

URBS - URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A.

BOLETIM DE ESCLARECIMENTO Nº. 02

Ref.: PROCESSO ADMINISTRATIVO ELETRÔNICO – SUP Nº 01-227034/2025 - CONCORRÊNCIA FUC Nº. 001/2026.

Objeto: OUTORGA DE CONCESSÃO COMUM PARA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS, POR ÔNIBUS, NO MUNICÍPIO DE CURITIBA.

Em razão de questionamento(s) recebido(s), vimos pelo presente esclarecer:

Anexos 2.01 a 2.05 – Minutas dos Contratos, Subitens 12.5 e 12.5.1; cláusula 25.17.

Contexto. O Plano de Transição exige apenas que a futura concessionária empregue “melhores esforços” para incorporar prioritariamente trabalhadores atuais, sem percentual mínimo, ordem objetiva, dever de motivar recusas ou sanção específica. Para outras obrigações, como a obtenção de crédito tributário, o contrato converte “melhores esforços” em deveres documentais, fiscalização e multa.

Pergunta 1: A expressão “melhores esforços” da cláusula 12.5.1 cria obrigação de resultado, obrigação de meio auditável ou mera recomendação? Informar os critérios de comprovação, metas mínimas, documentos exigidos, procedimento de fiscalização e consequência contratual pelo descumprimento. Caso não exista percentual mínimo de absorção, justificar por que a proteção laboral recebeu tratamento não vinculante.

Resposta: A expressão “melhores esforços”, prevista na Subcláusula 12.5.1, recomenda à Concessionária a adoção de medidas razoáveis para priorizar a incorporação dos trabalhadores atualmente vinculados ao SIM. A gestão de recursos humanos constitui prerrogativa e responsabilidade da Concessionária, a quem compete organizar sua força de trabalho para a adequada execução dos Serviços, observadas as obrigações trabalhistas e previdenciárias aplicáveis. Não cabe ao Poder Concedente definir percentual mínimo de contratação, sob pena de violação da autonomia da vontade manifestada pelo empregador, como também da imprescindível a manifestação de interesse do trabalhador, que pode decidir não prestar os serviços para dado Concessionário.

Caberá a cada Concessionário propor, no âmbito do Plano de Transição a ser aprovado pelo Poder Concedente nos termos do Contrato de Concessão, os meios de esforços razoáveis para cumprimento da incorporação prioritária dos trabalhadores atuantes nas operações atuais do SIM.

Anexos 2.01 a 2.05, Subitem 12.5; Decreto Municipal nº 837/2024, art. 42; Planilhas 5.01 a 5.05

Contexto. Não foi localizada, no pacote publicado, fotografia anonimizada do quadro atual por empresa, função, garagem, tempo de serviço, faixa salarial, estabilidade ou afastamento. A modelagem permite identificar aproximadamente 5.195 equivalentes



de trabalho no ano 1 e 4.981 no ano 5, redução de cerca de 214 equivalentes (4,1%), sem abranger adequadamente administrativos e aprendizes.

Pergunta 2: Qual é o número atual de empregados vinculados ao SIM e qual o número anual de postos/equivalentes previsto por lote e função? Publicar base anonimizada e memória conciliatória que demonstre: quadro atual, vagas necessárias, vagas ofertadas, absorvidos, realocados, desligados e funções não quantificados. Explicar tecnicamente a redução modelada de aproximadamente 214 equivalentes e indicar quais funções e lotes concentram o efeito.

Resposta: Cabe às Licitantes, por sua conta e risco, realizar os cálculos, estudos e levantamentos que entenderem necessários à formulação de suas Propostas Econômicas, observando as diretrizes estabelecidas no Edital, na Minuta de Contrato de Concessão e respectivos Anexos, inclusive nas Planilhas 5.01 a 5.05. O Edital também faculta às Licitantes a realização de visita técnica aos locais de execução do objeto, como instrumento adicional para o conhecimento das condições de execução e a elaboração de suas Propostas Econômicas.

Destaca-se, que os Anexos 3.02 e 3.03 apresentam informações operacionais para a estimativa da quantidade de profissionais requeridos na operação e manutenção da frota, especialmente a quantidade de horas operadas e a frota operacional para cada linha e lote. Ressalta-se, também, que as fichas de dados operacionais por linha, apresentados nos apêndices do Anexo 3.02 oferecem as informações da distribuição das viagens por faixa horária dos dias úteis, sábado e domingos, as quais oferecem o detalhamento operacional suficiente para o desenvolvimento dos estudos de dimensionamento, pelos proponentes, do quadro de pessoal necessário para a operação.

Sobre a mencionada redução do quadro de pessoal, indica-se a leitura do capítulo 4 do Anexo 3.02, que apresenta as informações da implantação do projeto VLT Expresso Metropolitano, entre elas, as alterações operacionais e do quantitativo de frota que ocorrerá no Lote BRT1, a partir do 5º ano.

Edital, Cronograma (Item 15.1); Anexos 2.01 a 2.05, Cláusula 12; CLT, arts. 477 e 487; Lei nº 12.506/2011

Contexto. As empresas atualmente operadoras não possuem garantia de vencer qualquer lote. Encerrada ou reduzida a operação, deverão planejar aviso prévio e rescisões sem interromper o serviço, enquanto a contratação pela futura concessionária permanece incerta.

Pergunta 3: Qual marco objetivo permitirá às atuais operadoras concederem aviso prévio à totalidade dos empregados potencialmente atingidos, ressalvados os que comprovadamente permanecerem vinculados à mesma empregadora ou tiverem continuidade formal assegurada? Apresentar calendário por lote que concilie homologação, ordens de início e assunção, aviso prévio proporcional, pagamento rescisório e admissão pela nova concessionária, sem período sem renda e sem descontinuidade do transporte.



Resposta: A Licitação não disciplina as relações trabalhistas mantidas entre as atuais operadoras do SIM e seus empregados, trabalhadores ou prepostos, por se tratar de relações jurídicas estranhas ao objeto da Concessão em certame. Eventual contratação de trabalhadores pelas futuras Concessionárias observará a autonomia destas para a gestão de seus recursos humanos, nos termos da Cláusula 12 da Minuta de Contrato (Anexos 2.01 a 2.05). Além disso, os marcos relativos à assunção dos Serviços pela futura Concessionária observarão o cronograma e as condições conforme estabelecidas no Edital e na Minuta de Contrato.

Anexos 2.01 a 2.05, Cláusulas 12, 19 e 25; Anexo 2.08; Planilhas 5.01 a 5.05

Contexto. O edital disciplina a transição da futura concessionária, mas não evidencia Plano de Desmobilização Trabalhista das operadoras que poderão sair, nem linha específica para o passivo das rescisões decorrentes da substituição contratual.

Pergunta 4: A URBS exigirá Plano de Desmobilização Trabalhista de cada operadora atual, com relação anonimizada de empregados, aviso prévio, férias, 13º salário, FGTS, multa rescisória, benefícios, estabilidade e contingências? Informar quem suportará cada passivo, quais garantias assegurarão o pagamento e onde esses custos foram considerados na estrutura tarifária, no custo por quilômetro ou na modelagem econômico-financeira. Se não foram modelados, esclarecer como será afastado o risco de insuficiência financeira.

Resposta: A Licitação não disciplina as relações trabalhistas mantidas entre as atuais operadoras do SIM e seus empregados, trabalhadores ou prepostos, por se tratar de relações jurídicas estranhas ao objeto da Concessão em certame.

Anexos 2.01 a 2.05, Subitem 12.5; CLT, art. 477-A; STF, Tema 638

Contexto. A eventual saída de operadoras pode produzir dispensas coletivas. O Tema 638 do STF exige intervenção sindical prévia como procedimento, sem equivaler a autorização prévia.

Pergunta 5: Qual procedimento de diálogo social será exigido antes de dispensas em massa associadas à transição? A URBS instituirá comitê com operadoras atuais, concessionárias vencedoras e representação dos trabalhadores para acompanhar datas de corte, aviso prévio, ofertas de emprego, recusas motivadas, verbas rescisórias e trabalhadores com estabilidade ou proteção especial? Apresentar o conteúdo mínimo, os prazos e a forma de publicidade das atas e indicadores.

Resposta: A Licitação não disciplina as relações trabalhistas mantidas entre as atuais operadoras do SIM e seus empregados, trabalhadores ou prepostos, por se tratar de relações jurídicas estranhas ao objeto da Concessão em certame. Além disso, os marcos relativos à assunção dos Serviços pela futura Concessionária observarão o cronograma e as condições conforme estabelecidas no Edital e na Minuta de Contrato.

Anexos 2.01 a 2.05, Subitem 12.5.1; CCT Urbana 2026–2027



Contexto. A troca de CNPJ pode resultar em demissão seguida de recontração seletiva, reinício de período de experiência e perda econômica de anuênio, função, benefícios ou jornada.

Pergunta 6: Quais condições mínimas serão preservadas na absorção dos trabalhadores atuais? Esclarecer se haverá dispensa de novo contrato de experiência para a mesma função, reconhecimento dos treinamentos válidos, preservação do salário-base, benefícios e valor econômico do adicional por tempo de serviço, além de tratamento específico para gestantes, integrantes de CIPA, pessoas com deficiência ou reabilitadas, acidentados, afastados e empregados em pré-aposentadoria.

Resposta: A absorção de trabalhadores atualmente vinculados ao SIM observará as diretrizes da Subcláusula 12.5.1, segundo a qual a Concessionária deverá empregar melhores esforços para priorizar sua incorporação. A gestão de recursos humanos constitui prerrogativa da Concessionária, a quem compete organizar sua força de trabalho para a adequada execução dos Serviços, observados, conforme aplicável, os direitos e garantias previstos na legislação trabalhista e previdenciária e nos instrumentos coletivos pertinentes. Quanto aos grupos específicos mencionados, a Concessionária deverá observar a legislação aplicável e as diretrizes de inclusão e diversidade estabelecidas no Anexo 3.08 (Diretrizes de Responsabilidade Socioambiental e de Governança), que contemplam, entre outras medidas, a promoção da contratação de pessoas com deficiência e a adoção de práticas de seleção e treinamento pautadas por princípios éticos e de responsabilidade.

Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-Financeira; respostas da Consulta Pública; Planilhas 5.01 a 5.05

Contexto. O parâmetro final de FU dos motoristas é 32,0260 horas semanais produtivas, enquanto a consulta pública apresentou 31,7193. Aplicado às 4.266.820,14 horas anuais do ano 1, o novo parâmetro reduz o quadro calculado em aproximadamente 24,8 motoristas-equivalentes.

Pergunta 7: Apresentar a memória completa da mudança de 31,7193 para 32,0260, por lote, escala e tipo de linha, incluindo NPT, FUF, códigos de marcha, folgas, férias, absenteísmo, treinamento, exames, pausas, tempo remunerado sem condução, deslocamentos e reserva. Confirmar o efeito sobre o número de motoristas, o PUCMO e a remuneração referencial, com análise de sensibilidade.

Resposta: A alteração da quantidade de horas semanais produtivas entre o momento da Consulta Pública e a publicação do edital decorreu de revisão realizada em atendimento a questionamento do Tribunal de Contas do Estado do Paraná após análise da minuta do edital de licitação e seus anexos, em especial quanto ao tempo de operação nos percursos ociosos.

Anexo 2.08; Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração; Planilhas 5.01 a 5.05

Contexto. O FU é variável determinante da quantidade teórica de trabalhadores e do custo unitário de mão de obra, mas o edital não o define como piso de segurança nem prevê revisão por intensificação do trabalho.



Pergunta 8: O FU será auditado antes da Ordem de Assunção e revisto durante a concessão com dados reais de escala, ponto, horas extras, afastamentos, acidentes e viagens suprimidas? Informar periodicidade, gatilhos, metodologia, responsável pela auditoria e efeito de divergência sobre PUCMO, quadro de pessoal e reequilíbrio. Confirmar expressamente que o FU não poderá ser utilizado como teto de empregados quando a operação segura exigir quadro superior.

Resposta: Adotou-se um FU referencial de acordo com o Plano Operacional projetado para a Licitação, apresentado nos Anexos 3.02 e 3.03, que subsidiou as projeções das Planilhas Econômicas disponibilizadas nos Anexos 5.01 a 5.05. Destaca-se que o FU é um elemento de modelagem para composição do PUCMO de referência, e que cabe a cada Licitante, por sua conta e risco, realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários à apresentação de sua Proposta Econômica.

O FU foi modelado de forma a incluir as horas necessárias de operação previstas, contando com a previsão de horas operadas e com o tempo de operação não produtiva obtidos através dos dados da operação vigente que incluem a velocidade média e distância até as garagens. Os itens de afastamento, acidente de trabalho, viagens suprimidas, aviso prévio e auxílio-doença fazem parte da composição dos Encargos Sociais, conforme consta do Anexo 4.02 (Avaliação Econômico-financeira). Por sua vez, esse fator poderá ser revisto nas Revisões Ordinárias Trienais, conforme o regramento da Minuta de Contrato de Concessão, devendo comprovar-se que não se trata de ineficiência operacional, uma vez que o risco de gestão empresarial é da Concessionária.

Planilhas 5.01 a 5.05, aba Mão_de_Obra, células F104:F108 e coluna I

Contexto. Nas cinco planilhas, as fórmulas F104:F108 aparentam somar apenas as colunas G e H, omitindo a coluna I, identificada como “Outros Custos de Folha”. A diferença condicional estimada é de aproximadamente R\$ 5,20 milhões anuais antes dos encargos e R\$ 8,41 milhões anuais com o fator de encargos do próprio modelo.

Pergunta 9: A omissão da coluna I é intencional? Se sim, explicar a natureza econômica de cada parcela e demonstrar onde ela é recuperada sem dupla contagem ou perda. Se não, corrigir e republicar as cinco planilhas, com trilha de alterações, novos preços unitários, remuneração referencial e impactos por lote, reabrindo os prazos caso a correção afete a formulação das propostas, conforme Subitem 8.12 do edital.

Resposta: Os valores modelados e presentes estão detalhados de maneira correta nas Planilhas 5.01 a 5.05, assim como a soma apresentada no Anexo 4.02. Para os cargos relacionados à operação de infraestrutura, a rubrica citada foi omitida da conta por ser considerada não aplicável, uma vez que esses têm sua operação com programação bem definidas, e estão sujeitas a menor impacto de variações extraordinárias que o compõe, sendo o FU já responsável por dimensionar o nível de serviço necessário com esses Outros Custos.

Ainda, destaca-se que as informações disponibilizadas no âmbito da Licitação constituem a base referencial para a formulação das Propostas Econômicas, cabendo às Licitantes, por sua conta e risco, realizar os cálculos, estudos e levantamentos que entenderem necessários.

Anexo 2.08; Planilhas 5.01 a 5.05 – agentes de estações e terminais; Anexo 3.02

Contexto. Desde 2023, o pagamento da tarifa nos ônibus ocorre exclusivamente por cartão, sem cobrança realizada pelo motorista e sem cobrador embarcado. As planilhas consideram pessoal em estações e terminais e admitem futura automação, mas não apresentam comparação clara entre o quadro atual e o projetado nem plano de proteção aos trabalhadores dessas funções.

Pergunta 10: Quantos empregados atualmente vinculados à categoria ou função de cobrador permanecem no sistema e em quais atividades estão alocados? Informar, por lote e por ano, o número de agentes de estação, terminal, atendimento, fiscalização e apoio operacional financiado pela modelagem, bem como o saldo previsto entre manutenção, absorção, realocação e desligamento. Esclarecer quais postos poderão ser automatizados e quais garantias de comunicação prévia, requalificação remunerada, prioridade de aproveitamento e proteção contra demissão serão exigidas.

Resposta: A implementação da automatização seguirá os termos estabelecidos no item 15.4 da Cláusula 15 da MINUTA DE CONTRATO. Destaca-se que a formação dos preços unitários não considerou a automatização das ESTAÇÕES-TUBO, sendo que as Planilhas 5.01 a 5.05 apresentam os parâmetros da projeção dos custos com essa rubrica.

Anexo 2.08 – PUCMO de R\$ 61,6366/h; Planilhas 5.01 a 5.05; CCT Urbana 2026–2027

Contexto. A parcela anual de motoristas no ano 1 é reproduzível pela multiplicação do PUCMO de R\$ 61,6366 pelas horas operadas, mas não está clara a conciliação integral entre a CCT, custos de substituição, treinamento e transição.

Pergunta 11: Publicar a composição auditável do PUCMO, discriminando salário, anuênio, adicionais, benefícios, encargos, férias, 13º, afastamentos, reserva, treinamento, saúde e segurança e custos de recrutamento. Esclarecer como novas datas-base e instrumentos coletivos serão incorporados e se aviso prévio e rescisões das operadoras de saída foram excluídos, incluídos ou tratados em rubrica distinta.

Resposta: As informações referidas estão publicadas junto às Planilhas 5.01, 5.02, 5.03, 5.04 e 5.05, e nos Anexos 2.08, 2.09 e 4.02. Por sua vez, a regra de reajuste de contrato constante do item 3.7.1 do Anexo 2.07 contém os mecanismos de incorporação dos CCTs.

Em relação ao mencionado sobre às “operadoras de saída”, caso se queira dizer as Concessionárias da Concessão Vigente, seus custos dizem respeito exclusivamente aos contratos de Concessão Vigentes, e não apresentam relação alguma com as Concessões em Licitação.

Anexos 2.01 a 2.05 – penalidades; Anexo 2.09 – Sistema de Gestão da Qualidade; Decreto Municipal nº 837/2024; CLT, art. 462



Contexto. As sanções e o fator redutor recaem formalmente sobre a concessionária, mas não há cláusula expressa impedindo repasse automático, desconto salarial, ação regressiva ou punição disciplinar do trabalhador pelo mesmo fato.

Pergunta 12: A URBS incluirá vedação expressa ao repasse automático de multa, glosa ou IDG ao empregado? Descrever o procedimento mínimo de responsabilização individual: prova de dolo ou culpa, análise de causa-raiz, acesso integral à evidência, contraditório, prazo de defesa, recurso e impedimento de dupla punição. Informar como serão excluídos fatos decorrentes de programação inviável, falha de frota ou infraestrutura, trânsito, clima, violência, atendimento acessível ou ordem empresarial.

Resposta: As penalidades contratuais e os efeitos decorrentes do SGQ são aplicáveis à Concessionária, nos termos dos Anexos 2.01 a 2.05 (Minutas de Contrato) e do Anexo 2.09 (Sistema de Gestão de Qualidade), não cabendo ao Poder Concedente disciplinar a responsabilização individual de empregados, prepostos ou demais pessoas vinculadas à Concessionária. O Plano de Consequências, por sua vez, estabelece ações gerenciais a serem realizadas pela Concessionária e acompanhadas pelo Poder Concedente, bem como eventual impacto sobre sua Remuneração. Eventuais medidas disciplinares ou de responsabilização individual inserem-se na autonomia da Concessionária para gerir seus recursos humanos, observada a legislação trabalhista aplicável.

Quanto à apuração das obrigações contratuais, as causas que possam afastar a responsabilidade da Concessionária poderão ser arguidas no respectivo processo administrativo sancionador, no qual lhe serão assegurados o contraditório e a ampla defesa. O procedimento contratual prevê defesa prévia, manifestação sobre a instrução e recurso da decisão. Ressalte-se, ainda, que o próprio SGQ já contempla hipóteses de exclusão de eventos alheios à atuação da Concessionária, como impedimentos decorrentes de eventos climáticos severos, greves ou paralisações e ocorrências de tráfego ou bloqueios de vias, conforme aplicável aos respectivos indicadores.

Anexo 2.09 – indicadores de reclamações, acidentes, pontualidade e viagens; Anexos 2.01 a 2.05

Contexto. Indicadores com efeito financeiro podem induzir pressão por cumprimento de horários incompatíveis com trânsito, embarque seguro e condições reais da operação.

Pergunta 13: Quais barreiras impedirão que metas de pontualidade, viagens e reclamações incentivem velocidade inadequada, supressão de pausas ou disciplina automática? Publicar metas e bases históricas por lote, regras de expurgo e testes de sensibilidade do IDG, assegurando prevalência da segurança, acessibilidade e atendimento ao usuário sobre o cumprimento cego da programação.

Resposta: São previstos mecanismos destinados a evitar que os Indicadores de Qualidade induzam condutas incompatíveis com a segurança, acessibilidade e atendimento dos Usuários. Os Anexos 2.01 a 2.05 preveem a fiscalização da operação pelo Poder Concedente, inclusive quanto ao cumprimento do Regulamento dos Serviços, que contém regras para a prestação adequada dos Serviços. Adicionalmente, a Concessionária é obrigada a observar o disposto pelo Anexo 3.09 (Diretrizes de Relacionamento com os Usuários), que estabelece expressamente que a segurança e



a condução responsável devem ser prioridades na operação, vedando movimentações bruscas do veículo e outras condutas inadequadas na operação.

Além disso, o próprio Anexo 2.09 (Sistema de Gestão da Qualidade) contempla, além de reclamações, cumprimento de viagens e pontualidade, indicadores específicos de sinistros de trânsito e da operação, irregularidades da operação e inspeção da frota, que também repercutem no IDG. No cálculo do IQ7 e do IQ9, há ainda regras de tolerância e de exclusão de ocorrências decorrentes de interferências alheias à Concessionária, inclusive tráfego, bloqueios de vias e eventos que comprometam a operação, que poderão ser consideradas no procedimento de aplicação do SGQ, conforme previsto no próprio Anexo 2.09.

Ressalta-se, que o planejamento operacional dos serviços incumbe ao Poder Concedente, o qual, a qualquer tempo, mediante avaliação dos tempos operacionais reais, observados na operação cotidiana, poderá promover a revisão das tabelas de horários compatíveis com a alocação da frota.

Anexos 2.01 a 2.05 – terceirização, subconcessão e contratação de terceiros; Matriz de Riscos

Contexto. O edital admite contratação de terceiros e hipóteses de subconcessão sem explicitar equivalência salarial, benefícios, qualificação, representação coletiva e responsabilidade por toda a cadeia.

Pergunta 14: Quais funções poderão ser terceirizadas ou subconcedidas e quais padrões trabalhistas mínimos serão obrigatórios? Confirmar se haverá equivalência de salário, benefícios, jornada, saúde e segurança, proibição de terceirização destinada a contornar a absorção dos atuais empregados e responsabilidade contratual da concessionária por inadimplemento da cadeia.

Resposta: Os Escopos da Concessão poderão ser subconcedidos mediante prévia autorização do Poder Concedente, que definirá as condições e o limite do Objeto da Concessão passível de subconcessão, nos termos da Subcláusula 34.1 dos Anexos 2.01 a 2.05. A subconcessão será precedida de licitação na modalidade concorrência, com observância de requisitos de habilitação técnica, jurídica, econômico-financeira e fiscal compatíveis com o objeto subconcedido, conforme edital previamente aprovado pelo Poder Concedente (Subcláusula 34.2). A subconcessionária se sub-rogará nos direitos e obrigações da Concessionária dentro dos limites da subconcessão, sem prejuízo da responsabilidade integral da Concessionária pelo cumprimento do Contrato (Subcláusulas 34.3 e 34.3.1).

Também é admitida a contratação de terceiros para o provimento dos Escopos da Concessão (Subcláusula 35.1), sem prejuízo da responsabilidade da Concessionária perante o Poder Concedente pelo adequado cumprimento do Contrato e por eventuais danos causados a terceiros, inclusive aos Usuários (Subcláusula 35.2).

Em ambos os casos, deverão ser observadas as normas trabalhistas e previdenciárias aplicáveis. A esse respeito, a Subcláusula 19.5 estabelece que a Concessionária será responsável pelas obrigações, ônus e encargos decorrentes da execução da concessão, inclusive de natureza trabalhista e previdenciária, bem como por danos causados a empregados, prepostos e fornecedores. A Subcláusula 35.4 reforça essa responsabilidade em relação aos encargos decorrentes da contratação de terceiros.

Anexos 2.01 a 2.05 – Ordens de Início e de Assunção; Subitem 12.5; Cronograma Contexto. A continuidade operacional depende de transição coordenada, mas a emissão da Ordem de Assunção não está expressamente condicionada à certificação da absorção e da quitação/garantia das rescisões.

Pergunta 15: A Ordem de Assunção de cada lote será condicionada a relatório trabalhista auditado que demonstre vagas, ofertas, aceites, recusas motivadas, avisos prévios, quitações, garantias e tratamento dos estáveis? Se não, qual mecanismo impedirá que a operação seja transferida antes da solução dos passivos e sem definição da situação dos trabalhadores?

Resposta: A emissão da Ordem de Assunção depende do implemento das condições estabelecidas na Subcláusula 12.18 dos Anexos 2.01 a 2.05, que compreendem: (i) cumprimento das obrigações previstas para o Período de Transição pela Subcláusula 12.2, incluindo a mobilização do Material Rodante e a implantação da Infraestrutura de Recarga nas Garagens; (ii) contratação dos Seguros Obrigatórios exigíveis; e (iii) transferência de uso dos ativos, instalações e equipamentos da Concessão pelo Poder Concedente à Concessionária, formalizada mediante Termo de Aceitação.

Quanto à transição de recursos humanos, a gestão de recursos humanos permanece no âmbito da autonomia da Concessionária, observadas as obrigações previstas no Contrato e na legislação aplicável. Nesse sentido, a Subcláusula 12.5, inciso “iv”, estabelece que o Plano de Transição deverá contemplar o planejamento dos recursos humanos necessários à operação dos Serviços a partir da Data de Assunção e os respectivos processos de contratação inicial. A Subcláusula 12.5.1 prevê, ainda, que a Concessionária deverá empreender seus melhores esforços para incorporar prioritariamente os trabalhadores já atuantes e com experiência de trabalho no SIM.

Edital e Anexos 2.07, 2.08, 3.02 e 5.01 a 5.05 – dados operacionais, FU, IPK, custos e modelagem econômico-financeira

Contexto. As atuais operadoras conhecem o dia a dia do sistema, enquanto uma empresa externa depende dos dados publicados para formular proposta exequível. Não se identifica matriz integral, aberta e auditável que permita reproduzir, por lote, FU, NPT, IPK, escalas, frota, demanda, produção, quadro de pessoal, custo por quilômetro, PUCMO e remuneração.

Pergunta 16: Como a URBS assegura igualdade entre as licitantes e permite que uma empresa sem experiência prévia no sistema apresente proposta viável, sem risco futuro de reequilíbrio, inadimplemento ou quebra da concessionária? Disponibilizar a matriz completa, em formato editável e com fórmulas abertas, as séries históricas e as memórias de cálculo necessárias à reprodução dos resultados. Informar, ainda, quem assumirá o risco por eventual insuficiência ou erro dos dados e se a complementação das informações implicará reabertura do prazo para propostas.

Resposta: As informações disponibilizadas no âmbito da Licitação constituem a base referencial para a formulação das Propostas Econômicas, cabendo às Licitantes, por sua conta e risco, realizar os cálculos, estudos e levantamentos que entenderem necessários. O Edital também faculta às Licitantes a realização de visita técnica aos

locais de execução do objeto, como instrumento adicional para o conhecimento das condições de execução e a elaboração de suas Propostas Econômicas.

Destaca-se que os Anexos 3.02 e 3.03 apresentam informações operacionais para a estimativa da quantidade de profissionais requeridos na operação e manutenção da frota, especialmente a quantidade de horas operadas e a frota operacional para cada linha e lote. Ressalta-se, também, que as fichas de dados operacionais por linha, apresentadas nos apensos do Anexo 3.02, oferecem as informações da distribuição das viagens por faixa horária dos dias úteis, sábado e domingos, as quais oferecem o detalhamento operacional suficiente para o desenvolvimento dos estudos de dimensionamento do quadro de pessoal necessário para a operação.

De igual forma, as planilhas do estudo econômico-financeiro e o disposto nos Anexos 2.08, 2.09 e 4.02 oferecem, de modo aberto e de forma absolutamente transparente informações para o desenvolvimento da proposta econômica por qualquer proponente, independentemente de ser um operador local. Vale dizer, que o modelo de remuneração está fundamentado na aplicação de preços unitários às quantidades dos serviços, como frota, quilometragem, horas operadas, quantidade de estações-tubo. Assim, a qualquer tempo, havendo alteração destas variáveis não haverá riscos econômicos aos operadores.

Boletim de Esclarecimento nº 01, de 26/08/2026; Anexo 3.02 – Linha 533; Planilhas do Lote Sul

Contexto. O Boletim nº 01 corrigiu o mapa da Linha 533 – Érico Veríssimo/Pantanal e afirmou que a operação integral já estava contemplada, sem alteração das demais informações.

Pergunta 17: Confirmar expressamente se o atendimento à Vila Pantanal já integra quilômetros, horas operadas, frota, FU, PUCMO, quadro de pessoal e remuneração referencial do Lote Sul. Disponibilizar versão acessível do arquivo corrigido, memória de comparação entre versões e declaração de que a correção não produz impacto econômico, operacional ou laboral; se produzir, republicar todos os documentos afetados.

Resposta: Como informado no Boletim nº 01 a única alteração nos dados apresentados na referida ficha é o mapa com o traçado da linha. Todas as informações se referem à operação da linha no percurso Érico Veríssimo / Pantanal.

Anexos 2.01 a 2.05, Subitem 12.5; CLT, arts. 10, 448 e 448-A; CCT Urbana 2026–2027

Contexto. Uma empresa que já integra a operação atual poderá vencer o mesmo lote ou parcela equivalente do sistema. O edital não esclarece de forma expressa se, nessa hipótese, os vínculos existentes serão preservados sem rescisão e nova admissão.

Pergunta 18: A operadora atual que vencer lote correspondente será obrigada a manter os contratos dos empregados já vinculados à operação? Confirmar se será vedada a demissão motivada exclusivamente pelo início da nova concessão, inclusive



quando seguida de recontração pela mesma empresa ou grupo econômico, preservando antiguidade, anuênio, férias, estabilidade, período aquisitivo e benefícios.

Resposta: A gestão de recursos humanos constitui prerrogativa e responsabilidade da Concessionária, a quem compete organizar sua força de trabalho para a adequada execução dos Serviços, observadas as obrigações previstas nos Anexos 2.01 a 2.05 e na legislação trabalhista e previdenciária aplicável. Assim, o início da nova Concessão não afeta ou altera, por si só, os vínculos trabalhistas existentes, nem estabelece a obrigatoriedade de preservação de antiguidade, benefícios, períodos aquisitivos ou demais condições dos contratos de trabalho mantidos pelas atuais operadoras.

Nesse sentido, a Subcláusula 12.5 prevê, no âmbito do Plano de Transição, o planejamento dos recursos humanos necessários à operação dos Serviços e dos respectivos processos de contratação inicial, enquanto a Subcláusula 12.5.1 estabelece que a Concessionária deverá empreender seus melhores esforços para incorporar ou manter, conforme o caso, prioritariamente os trabalhadores já atuantes e com experiência de trabalho no SIM.

Anexo 2.08; Planilhas 5.01 a 5.05; Anexos 2.01 a 2.05, Subitem 12.5; CCT Urbana 2026–2027

Contexto. Empresas atuais podem possuir trabalhadores com anuênios, benefícios e condições mais favoráveis, enquanto uma nova licitante poderia projetar mão de obra com menor antiguidade. Sem equalização, a redução de direitos ou de empregos pode transformar-se em vantagem competitiva.

Pergunta 19: Qual mecanismo econômico garantirá que todas as licitantes considerem igualmente os custos da manutenção ou absorção dos trabalhadores atuais? A URBS estabelecerá fator comum de transição que inclua salários, anuênios, benefícios, capacitação e preservação de direitos? Demonstrar como os valores modelados serão convertidos em pagamento efetivo aos trabalhadores, impedindo economia baseada em demissões ou zeragem da antiguidade.

Resposta: As informações disponibilizadas no âmbito da Licitação constituem base referencial para a formulação das Propostas Econômicas, cabendo às Licitantes, por sua conta e risco, realizar os cálculos, estudos e levantamentos que entenderem necessários, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos.

Além disso, a gestão de recursos humanos constitui prerrogativa da Concessionária, a quem compete organizar sua força de trabalho para a adequada execução dos Serviços, observadas as obrigações previstas nos Anexos 2.01 a 2.05 e na legislação trabalhista e previdenciária aplicável. Nesse sentido, a Subcláusula 12.5 prevê, no âmbito do Plano de Transição, o planejamento dos recursos humanos necessários à operação dos Serviços e dos respectivos processos de contratação inicial, enquanto a Subcláusula 12.5.1 estabelece que a Concessionária deverá empreender seus melhores esforços para incorporar prioritariamente os trabalhadores já atuantes e com experiência de trabalho no SIM.

Anexo 2.08 – FU e dimensionamento; Planilhas 5.01 a 5.05, aba Mão_de_Obra

Contexto. O FU isoladamente não demonstra se o quadro projetado será suficiente para executar a operação real em todos os períodos, especialmente diante de férias, faltas, afastamentos, congestionamentos e picos de demanda.

Pergunta 20: Apresentar, por lote, o NPT máximo, médio e por faixa horária, em dias úteis, sábados, domingos e feriados, bem como o número de motoristas titulares, reservas e horistas. Informar as séries históricas que fundamentam férias, faltas, enfermidades, licenças, rotatividade e pessoal reserva; demonstrar a disponibilidade real de horistas; e esclarecer se horas extras foram consideradas ou excluídas da modelagem e com qual justificativa.

Resposta: Os Anexos 3.02 e 3.03 apresentam informações operacionais para estimativa da quantidade de profissionais requeridos na operação e manutenção da frota, especialmente a quantidade de horas operadas e a frota operacional para cada linha e lote. Ressalta-se, também, que as fichas de dados operacionais por linha, apresentados nos apêndices do Anexo 3.02 oferecem as informações da distribuição das viagens por faixa horária dos dias úteis, sábado e domingos, as quais oferecem o detalhamento operacional suficiente para o desenvolvimento dos estudos de dimensionamento do quadro de pessoal necessário para a operação.

A parametrização relacionada à alocação de pessoal, especialmente dos motoristas, quanto a horas normais e extras, bem como de profissionais reserva e cobertura de férias, entre outros, incumbe a cada proponente, segundo a legislação trabalhista e a sua experiência no planejamento da operação.

Anexo 2.08; Anexo 2.09 – IDG; Anexo 3.02; NR-17 – Ergonomia

Contexto. O pagamento da tarifa nos ônibus ocorre exclusivamente por cartão, sem cobrança em dinheiro pelo motorista. Contudo, sem cobrador ou agente de bordo, o motorista pode permanecer como único trabalhador embarcado para atender ocorrências relacionadas ao validador, orientação, acessibilidade, evasão, conflitos, emergências e comunicação com o CCO, simultaneamente à condução e ao cumprimento da programação.

Pergunta 21: Quais tarefas e responsabilidades serão atribuídas ao motorista nessas situações? Foi realizada Avaliação Ergonômica Preliminar ou Análise Ergonômica do Trabalho considerando o motorista como único trabalhador embarcado? Confirmar que atendimento seguro, falha do validador, acessibilidade, conflito ou emergência não poderão gerar multa, punição disciplinar ou redução pelo IDG em razão de atraso ou interrupção da viagem.

Resposta: A modelagem da concessão observa o modelo de operação atual.

As penalidades contratuais e os efeitos decorrentes do SGQ são aplicáveis à Concessionária, nos termos dos Anexos 2.01 a 2.05 e do Anexo 2.09 (Sistema de Gestão de Qualidade), não cabendo ao Poder Concedente disciplinar a responsabilização individual de empregados, prepostos ou demais pessoas vinculadas à Concessionária. Eventuais medidas disciplinares ou de responsabilização individual inserem-se na autonomia da Concessionária para gerir seus recursos humanos, desde que observada a legislação trabalhista aplicável. Além disso, a Concessionária deverá observar as diretrizes de relacionamento com empregados e prestadores de serviços

previstas no Anexo 3.08 (Diretrizes de Responsabilidade Socioambiental e de Governança), inclusive quanto à legislação trabalhista, remunerações, encargos e benefícios, bem como as diretrizes de segurança na operação previstas no Anexo 3.09 (Diretrizes de Relacionamento com os Usuários).

Anexos 2.01 a 2.05 – penalidades; Anexo 2.09 – IDG; Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração

Contexto. As penalidades, glosas e reduções do IDG podem produzir impacto financeiro relevante sobre a concessionária e incentivar pressão interna por metas, punições ou redução de custos de pessoal.

Pergunta 22: Apresentar simulação, em reais e por lote, das multas, glosas e reduções de remuneração, incluindo a maior exposição possível por ocorrência e por acumulação de efeitos. Demonstrar sua proporcionalidade e os controles que impedirão que essa pressão econômica seja transferida aos trabalhadores por descontos, regressos, punições automáticas, supressão de pausas ou metas operacionais incompatíveis com a segurança.

Resposta: As informações e premissas disponibilizadas no âmbito da Licitação constituem base referencial para a formulação das Propostas Econômicas, cabendo às Licitantes, por sua conta e risco, realizar os cálculos, estudos e levantamentos que entenderem necessários, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos, inclusive quanto aos mecanismos de remuneração, ao IDG e às penalidades aplicáveis.

As penalidades contratuais e os efeitos decorrentes do SGQ são aplicáveis à Concessionária, nos termos dos Anexos 2.01 a 2.05 e do Anexo 2.09 (Sistema de Gestão de Qualidade), não cabendo ao Poder Concedente disciplinar a responsabilização individual de empregados, prepostos ou demais pessoas vinculadas à Concessionária. Eventuais medidas disciplinares ou de responsabilização individual inserem-se na autonomia e responsabilidade da Concessionária para gerir seus recursos humanos, desde que observada a legislação trabalhista aplicável. Além disso, a Concessionária deverá observar as diretrizes de relacionamento com empregados e prestadores de serviços previstas no Anexo 3.08 (Diretrizes de Responsabilidade Socioambiental e de Governança), inclusive quanto à legislação trabalhista, remunerações, encargos e benefícios, bem como as diretrizes de segurança na operação previstas no Anexo 3.09 (Diretrizes de Relacionamento com os Usuários).

Desse modo, os mecanismos de remuneração, IDG e penalidades produzem seus efeitos sobre a Concessionária, não estabelecendo autorização para transferência automática de seus efeitos econômicos aos trabalhadores ou para adoção de medidas incompatíveis com as obrigações trabalhistas, as diretrizes de tratamento do pessoal e a segurança da operação.

Decreto Municipal nº 561/2019, art. 102, § 1º; Anexos 2.01 a 2.05 – penalidades

Contexto. A regulamentação municipal da URBS admite, em determinadas infrações relacionadas à conduta de operadores, a substituição do pagamento pecuniário pela

comprovação de medidas saneadoras, separando a correção operacional da punição disciplinar trabalhista.

Pergunta 23: Esse mecanismo será preservado e regulamentado na nova concessão? Informar critérios objetivos para orientação, treinamento ou reciclagem remunerada, revisão de escala e programação, manutenção de veículo, disponibilização de apoio e análise de causa-raiz antes da multa. Confirmar que a medida saneadora não constituirá confissão de culpa nem fundamento automático para punição do trabalhador.

Resposta: A legislação aplicável à concessão encontra-se prevista na Cláusula 2ª da minuta do Contrato de concessão, sem prejuízo da aplicação das penalidades previstas no Contrato de Concessão e das sanções administrativas estabelecidas na legislação aplicável e no edital e anexos.

O procedimento de aplicação das penalidades contratuais também se encontra disciplinado nos Anexos 2.01 a 2.05, podendo as tipificações e o procedimento ser detalhados, complementados, atualizados ou alterados mediante ato regulamentar do Poder Concedente, conforme previsto na Subcláusula 36.16.

Por sua vez, a eventual adoção de medidas de orientação, treinamento, reciclagem ou outras providências de caráter saneador observará a regulamentação aplicável e não se confunde com a responsabilização trabalhista de empregados ou prepostos da Concessionária, cuja gestão permanece no âmbito da autonomia da Concessionária na gestão dos seus recursos humanos, desde que observada a legislação trabalhista aplicável.

Anexos 2.01 a 2.05 – penalidades e processo administrativo; Anexo 2.09 – reclamações e indicadores

Contexto. A previsibilidade do regime sancionatório depende da definição prévia das autoridades, provas, instâncias, recursos, momento da cobrança e mecanismos de transparência, especialmente quando a ocorrência menciona trabalhador identificável.

Pergunta 24: Publicar o regulamento completo do processo sancionatório, identificando as unidades responsáveis pela fiscalização, instrução, julgamento e recurso; os prazos de defesa; o efeito suspensivo; o momento da cobrança; e a destinação dos valores. Confirmar que reclamação de usuário não será prova única contra trabalhador quando existirem câmeras, GPS, telemetria, escala ou registros do CCO, e que não haverá metas vinculadas à quantidade ou ao valor das penalidades.

Resposta: O regime de responsabilização da Concessionária obedece ao disposto na legislação aplicável e ao previsto no contrato de concessão. Esclarecemos que a minuta do contrato assegura à Concessionária o contraditório e a ampla defesa em caso de processo sancionador, nos termos da Subcláusula 36.9 dos Anexos 2.01 a 2.05.

Nesse sentido, o processo sancionador contratual é disciplinado nos Anexos 2.01 a 2.05, compreendendo a lavratura de Auto de Infração (Subcláusula 36.9.1), a apresentação de defesa prévia (Subcláusula 36.9.2), defesa final (Subcláusula 36.10) e recurso da decisão (Subcláusula 36.12). No que se refere à identificação das



autoridades competentes para a aplicação das penalidades, a decisão inicial compete ao Diretor de Mobilidade Urbana e a decisão final, em sede administrativa, ao Presidente da URBS, conforme Subcláusulas 36.11 e 36.13.1. Além disso, durante o processo administrativo sancionador, será assegurado à Concessionária o exercício do contraditório e da ampla defesa, inclusive mediante a apresentação dos meios de prova que estiverem disponíveis para a demonstração de suas alegações.

Por fim, o Anexo 2.09 (Sistema de Gestão da Qualidade) prevê o Indicador de Qualidade denominado IQ5 – Irregularidades da Operação (Autuações), apurado com base nos autos de infração emitidos pelo Poder Concedente e mantidos após decisão definitiva da URBS no respectivo processo administrativo sancionador. Ressalta-se que, considerando o prazo para exercício da defesa, somente são consideradas as autuações realizadas até 2 (dois) meses anteriores ao mês de apuração – assim, seus efeitos sobre o IDG dependem, necessariamente, da conclusão definitiva do processo administrativo sancionador, com observância do contraditório e da ampla defesa da Concessionária. Ademais, a representatividade do IQ5 no IDG também é limitada, correspondendo a 6,0% (seis por cento) nos Lotes BRT1 e BRT2 e a 7,0% (sete por cento) nos Lotes Norte, Sul e Oeste.

Atenciosamente,

SERGIO LUIS DE OLIVEIRA
Presidente Comissão de Contratação