada a glosa fundada em critério subjetivo de "eficiência" ou "razoabilidade" não previsto no referido manual.

9.11. Eventuais impasses técnicos ou contábeis decorrentes de divergência entre o MAC e as DCCs, inclusive quanto ao aceite, à rejeição ou à glosa de valores, serão submetidos, previamente à via judicial, a comitê técnico independente ou câmara de prevenção e resolução de disputas (*dispute boards*), constituído na forma do art. 23-A da Lei Federal nº 8.987/1995 e do art. 151 da Lei Federal nº 14.133/2021, cuja composição, custeio e regimento integrarão anexo próprio deste Contrato, sem prejuízo do direito de as PARTES recorrerem ao Poder Judiciário caso o dissenso não seja sanado.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

9.12. Fica alocado ao PODER CONCEDENTE o risco de alteração superveniente da metodologia de apuração do MAC, de majoração de alíquotas tributárias incidentes sobre os insumos da operação ou de novas exigências regulatórias federais aplicáveis ao transporte coletivo urbano supervenientes à assinatura deste Contrato, assegurando-se à CONCESSIONÁRIA o reequilíbrio econômico-financeiro automático do Contrato, mediante requerimento instruído com a demonstração do impacto financeiro correspondente.

9.13. Fica alocado integralmente ao PODER CONCEDENTE o risco regulatório-tarifário superveniente, decorrente de alterações nas políticas tarifárias, gratuidades, isenções ou na arrecadação da tarifa pública, não afetando o valor da remuneração contratual devida.

CLÁUSULA DÉCIMA - DAS OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE

10.1. Constituem atribuições do PODER CONCEDENTE:

10.1.1. fixar itinerários e pontos de parada;

10.1.2. fixar horários, frequência, frota e tipo de veículo de cada linha;

10.1.3. determinar terminais de integração e sua operação;

10.1.4. organizar, programar, controlar e fiscalizar o sistema;

10.1.5. orçar e gerir receitas e despesas do sistema;

10.1.6. implantar e extinguir linhas e extensões;

10.1.7. gerenciar e controlar sistemas de monitoramento eletrônico do transporte coletivo;

10.1.8. estabelecer intercâmbio com entidades técnicas e acadêmicas;

10.1.9. estabelecer a metodologia de cálculo que define o custo por quilômetro do sistema e a tarifa;

10.1.10. elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;

10.1.11. determinar local e procedimentos para inspeções veiculares, testes de fumaça, captação de coordenadas do GPS dos veículos;

10.1.12. vistoriar os veículos, garagens e instalações da contratada;

10.1.13. fixar e aplicar penalidades;

10.1.14. estabelecer as normas de operação;

10.1.15. implementar medidas efetivas no controle e atualização da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;

10.1.16. proceder ao cadastramento do pessoal das contratadas, usuários e veículos do transporte coletivo, necessários para atender este regulamento ou outras legislações pertinentes;

10.1.17. definir a vida útil e padronizar as características dos veículos;

10.1.18. estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

10.1.19. implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

11.1. Constitui obrigação da CONCESSIONÁRIA, prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais, contratos e determinações, e em especial:

11.1.1. assegurar condições para o pleno funcionamento, dos serviços sob sua responsabilidade;

11.1.2. prestar todas as informações que forem solicitadas pela Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU);

11.1.3. efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil, elaborando demonstrativos de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

11.1.4. cumprir as normas e determinações de operação;

11.1.5. operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, cadastrado na Secretaria de Mobilidade Urbana, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o PODER CONCEDENTE;

11.1.6. utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

11.1.7. promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;

11.1.8. executar as obras previstas no edital, no contrato respectivo ou em outras determinações consensadas para a otimização operacional dos serviços, com a prévia autorização e acompanhamento da Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU);

11.1.9. garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Juiz de Fora/MG, instituindo mecanismos de monitoramento, controle e cumprimento das determinações da Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU);

11.1.10. executar os serviços com rigoroso cumprimento de viagens e horários programados, características da frota, tarifa, itinerário, pontos de paradas, iniciais, intermediários e finais, ou pontos de integração, definidos pela Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU);

11.1.11. submeter-se à fiscalização da Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU), facilitando-lhe a ação e cumprindo as suas determinações;

11.1.12. zelar pela preservação da originalidade dos veículos e equipamentos urbanos sob sua responsabilidade;

11.1.13. apresentar periodicamente, os seus veículos para inspeção técnica programada, em local na garagem com infra-estrutura adequada para realização dos serviços, limpos e com seus sistemas funcionais elétricos, pneumáticos, mecânicos e outros equipamentos ou acessórios em perfeitas condições de uso, sanando imediatamente as irregularidades que possam comprometer o conforto e a segurança do transporte de passageiros, para a obtenção do certificado de vistoria e cadastro;

11.1.14. apresentar, sempre que solicitado, os seus veículos para inspeções técnicas eventuais, sanando as irregularidades que possam comprometer o conforto e a segurança do transporte de passageiros, em 72 (setenta e duas) horas, sujeitando-se ao afastamento de tráfego dos veículos, os quais deverão ser substituídos por outros, com as mesmas características, de forma que o atendimento dos serviços de nenhum modo possa ser prejudicado;

11.1.15. apresentar, sempre que solicitado, os veículos para inspeções veiculares, testes de fumaça e outros testes mecânicos, ambientais e operacionais necessários para manutenção da qualidade do sistema;

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

11.1.16. preservar o funcionamento e inviolabilidade dos equipamentos e/ou instrumentos obrigatórios, tais como: contador de passageiros, validador de cartão transporte, tacógrafo, sistema GPS, sistema de mensagens, sistema de segurança de porta e outros;

11.1.17. manter diariamente os veículos e pontos de integração sob sua responsabilidade em adequado estado de conservação;

11.1.18. promover a desinsetização nos veículos e pontos de integração sob sua responsabilidade;

11.1.19. manter em serviço apenas empregados cadastrados na Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU), salvo empregados de atividades passíveis de terceirização;

11.1.20. comunicar à Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU), na data em que tiver ciência, a ocorrência de acidentes, informando também as providências adotadas e a assistência que for devida aos usuários e prepostos;

11.1.21. preencher guias e formulários referentes a dados de operação e de custos, cumprindo prazos e normas fixadas pela Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU);

11.1.22. tomar imediatas providências no caso de interrupção de viagem, para não prejudicar o usuário;

11.1.23. reabastecer e fazer manutenção dos veículos em local apropriado, sem passageiros a bordo;

11.1.24. afixar cartazes e publicidade de utilidade pública na frota de veículos e pontos de integração, conforme solicitado pela Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU);

11.1.25. disponibilizar, nos veículos e pontos de integração, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos e/ou externos, determinados pela Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU), em adequado estado de conservação e funcionamento;

11.1.26. disponibilizar os veículos e colaborar com a instalação de material e equipamentos para exploração de publicidade comercial, institucional ou de informações aos usuários;

11.1.27. desenvolver ações que visem o bem estar de seus funcionários durante o período de trabalho;

11.1.28. desenvolver, executar ou participar, em conjunto com a Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU), de campanhas educativas aos usuários do transporte coletivo;

11.1.29. manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração suficiente para toda sua frota e equipamentos adequados às exigências técnicas da Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU), bem como às legislações legais pertinentes, inclusive de uso do solo e meio ambiente;

11.1.30. garantir ao contratante, o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para os exercícios de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;

11.1.31. apresentar à Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU) o balanço demonstrativo de resultados, na forma exigida no Anexo I.G;

11.1.32. orientar adequadamente os operadores sobre determinações operacionais definidas pela Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU);

11.1.33. responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;

11.1.34. providenciar, durante a operação, a limpeza de matérias estranhas que comprometam a higiene nos veículos;

11.1.35. comunicar em até 3 (três) dias úteis ao Poder Concedente todos os sinistros, acidentes, incêndios, colisões, atropelamentos, danos a bens públicos, furtos, vandalismos, falhas mecânicas graves, ou quaisquer outros eventos relevantes que ocorram durante a operação do serviço.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

11.2. Caso a CONCESSIONÁRIA ainda não tenha Programa de Integridade instituído, compromete-se a implantar o Programa de Integridade no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias corridos, a partir da data de celebração do presente Contrato, na forma da legislação vigente.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DAS OBRIGAÇÕES PERTINENTES À LGPD

12.1. As partes deverão cumprir a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (LGPD), quanto a todos os dados pessoais a que tenham acesso em razão do certame ou do contrato administrativo que eventualmente venha a ser firmado, a partir da apresentação da proposta no procedimento de contratação, independentemente de declaração ou de aceitação expressa.

12.2. Os dados obtidos somente poderão ser utilizados para as finalidades que justificaram seu acesso e de acordo com a boa-fé e com os princípios do art. 6º da LGPD.

12.3. É vedado o compartilhamento com terceiros dos dados obtidos fora das hipóteses permitidas em Lei.

12.4. O MUNICÍPIO deverá ser informado no prazo de 5 (cinco) dias úteis sobre todos os contratos de suboperação firmados ou que venham a ser celebrados pela CONCESSIONÁRIA.

12.5. Terminado o tratamento dos dados nos termos do art. 15 da LGPD, é dever da CONCESSIONÁRIA eliminá-los, com exceção das hipóteses do art. 16 da LGPD, incluindo aquelas em que houver necessidade de guarda de documentação para fins de comprovação do cumprimento de obrigações legais ou contratuais e somente enquanto não prescritas essas obrigações.

12.6. É dever da CONCESSIONÁRIA orientar e treinar seus empregados sobre os deveres, requisitos e responsabilidades decorrentes da LGPD.

12.7. A CONCESSIONÁRIA deverá exigir de sub operadores e subcontratados o cumprimento dos deveres da presente cláusula, permanecendo integralmente responsável por garantir sua observância.

12.8. O MUNICÍPIO poderá realizar diligência para aferir o cumprimento dessa cláusula, devendo a CONCESSIONÁRIA atender prontamente eventuais pedidos de comprovação formulados.

12.9. A CONCESSIONÁRIA deverá prestar, no prazo fixado pelo CONCEDENTE, prorrogável justificadamente, quaisquer informações acerca dos dados pessoais para cumprimento da LGPD, inclusive quanto a eventual descarte realizado.

12.10. Bancos de dados formados a partir de contratos administrativos, notadamente aqueles que se proponham a armazenar dados pessoais, devem ser mantidos em ambiente virtual controlado, com registro individual rastreável de tratamentos realizados (LGPD, art. 37), com cada acesso, data, horário e registro da finalidade, para efeito de responsabilização, em caso de eventuais omissões, desvios ou abusos.

12.10.1. Os referidos bancos de dados devem ser desenvolvidos em formato interoperável, a fim de garantir a reutilização desses dados pelo MUNICÍPIO nas hipóteses previstas na LGPD.

12.11. O presente Contrato está sujeito a ser alterado nos procedimentos pertinentes ao tratamento de dados pessoais, quando indicado pela autoridade competente, em especial a ANPD por meio de opiniões técnicas ou recomendações, editadas na forma da LGPD.

12.12. Os contratos e convênios de que trata o § 1º do art. 26 da LGPD deverão ser comunicados à autoridade nacional.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - DA GARANTIA DE EXECUÇÃO

13.1. Fica a CONCESSIONÁRIA obrigada a apresentar garantia de execução, nos moldes do artigo 96 da Lei nº 14.133/2021, correspondente a 5% (cinco por cento) do valor anual estimado (previsto na cláusula 5.1 deste instrumento), nos termos do art. 98, parágrafo único, da Lei nº 14.133/21.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

13.1.1. A CONCESSIONÁRIA poderá optar pelas seguintes modalidades de garantia: I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública; II - seguro-garantia; III - fiança bancária; e IV - título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total.

13.2. Qualquer que seja a modalidade escolhida pela CONCESSIONÁRIA, a garantia assegurará o pagamento de: 13.2.1. Prejuízos advindos do não cumprimento do objeto do Contrato e do não adimplemento das demais obrigações neste previstas; 13.2.2. Multas moratórias, compensatórias e administrativas aplicadas pelo MUNICÍPIO à CONCESSIONÁRIA; e 13.2.3. Obrigações trabalhistas e previdenciárias de qualquer natureza, assim como as obrigações de regularidade perante o FGTS, não adimplidas pela CONCESSIONÁRIA, quando couber.

13.3. A garantia, qualquer que seja a modalidade escolhida, terá validade durante a vigência do Contrato e por mais 90 (noventa) dias após o término deste prazo de vigência.

13.4. Na hipótese de suspensão do Contrato por ordem ou inadimplemento do MUNICÍPIO, a CONCESSIONÁRIA ficará desobrigada de renovar a garantia ou de endossar a apólice de seguro até a ordem de reinício da execução ou o adimplemento pelo MUNICÍPIO.

13.5. Ressalvada a hipótese de seguro-garantia, cuja apresentação deve ser anterior à assinatura do Contrato, a CONCESSIONÁRIA apresentará, no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, prorrogáveis por igual período, a critério do MUNICÍPIO, contado da assinatura do Contrato, o comprovante de prestação de garantia, na forma do item 13.2.

13.6. Caso oferecida a modalidade de seguro-garantia, observar-se-ão as seguintes condições: 13.6.1. a apólice permanecerá em vigor mesmo que a CONCESSIONÁRIA não pague o prêmio nas datas convencionadas; 13.6.2. a apólice deverá acompanhar as modificações referentes à vigência do Contrato principal, mediante a emissão do respectivo endosso pela seguradora; 13.6.3. será permitida a substituição da apólice na data de renovação ou de aniversário, desde que mantidas as condições e coberturas da apólice vigente e nenhum período fique descoberto, ressalvado o disposto no item 13.5 deste Contrato; e 13.6.4. a apólice somente será aceita se contemplar todos os eventos indicados no item 13.3, observada a legislação que rege a matéria.

13.7. Em caso de oferecimento de títulos da dívida pública, estes devem ser emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda.

13.8. Caso a opção seja por fiança bancária, esta deverá ser emitida por banco ou instituição financeira devidamente autorizada a operar no País pelo Banco Central do Brasil, e deverá constar expressa renúncia do fiador aos benefícios do artigo 827 do Código Civil.

13.9. Caso a opção seja por garantia em dinheiro, deverá ser efetuada em favor do MUNICÍPIO, na conta corrente nº ___, da agência ___ da instituição financeira contratada pelo Estado, cujo valor será corrigido monetariamente e restituído à CONCESSIONÁRIA.

13.10. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a fazer a reposição, a suplementação ou a renovação da garantia, no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, contados da data em que for notificado, no caso desta ser executada, total ou parcialmente, ou o Contrato for prorrogado ou tiver o seu valor alterado.

13.10.1. A inobservância do prazo fixado para apresentação, reposição, suplementação ou renovação da garantia acarretará a aplicação de multa e/ou outras penalidades, na forma disposta na cláusula décima quarta.

13.10.2. O atraso superior a 25 (vinte e cinco) dias autoriza o MUNICÍPIO a promover a rescisão do Contrato por descumprimento ou cumprimento irregular de suas cláusulas, com a aplicação das sanções cabíveis.

13.11. A CONCESSIONÁRIA executará a garantia na forma prevista na legislação que rege a matéria.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

13.12. O emitente da garantia ofertada pela CONCESSIONÁRIA deverá ser notificado pelo CONCEDENTE quanto ao início de processo administrativo para apuração de descumprimento de cláusulas contratuais.

13.12.1. O garantidor não é parte para figurar em processo administrativo instaurado pelo MUNICÍPIO com o objetivo de apurar prejuízos e/ou aplicar sanções à CONCESSIONÁRIA.

13.13. Caso se trate da modalidade seguro-garantia, ocorrido o sinistro durante a vigência da apólice, sua caracterização e comunicação poderão ocorrer fora desta vigência, não caracterizando fato que justifique a negativa do sinistro, desde que respeitados os prazos prescricionais aplicáveis ao contrato de seguro, nos termos do art. 20 da Circular Susep nº 662, de 11 de abril de 2022.

13.14. Extinguir-se-á a garantia com a restituição da apólice, carta fiança, título da dívida pública ou autorização para a liberação da caução em dinheiro, atualizada monetariamente, acompanhada de declaração do MUNICÍPIO, mediante termo circunstanciado, de que a CONCESSIONÁRIA cumpriu todas as cláusulas do Contrato.

13.14.1. A garantia somente será liberada ou restituída, após a fiel execução do Contrato ou pela sua extinção, por culpa exclusiva da Administração, ou quando assim convencionado, em se tratando de extinção consensual da contratação.

13.15. A CONCESSIONÁRIA autoriza o MUNICÍPIO a reter, a qualquer tempo, a garantia, na forma prevista no Edital e neste Contrato.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - DAS INFRAÇÕES ADMINISTRATIVAS E SANÇÕES

14.1. O descumprimento do disposto neste Contrato, no Edital e respectivos Anexos, na legislação aplicável ensejará a aplicação das penalidades previstas naqueles instrumentos e nos demais dispositivos legais e regulamentares aplicáveis, conforme o caso.

14.2. Pela inexecução parcial ou total deste Contrato ou não observância da legislação aplicável, o PODER CONCEDENTE poderá aplicar à CONCESSIONÁRIA as seguintes sanções, de acordo com a gravidade da infração: 14.2.1. Advertência escrita; 14.2.2. Multa, de acordo com os valores estipulados no Anexo I.Q do Termo de Referência; 14.2.3. Impedimento de licitar e contratar; 14.2.4. Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar.

14.3. A aplicação das sanções previstas no Anexo I.Q não impede que o PODER CONCEDENTE declare a caducidade da Concessão, observado o procedimento nele previsto para a aplicação dessa sanção.

14.4. O pagamento da multa referente às infrações previstas no Anexo I.Q do Termo de Referência deverá ocorrer em até 30 (trinta) dias contados da decisão administrativa irrecorrível. Não efetuado o pagamento, o PODER CONCEDENTE poderá, a seu critério, executar a garantia de execução ou descontar o valor da remuneração da CONCESSIONÁRIA.

14.5. No caso de inexecução total ou parcial do objeto, que acarrete a rescisão do Contrato, será devida multa compensatória graduada em razão da extensão e da gravidade concreta da inexecução, incidente sobre o valor anual do Contrato, nos termos dos arts. 156, §§ 1º e 3º, II, e 157, da Lei nº 14.133/2021, observados os seguintes percentuais:

14.5.1. de 1% (um por cento) a 2% (dois por cento), para inexecução parcial que acarrete rescisão limitada a parcela operacional do objeto, sem interrupção da prestação do serviço nas demais áreas;

14.5.2. superior a 2% (dois por cento) e até 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento), para inexecução parcial de impacto sistêmico sobre a operação, ainda que não configure paralisação total do serviço;

14.5.3. 5% (cinco por cento), para inexecução total do objeto ou inexecução parcial de gravidade extrema, equiparável à paralisação integral do sistema de transporte.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

14.5.4. Para o enquadramento nos incisos anteriores, serão considerados, entre outros critérios objetivos, a extensão geográfica do inadimplemento, sua duração, a reincidência da CONCESSIONÁRIA e o impacto sobre os usuários, sem prejuízo da instrução do processo administrativo sancionador, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

14.6. A aplicação de quaisquer das penalidades realizar-se-á em processo administrativo que assegurará o contraditório e a ampla defesa à CONCESSIONÁRIA.

14.6.1. A aplicação de sanção será antecedida de notificação da CONCESSIONÁRIA, que indicará a infração cometida, os fatos, os dispositivos do Contrato infringidos e os fundamentos legais pertinentes, a penalidade que se pretende imputar e o respectivo prazo e/ou valor, se for o caso, assim como o prazo e o local para a apresentação da defesa, com a possibilidade de produção de provas.

14.6.2. Será emitida decisão conclusiva sobre a aplicação ou não da sanção, pela autoridade competente, devendo ser apresentada a devida motivação, com a demonstração dos fatos e dos respectivos fundamentos jurídicos.

14.7. Se, durante o processo de aplicação de penalidade, houver indícios de prática de infração administrativa tipificada pela Lei nº 12.846/2013, como ato lesivo à administração pública nacional, cópias do processo administrativo necessárias à apuração da responsabilidade da empresa deverão ser remetidas à autoridade competente, com despacho fundamentado, para ciência e decisão sobre a eventual instauração de investigação preliminar ou Processo Administrativo de Responsabilização – PAR.

14.7.1. A apuração e o julgamento das demais infrações administrativas não consideradas como ato lesivo à Administração Pública nacional nos termos da Lei nº 12.846/2013 seguirão seu rito normal na unidade administrativa.

14.7.2. O processamento do PAR não interfere no seguimento regular dos processos administrativos específicos para apuração da ocorrência de danos e prejuízos à Administração Pública Municipal resultantes de ato lesivo cometido por pessoa jurídica, com ou sem a participação de agente público.

14.7.3. Caso seja possível, a apuração deverá ser promovida em conjunto no PAR, na forma da lei.

14.8. Na hipótese de abertura de processo administrativo destinado a apuração de fatos e, se for o caso, aplicação de sanções à CONCESSIONÁRIA, em decorrência de conduta vedada no contrato, as comunicações serão efetuadas por meio do endereço de correio eletrônico ("e-mail") cadastrado pela empresa junto ao sistema eletrônico do Município.

14.8.1. A CONCESSIONÁRIA deverá manter atualizado o endereço de correio eletrônico ("e-mail") cadastrado junto ao sistema eletrônico de contratações do Município e confirmar o recebimento das mensagens encaminhadas pelo órgão ou entidade contratante, não podendo alegar o desconhecimento do recebimento das comunicações por este meio como justificativa para se eximir das responsabilidades assumidas ou eventuais sanções aplicadas.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - DA EXTINÇÃO CONTRATUAL

15.1. A CONCESSÃO extinguir-se-á por: 15.1.1. advento do termo contratual; 15.1.2. encampação; 15.1.3. caducidade; 15.1.4. rescisão; 15.1.5. anulação; ou 15.1.6. falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA.

15.2. Verificada a extinção do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA será integral e exclusivamente responsável pelo encerramento de quaisquer relações contratuais com terceiros das quais seja parte, ressalvadas as hipóteses expressamente previstas de sub-rogação ou encampação.

15.3. A extinção da concessão pelo advento do termo contratual impõe à CONCESSIONÁRIA o dever de cooperação com o PODER CONCEDENTE, a fim de assegurar a continuidade e a regularidade da prestação dos escopos da concessão.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

15.3.1. O dever de cooperação compreende, entre outras providências necessárias à adequada transição operacional: 15.3.1.1. disponibilização de todos os documentos, dados e informações indispensáveis à continuidade da execução dos escopos da concessão; 15.3.1.2. garantia de acesso aos bens vinculados à concessão, para fins de vistoria, acompanhamento e assunção operacional; e 15.3.1.3. realização de treinamento e repasse de conhecimento ao pessoal indicado pelo PODER CONCEDENTE ou por eventual nova concessionária, relativamente aos escopos da concessão.

15.4. O PODER CONCEDENTE poderá encampar a CONCESSÃO por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento de indenização.

15.4.1. A indenização devida à CONCESSIONÁRIA em caso de encampação abrangerá, sem prejuízo de outros critérios legais aplicáveis: (i) as parcelas dos investimentos obrigatórios em bens da concessão ainda não amortizadas ou depreciadas, na forma do art. 36 da Lei nº 8.987/1995; e (ii) os demais prejuízos comprovadamente decorrentes da retomada antecipada do serviço, incluindo custos de desmobilização e outros danos emergentes, em conformidade com o art. 37, § 6º, da Constituição Federal, apurados em processo administrativo próprio, assegurados o contraditório e a ampla defesa, e pagos previamente à retomada do serviço, nos termos do art. 37 da Lei nº 8.987/1995.

15.5. O PODER CONCEDENTE poderá decretar a caducidade da concessão na hipótese de inexecução total ou parcial do CONTRATO pela CONCESSIONÁRIA, observado o disposto na legislação aplicável, especialmente quando esta: I – prestar os serviços objeto da concessão, por mais de 06 (seis) meses consecutivos, de forma inadequada ou deficiente, conforme indicadores de qualidade; II – paralisar a prestação dos serviços ou concorrer para tanto; III – perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais necessárias à adequada prestação dos serviços; IV – não atender à intimação do PODER CONCEDENTE para regularizar a prestação dos serviços; V – não cumprir penalidades aplicadas, nos prazos devidos; ou VI – não atender à intimação para apresentar, em até 90 (noventa) dias, documentação de regularidade fiscal e trabalhista, inclusive relativa ao INSS e ao FGTS, no curso da concessão.

15.6. A caducidade não será decretada se a inexecução decorrer de caso fortuito ou força maior, desde que a CONCESSIONÁRIA tenha adotado todas as providências razoáveis para evitar a ocorrência ou mitigar seus efeitos e não tenha concorrido para o evento.

15.7. A decretação da caducidade será precedida da verificação da inexecução em processo administrativo que assegure o contraditório e a ampla defesa.

15.7.1. Antes da instauração do processo administrativo de caducidade, deverá ser oportunizado à CONCESSIONÁRIA prazo mínimo de 30 (trinta) dias para sanar as falhas apontadas, mediante prévia notificação.

15.7.2. Comprovada a inexecução, a caducidade será decretada independentemente de indenização prévia, que será apurada no curso do processo.

15.7.3. Em caso de caducidade, a indenização corresponderá ao valor dos investimentos em bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela CONCESSIONÁRIA, na forma do art. 36 c/c art. 38, §§ 4º e 5º, da Lei nº 8.987/1995, sem prejuízo do direito da CONCESSIONÁRIA à apuração e ao recebimento, em processo administrativo de apuração de haveres e deveres, de créditos patrimoniais autônomos preexistentes ao decreto de caducidade, tais como contraprestações vencidas, reequilíbrios econômico-financeiros já constituídos e subsídios retidos e não pagos pelo PODER CONCEDENTE, os quais não se confundem com a indenização de que trata o caput e não são por ela extintos.

15.7.4. Do montante indenizatório serão descontados: I – prejuízos causados ao PODER CONCEDENTE; II – multas contratuais aplicadas, vencidas ou vincendas até a data da decretação; e III – valores recebidos pela CONCESSIONÁRIA a título de seguros relacionados aos eventos que ensejaram a caducidade.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

15.8. A decretação de caducidade acarretará, ainda: I – acionamento da garantia de execução, no limite necessário ao ressarcimento de prejuízos; e II – retenção de créditos contratuais, até o limite dos prejuízos apurados.

15.9. Decretada a caducidade, não resultará para o PODER CONCEDENTE qualquer responsabilidade por encargos, ônus ou obrigações assumidos pela CONCESSIONÁRIA perante terceiros ou empregados.

15.10. Em caso de descumprimento contratual pelo PODER CONCEDENTE, a CONCESSIONÁRIA notificará para saneamento da irregularidade no prazo máximo de 90 (noventa) dias, sob pena de pleitear a rescisão do CONTRATO.

15.10.1. Durante o prazo de que trata o caput, fica assegurada à CONCESSIONÁRIA a compensação financeira imediata do custo de capital de terceiros (Kd) por ela incorrido para financiar, com recursos próprios ou de terceiros, a continuidade da prestação do serviço, mediante atualização monetária automática do valor inadimplido desde a data de seu vencimento e incidência de encargos moratórios sobre o PODER CONCEDENTE, sendo vedado impor à CONCESSIONÁRIA a manutenção da operação exclusivamente às suas próprias expensas.

15.10.2. A faculdade prevista no caput não se aplica se o descumprimento decorrer diretamente de calamidade pública ou guerra declaradas por ato do Poder Executivo, ou se tiver sido causado, ainda que parcialmente, pela CONCESSIONÁRIA, hipóteses em que o MUNICÍPIO adotará mecanismos mitigadores — incluindo a antecipação de recursos por conta de fundo garantidor ou instrumento equivalente — aptos a resguardar a CONCESSIONÁRIA de colapso financeiro decorrente da continuidade obrigatória do serviço.

15.11. Persistindo o descumprimento após o prazo referido, a CONCESSIONÁRIA poderá pleitear judicialmente a rescisão do CONTRATO.

15.12. A indenização devida em caso de rescisão será apurada conforme os critérios previstos para encampação.

15.12.1. Para tal apuração, serão considerados os valores recebidos a título de seguros relacionados aos eventos que ensejaram a rescisão.

15.13. A CONCESSIONÁRIA poderá interromper ou paralisar os serviços a partir do trânsito em julgado da decisão judicial que decretar a rescisão, nos termos do art. 39, parágrafo único, da Lei nº 8.987/1995, ficando afastada qualquer exigência de continuidade obrigatória da operação por prazo adicional não previsto em lei.

15.13.1. Caso o MUNICÍPIO entenda necessário período de transição operacional após o trânsito em julgado, tal prazo, limitado a 90 (noventa) dias, poderá ser pactuado com a CONCESSIONÁRIA mediante remuneração emergencial específica (de acordo com a fonte de custeio _____), com responsabilidade objetiva do MUNICÍPIO pelo custeio integral da operação nesse intervalo, sendo vedada a imposição unilateral de continuidade do serviço sem a correspondente contrapartida financeira.

15.14. O CONTRATO poderá ser rescindido por acordo entre as PARTES, mediante demonstração de interesse público.

15.15. O PODER CONCEDENTE declarará a nulidade do CONTRATO quando verificar ilegalidade em sua formalização ou no procedimento licitatório, desconstituindo os efeitos produzidos.

15.15.1. Se a ilegalidade for imputável exclusivamente ao PODER CONCEDENTE, a CONCESSIONÁRIA será indenizada pelo que houver executado até a data da declaração de nulidade e por prejuízos comprovados, excluídos os lucros cessantes e descontados valores recebidos de seguros.

15.15.2. Se a ilegalidade for imputável exclusivamente à CONCESSIONÁRIA, a indenização seguirá o critério aplicável à caducidade.

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

15.16. O PODER CONCEDENTE poderá convalidar atos sanáveis que não importem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros.

15.17. Na hipótese de falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA, a concessão extinguir-se-á, sendo a indenização calculada segundo os critérios aplicáveis à caducidade.

15.17.1. Ressalvada a hipótese de falência, o acervo líquido da CONCESSIONÁRIA não será partilhado antes da quitação de todas as obrigações perante o PODER CONCEDENTE e da emissão de termo de vistoria que ateste o estado dos bens da concessão.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA - DAS ALTERAÇÕES

16.1. Este CONTRATO poderá ser alterado unilateralmente pelo PODER CONCEDENTE na forma autorizada na legislação aplicável, especialmente no artigo 124 da Lei Federal nº 14.133/2021, desde que seja restabelecido no mesmo ato o equilíbrio econômico-financeiro.

16.2. As partes poderão consensualmente acordar a alteração deste CONTRATO nas hipóteses autorizadas pela legislação aplicável, bem como nas condições previstas neste CONTRATO.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - DA DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

17.1. As despesas com a execução do presente Contrato correrão à conta das seguintes dotações orçamentárias, para o corrente exercício de ___, assim classificadas: Natureza da Despesa: ___; Fonte de Recurso: ___; Programa de Trabalho: ___; Nota de Empenho: ___.

17.2. As despesas relativas aos exercícios subsequentes correrão por conta das dotações orçamentárias respectivas, devendo ser empenhadas no início de cada exercício.

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA - DOS CASOS OMISSOS

18.1. Os casos omissos serão decididos pelo CONCEDENTE, segundo as disposições contidas na Lei nº 8.987/1995, na Lei nº 14.133/2021 e demais normas federais, estaduais e municipais aplicáveis, e, subsidiariamente, nos termos do art. 89 da Lei nº 14.133/21, pelos preceitos de direito público, aplicando-se ainda, supletivamente, os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado.

CLÁUSULA DÉCIMA NONA - DA PUBLICAÇÃO E DO CONTROLE DO CONTRATO

19.1. Incumbirá ao MUNICÍPIO divulgar o presente instrumento no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), na forma prevista no art. 94 da Lei nº 14.133/2021, bem como no respectivo sítio oficial na Internet, em atenção ao art. 8º, §2º, da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e publicar extrato da contratação no Diário Oficial do Município.

19.1.1. A divulgação do Contrato e de seus aditamentos no Portal Nacional de Contratações Públicas – PNCP, condição indispensável para sua eficácia, deverá ocorrer nos prazos estipulados pelo art. 94 da Lei nº 14.133/2021.

19.2. O MUNICÍPIO deverá adotar as providências necessárias para dar conhecimento da contratação, junto ao Tribunal de Contas do Estado.

CLÁUSULA VIGÉSIMA - DO FORO

20.1. Para dirimir quaisquer questões decorrentes do presente contrato, elegem as partes o Foro da Comarca de Juiz de Fora, com renúncia expressa a qualquer outro por mais privilegiado que seja.

E por estarem assim acordados, assinam este contrato os representantes das partes e as testemunhas abaixo em duas vias de igual teor e forma, para que produza seus regulares efeitos.

Juiz de Fora, ... de ..... de 20.....…

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

GESTOR(ES) RESPONSÁVEL(IS)

CONTRATADA
Representante Legal

Testemunha 1
Ass.: _____
Nome: _____
C.I.: _____
CPF.: _____

Testemunha 2
Ass.: _____
Nome: _____
C.I.: _____
CPF.: _____

Processo nº _____

Assinado por 1 pessoa: FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29 e informe o código E915-3741-0E57-EE29

VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS

Código para verificação: E915-3741-0E57-EE29

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ (CPF 089.XXX.XXX-60) em 13/11/2026 16:14:58 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

https://juizdefora.1doc.com.br/verificacao/E915-3741-0E57-EE29