URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Prefeitura de CURITIBA

URBS - URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A.

BOLETIM DE ESCLARECIMENTO Nº. 03

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:

Edital, item 14.2, incisos (x) a (xiii); anexos 2.01 a 2.05, subcláusulas 2.2, 2.2.1, 2.4, 12.1, 12.11.2, 12.18
Pergunta 1: *A Lei nº 15.432/2026, publicada antes do Edital, instituiu o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo e entrará em vigor um ano após sua publicação (art. 44). Ocorre que as subcláusulas 12.1 e 12.18 das minutas contratuais estabelecem que a concessionária assumirá integralmente os serviços após o Período de Transição, que poderá ser prorrogado até 28.8.2027. Assim, a operação poderá iniciar quando a Lei nº 15.432/2026 já estiver em vigor.*

No entanto, a referida Lei não é expressamente mencionada entre os diplomas relacionados na subcláusula 2.2, e não está claro se seus efeitos foram considerados na elaboração do Edital e da modelagem econômico-financeira.

Diante disso, pede-se que seja esclarecido se a Lei nº 15.432/2026 foi ou não considerada na modelagem da concessão e quais de suas disposições serão aplicáveis ao contrato e à operação. Esclareça-se, ainda, se serão necessárias adaptações contratuais, operacionais ou econômico-financeiras e como serão alocados os respectivos custos e riscos.

Caso a nova legislação não tenha sido considerada, requer-se a revisão dos documentos e estudos, com reabertura do prazo, se houver alteração das condições da licitação.

Resposta:

A Lei Federal nº 15.432, de 13 de junho de 2026, instituiu o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, estabelecendo normas específicas para a prestação dos serviços de transporte público coletivo e promovendo alterações, entre outras, na Lei Federal nº 12.587/2012. A Lei Federal foi publicada em 14 de junho de 2026 e, nos termos de seu artigo 44, entrará em vigor após 1 (um) ano de sua publicação.

Embora a Lei Federal nº 15.432/2026 não tenha sido expressamente prevista na Subcláusula 2.2 dos Anexos 2.01 a 2.05, suas alterações e diretrizes foram devidamente incorporadas ao desenvolvimento da modelagem contratual, operacional e econômico-financeiro da Concessão. A esse respeito, a própria Subcláusula 2.2 estabelece que o Contrato será regido, inclusive nos casos omissos, pela legislação que suceder ou alterar a legislação nele indicada, enquanto a Subcláusula 2.2.1

esclarece que o rol ali previsto não impede a aplicação de outras normas não expressamente mencionadas, naquilo que forem cabíveis.

Eventuais adequações que se mostrarem necessárias em razão da incidência concreta das disposições da Lei Federal nº 15.432/2026 serão implementadas ao longo da execução contratual, observada a *vacatio legis* estabelecida pelo artigo 44 da Lei Federal e o Período de Transição previsto na Minuta de Contrato, que se destina justamente a assegurar a transição da prestação dos Serviços e o planejamento adequado dos Escopos da Concessão.

Frise-se, por fim, que a Lei Federal nº. 15.432/2026 foi publicada em 14 de junho de 2026, anteriormente à formulação das Propostas Econômicas pelas Licitantes, de modo que suas disposições integram o ordenamento jurídico e, portanto, devem ser consideradas pelas Licitantes na elaboração de suas Propostas.

Edital, subitem 15.1, Evento 1 do Cronograma; Anexos 2.01 a 2.05, Considerando "C"
Pergunta 2: *O art. 5º, inciso I, da Resolução TCE-PR nº 101/2023 estabelece que as informações relativas aos processos de concessão comum devem ser encaminhadas ao Tribunal de Contas do Estado do Paraná com antecedência mínima de 120 dias da data prevista para a publicação do edital.*

Diante disso, pede-se que seja esclarecido em que data e sob qual número de processo ou protocolo as informações relativas à presente CONCORRÊNCIA foram encaminhadas ao TCE-PR, bem como quais documentos e versões integraram a remessa.

Esclareça-se, ainda, se os estudos de modelagem e outorga aprovados pela URBS em 18 de junho de 2026 foram encaminhados ao Tribunal ou, caso a remessa tenha ocorrido anteriormente, se a versão final dos estudos e as alterações posteriormente aprovadas foram comunicadas ao TCE-PR, indicando-se os respectivos números de protocolo e/ou processos.

Resposta:

A Comissão de Licitação esclarece que o pedido de esclarecimento deve ser relacionado aos termos do Edital. Não cabe, portanto, à Comissão de Licitação se pronunciar sobre a submissão dos estudos, documentos e demais elementos da modelagem ao Tribunal de Contas do Estado do Estado do Paraná, os quais foram submetidos àquela Corte de Contas de acordo com a legislação aplicável.

Edital, subitens 17.1, 17.3, 17.8 e 18.1
Pergunta 3: *O subitem 17.1 estabelece que "qualquer LICITANTE poderá manifestar imediatamente sua intenção de recorrer" e, na mesma disposição, afirma que a autoridade competente estará "autorizada a adjudicar o OBJETO à LICITANTE VENCEDORA". A redação pode permitir o entendimento de que a adjudicação poderá ocorrer mesmo após a manifestação da intenção de recorrer.*

Diante disso, pede-se que seja confirmado que a manifestação tempestiva da intenção de recorrer impede a adjudicação até o término do prazo para apresentação das razões recursais e, caso o recurso seja interposto, até a decisão final da autoridade competente, em consonância com os subitens 17.3 e 17.8 e com os arts. 71 e 168 da Lei Federal nº 14.133/2021.

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Pede-se, ainda, que seja esclarecido que a autorização prevista na parte final do subitem 17.1 se aplica apenas quando não houver manifestação da intenção de recorrer ou após o encerramento da fase recursal.

Resposta:

A manifestação tempestiva da intenção de recorrer impede a adjudicação do objeto enquanto não encerrada a respectiva fase recursal. Nesse sentido, o Subitem 17.1 do Edital deve ser interpretado em conjunto com os demais dispositivos que disciplinam os recursos administrativos, especialmente os Subitens 17.3.2, 17.8 e 17.10 do Edital.

Com efeito, o Subitem 17.3.2 prevê que a Licitação somente será submetida à homologação imediatamente após a publicação da Ata de Julgamento caso todas as Licitantes renunciem expressamente ao direito de recorrer. Além disso, o Subitem 17.8 atribui efeito suspensivo aos recursos até que sobrevenha decisão final da autoridade competente.

Assim, a autorização prevista na parte final do Subitem 17.1 para adjudicação do Objeto à Licitante Vencedora aplica-se nas hipóteses em que **não** tenha havido manifestação tempestiva da intenção de recorrer ou, tendo sido manifestada, somente após o encerramento da fase recursal e a decisão definitiva sobre os recursos eventualmente interpostos. O próprio cronograma do Edital também prevê a adjudicação e a homologação após o prazo para decisão sobre os recursos administrativos.

Edital, subitens 10.12, 10.15, 10.15.1, 10.15.2 e 11.18, incisos (i) e (ii)
Pergunta 4: *O subitem 10.15 admite expressamente a assinatura digital, mediante certificado ICP-Brasil, inclusive na GARANTIA DE PROPOSTA. Contudo, o subitem 11.18, inciso (ii), exige o reconhecimento das firmas dos representantes do fiador e estabelece que não serão aceitas assinaturas eletrônicas.*

Diante disso, requer-se que a URBS esclareça se serão aceitas cartas de fiança bancária nato-digitais, assinadas mediante certificado ICP-Brasil e apresentadas na forma dos subitens 10.15.1 e 10.15.2. Esclareça-se, ainda, se esses documentos serão considerados originais para fins do subitem 11.18, inciso (i). Em caso positivo, pede-se a correção do subitem 11.18, inciso (ii), para afastar a contradição.

Resposta:

A previsão constante do Subitem 11.18, inciso (ii), do Edital, relativa ao reconhecimento de firmas, deve ser interpretada em conjunto com os Subitens 10.15, 10.15.1 e 10.15.2, de modo a admitir a assinatura digital nos documentos apresentados na forma eletrônica, inclusive na Garantia de Proposta. O próprio Manual de Procedimentos da B3 contempla a possibilidade de documentos da Licitação serem assinados digitalmente na forma prevista no Edital.

Assim, as cartas de fiança bancária nato-digitais poderão ser apresentadas em versão eletrônica, com assinatura digital mediante certificado ICP-Brasil, observadas as disposições dos Subitens 10.15, 10.15.1 e 10.15.2 do Edital. Nessa hipótese, o documento eletrônico será considerado original para os fins do Subitem 11.18, inciso (i), não sendo exigida a apresentação de via física.

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Destaca-se que a presente interpretação não altera as condições de participação ou os requisitos econômicos da Licitação, tampouco interfere na formulação das Propostas Econômicas pelas Licitantes. Dessa forma, a adequação da interpretação dos dispositivos acima referidos não demanda a republicação do Edital ou dos instrumentos da Licitação.

Edital, subitens 2.2 e 11.18, inciso (vi), "a"; Anexo 1.08, seção "Regras aplicáveis à modalidade Carta de Fiança Bancária – Forma do Documento"; Anexo 1.10, item 9.6.

Pergunta 5: *O subitem 11.18, inciso (vi), "a", exige que a fiança bancária seja emitida por instituição financeira classificada "entre o primeiro e o segundo piso, ou seja, entre 'A' e 'B'", na escala de rating de longo prazo da Standard & Poor's. O item 9.6 do Anexo 1.10 reproduz essa exigência. O Anexo 1.08, contudo, admite classificação atribuída por Fitch Ratings, Moody's ou Standard & Poor's.*

Além disso, a expressão "entre 'A' e 'B'" não permite identificar com precisão o rating mínimo exigido, consideradas as categorias intermediárias e seus modificadores.

Diante disso, requer-se que a URBS esclareça: (i) qual é o rating mínimo admitido; e (ii) se serão aceitas classificações equivalentes atribuídas pela Fitch Ratings ou pela Moody's. Em caso positivo, pede-se a correção do subitem 11.18, inciso (vi), "a", e do item 9.6 do Anexo 1.10.

Pede-se, por fim, que seja confirmado o entendimento de que será considerada a escala nacional da Standard & Poor's, identificada pelo prefixo "br", de modo a preservar a competitividade e evitar a exclusão de instituições financeiras brasileiras que possuam classificação nacional adequada.

Resposta:

O Subitem 11.18, inciso (vi), "a", do Edital estabelece que a Garantia de Proposta, na modalidade carta de fiança bancária, deverá ser emitida por instituição financeira classificada entre o primeiro e o segundo piso, ou seja, entre "A" e "B" (incluindo "AAA", "AA" e "A", e suas posições relativas contendo "+" e "-"), na escala de rating de longo prazo da *Standard & Poor's*. A mesma exigência consta do Item 9.6 do Anexo 1.10 – Modelo de Fiança Bancária.

Para fins de interpretação dessa exigência, será considerada exclusivamente a classificação atribuída pela *Standard & Poor's*, na sua escala nacional brasileira. Será admitida classificação compreendida entre os limites "A" e "B", inclusive as categorias intermediárias existentes entre esses dois pisos e respectivos modificadores, desde que inseridas nesse intervalo da escala nacional da *Standard & Poor's*.

Não serão admitidas, para esse fim, classificações atribuídas pela *Fitch Ratings* ou pela *Moody's*, uma vez que o Subitem 11.18, inciso (vi), "a", do Edital estabelece expressamente a *Standard & Poor's* como agência de classificação de risco aplicável. Ressalta-se que as disposições do Edital devem ser observadas em caso de eventual divergência com Anexos ao Edital, na forma da Subcláusula 2.2, inciso (i), do Edital.

Por fim, não se mostra necessária a alteração do Subitem 11.18, inciso (vi), "a", do Edital ou do item 9.6 do Anexo 1.10, uma vez que o esclarecimento acima apenas explicita os parâmetros de interpretação da exigência já estabelecida nos instrumentos da Licitação.

Edital, subitens 9.7, inciso (iii), 18.3, inciso (ii) e 18.3.2 a 18.3.4.

Pergunta 6: *Os subitens 9.7, inciso (iii), 18.3, inciso (ii) e 18.3.2 a 18.3.4 exigem que a CONCESSIONÁRIA seja constituída sob a forma de sociedade anônima, inclusive quando a ADJUDICATÁRIA for uma LICITANTE individual. O art. 20 da Lei nº 8.987/1995 autoriza a constituição de empresa pelo consórcio vencedor, mas não estabelece tipo societário específico. A própria Lei nº 11.079/2004, ao disciplinar as SPEs nas parcerias público-privadas, admite estruturas compostas por ações ou quotas (arts. 5º-A e 9º).*

Diante disso, requer-se que a URBS esclareça os fundamentos legais e técnicos para a imposição da forma de sociedade anônima, especialmente às LICITANTES individuais, bem como se foi avaliada a admissão de SPE constituída sob outro tipo societário e, em caso positivo, por quais razões essa alternativa foi afastada.

Resposta:

Esclarecemos que a constituição da concessionária deve obedecer ao disposto nos Itens 9.7 e 18.3. do Edital. Com relação aos fundamentos técnicos e legais para a adoção da forma de sociedade anônima, esclarecemos que a previsão editalícia se encontra de acordo com a legislação aplicável e com a prática amplamente adotada em licitações para a outorga de concessões de serviço público. Para maior detalhamento dos fundamentos da previsão em referência, remete-se ao Anexo 4.03 (Modelo de Concessão).

Edital, subitem 18.3, inciso (v); Anexos 2.01 a 2.05, subcláusulas 7.3.

Pergunta 7: *O inciso (iv) do subitem 18.3 do EDITAL exige, como condição para a assinatura do contrato, a subscrição do capital social mínimo previsto para cada lote e a integralização de uma primeira parcela correspondente a 20% desse valor. Para os Lotes BRT1 e BRT2, o capital social mínimo indicado é de R$ 62.878.495,00 e R$ 38.780.999,00, respectivamente.*

As Subcláusulas 7.3 das respectivas minutas de contrato, por sua vez, determinam que a Concessionária integralize o restante do capital social em até 12 meses contados da data da eficácia. Embora se refiram expressamente ao capital "subscrito na forma do EDITAL", essas Subcláusulas indicam valores totais diferentes: R$ 66.476.704,00 para o Lote BRT1 e R$ 44.110.242,00 para o Lote BRT2. A divergência não se repete nos Lotes NORTE, OESTE e SUL, para os quais o Edital e as respectivas minutas estabelecem os mesmos valores.

Diante disso, requer-se que a URBS esclareça os valores corretos do capital social mínimo dos Lotes BRT1 e BRT2 e, consequentemente, as bases sobre as quais deverão ser calculadas a parcela inicial de 20% e a posterior integralização do saldo. Pede-se, ainda, que seja informada a metodologia empregada na definição do capital social mínimo de cada Lote, com a disponibilização das respectivas memórias de cálculo e a correção dos documentos pertinentes.

Resposta:

Para os Lotes BRT1 e BRT2, devem ser considerados, para fins de capital social mínimo da Concessionária, os valores previstos no Subitem 18.3, inciso (iv), do Edital,

respectivamente, quais sejam, R$ 62.878.495,00 para o Lote BRT1 e R$ 38.780.999,00 para o Lote BRT2.

A divergência entre esses valores e aqueles indicados nas Subcláusulas 7.3 dos Anexos 2.01 e 2.02 decorre de erro material na redação dos últimos documentos, devendo prevalecer, para fins de constituição e integralização do capital social, os valores estabelecidos no Subitem 18.3, inciso (iv), do Edital.

Assim, a parcela inicial de 20% deverá ser calculada sobre os valores acima indicados, cabendo à Concessionária integralizar o saldo remanescente no prazo e nas condições estabelecidos nas Subcláusulas 7.3 dos respectivos Anexos 2.01 e 2.02.

Ressalta-se que a divergência constitui mero erro material e não impacta a formulação das Propostas Econômicas, por não alterar as premissas, os parâmetros ou os valores considerados pelas Licitantes para sua elaboração.

Edital, subitem 18.3, incisos (viii), (x) e (xi); Anexos 1.21 e 1.22; e subcláusulas 8.5, 8.10, 10.4.1, 11.1 e 11.2.3 das minutas de contrato.

Pergunta 8: *O inciso (viii) do subitem 18.3 do Edital exige a identificação da cadeia societária da concessionária e de suas controladoras até os respectivos beneficiários finais. O inciso (x) do mesmo subitem exige a apresentação do Termo de Integridade constante do Anexo 1.22, enquanto a subcláusula 10.2 das minutas de contrato determina o encaminhamento ao Poder Concedente dos instrumentos de financiamento e garantia celebrados pela concessionária.*

Porém, tais disposições não esclarecem como serão verificadas as informações relativas aos beneficiários finais, se será exigida comprovação da origem lícita dos recursos próprios aportados na concessionária, nem quais diligências de integridade serão realizadas em relação aos sócios, controladoras, administradores e financiadores. Trata-se de matéria relevante, na medida em que a subcláusula 10.4.1 admite a transferência de direitos à percepção de receitas aos financiadores, e a subcláusula 11.1 permite que estes assumam o controle da concessionária.

Diante disso, requer-se que a URBS esclareça: (i) os procedimentos e critérios que serão empregados para verificar a identidade e a idoneidade dos beneficiários finais, inclusive quando a cadeia societária envolver fundos de investimento; (ii) se será exigida a comprovação da origem lícita dos recursos próprios destinados à constituição, capitalização ou financiamento da CONCESSIONÁRIA e, em caso positivo, quais documentos deverão ser apresentados; (iii) quais diligências de integridade serão aplicadas aos financiadores; e (iv) se essas verificações serão realizadas apenas antes da assinatura do contrato ou também durante sua execução, especialmente por ocasião de alterações societárias, novos financiamentos e eventual assunção do controle.

Resposta:

A identificação da cadeia societária da Concessionária e de suas Controladoras até os respectivos beneficiários finais observará os procedimentos e critérios estabelecidos pelo artigo 53 e seguintes da Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 2.119, de 6 de dezembro de 2022, que definem o conceito de beneficiário final aplicável para esses fins. Nesse sentido, o Anexo 1.21 (Modelo de Apresentação da Estrutura Acionária e de Gestão da SPE) exige a descrição da estrutura societária da SPE e de suas Controladoras até o nível dos beneficiários finais, bem como a apresentação de

organograma que demonstre essa relação. As informações deverão abranger a estrutura societária aplicável, inclusive quando houver fundos de investimento na cadeia de participação, observadas as regras específicas previstas na referida Instrução Normativa.

Quanto à origem dos recursos próprios destinados à constituição, capitalização ou financiamento da Concessionária, sua licitude constitui requisito decorrente da própria observância da legislação aplicável às contratações públicas. No âmbito da presente Licitação, a Adjudicatária deverá observar as normas federais, estaduais e setoriais aplicáveis, bem como as melhores práticas de integridade, conformidade, ética, governança, gestão de riscos, controle interno e externo e transparência, conforme expressamente declarado no Termo de Integridade constante do Anexo 1.22. O mesmo Termo contempla, ainda, compromissos relacionados ao Programa de Compliance, à Política de Transações com Partes Relacionadas e à prevenção de práticas ilegais ou de corrupção.

Quanto aos financiadores, as diligências de integridade aplicáveis no âmbito da execução contratual serão aquelas previstas no Programa de *Compliance* e na Política de Transações da Concessionária, nos termos da Cláusula 8.5, inciso (iii), da Minuta de Contrato, além das demais obrigações estabelecidas nas Cláusulas 10.2 e 25, sem prejuízo das demais obrigações de prestação de informações previstas na Minuta de Contrato e em seus Anexos, ou no Regulamento dos Serviços. Nesse contexto, a contratação de financiamentos e a celebração dos respectivos instrumentos deverão observar as disposições contratuais aplicáveis durante toda a execução contratual, inclusive quanto ao encaminhamento dos instrumentos de financiamento e garantia ao Poder Concedente e nas hipóteses de alterações societárias, novos financiamentos e eventual alteração de controle, conforme os mecanismos previstos no Edital e na Minuta de Contrato. Em particular, as alterações da estrutura societária e as hipóteses de transferência de controle estarão sujeitas aos procedimentos e aprovações previstos contratualmente, sem prejuízo da aplicação contínua dos mecanismos de integridade e conformidade da Concessionária.

Subcláusula 15.4 das minutas de contrato dos lotes BRT1 e BRT2; resposta ao item 10 do Boletim de Esclarecimento nº 02, de 1º.9.2026; e itens 3.5.2 e 3.6 do Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-financeira.

Pergunta 9: *A subcláusula 15.4 das Minutas de Contrato dos Lotes BRT1 e BRT2 dispõe, em redação idêntica nos dois instrumentos: "Caberá exclusivamente ao PODER CONCEDENTE implementar, conforme sua discricionariedade, a automatização de funcionamento das ESTAÇÕES-TUBO, resguardado o direito do PODER CONCEDENTE ao reequilíbrio econômico-financeiro de eventual redução permanente de custos ou despesas da CONCESSIONÁRIA que decorra da medida."*

Essa mesma subcláusula 15 não consta, com esse conteúdo, das Minutas de Contrato dos Lotes Norte, Oeste e Sul, cuja subcláusula 15.1 exclui expressamente essas três concessões do Escopo B, atribuindo-o "aos operadores dos LOTES BRT1 e BRT2" – de modo que a presente solicitação e as questões nela contidas dizem respeito, exclusivamente, aos Lotes BRT1 e BRT2.

Ocorre que, em resposta ao item 10 do Boletim de Esclarecimento nº 02, a URBS já confirmou que "a formação dos preços unitários não considerou a automatização das ESTAÇÕES-TUBO" – ou seja, um evento que a própria subcláusula 15.4 prevê e disciplina como juridicamente possível ao longo da concessão, por decisão discricionária e exclusiva do PODER CONCEDENTE, não foi objeto de qualquer cenário de precificação ou de sensibilidade na formação do PUCMO dos Lotes BRT1 e BRT2.

Diante disso, requer-se que a URBS confirme (i) se a ausência de precificação da automação foi opção deliberada de modelagem e, em caso positivo, qual a justificativa técnica e econômica para não contemplar, ainda que por cenário de sensibilidade, um evento contratualmente previsto e sujeito à discricionariedade unilateral do próprio Poder Concedente; e (ii) se há previsão de suprir essa lacuna antes da assinatura do contrato, ou se o tratamento ficará inteiramente postergado para o momento em que a automação eventualmente ocorrer.

Resposta:

Os Preços Unitários e os componentes tarifários foram modelados refletindo a estrutura operacional do sistema de transporte coletivo considerada para a Concessão. No Anexo 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira), os Itens 3.5.2 e 3.6 estimam e compõem os custos operacionais diretos das Estações-Tubo com base nos parâmetros considerados na modelagem, inclusive quanto aos custos de operação, conservação e atendimento.

A automatização das Estações-Tubo constitui medida cuja implementação caberá exclusivamente ao Poder Concedente, conforme sua discricionaridade, nos termos da Subcláusula 15.4 das Minutas de Contrato dos Lotes BRT1 e BRT2. A ausência de sua consideração na formação dos Preços Unitários, decorre, portanto, da opção de modelar a Concessão com base na estrutura operacional considerada no momento da Licitação, sem antecipar os efeitos de uma medida cuja extensão, tecnologia e cronograma de implementação ainda não se encontram definidos.

Nesse sentido, a resposta ao item 10 do Boletim de Esclarecimento nº 02, de 1º de setembro de 2026, ao esclarecer que a formação dos Preços Unitários não considerou a automatização das Estações-Tubo, não afasta a possibilidade de sua implementação durante a execução contratual, nem implica a incorporação antecipada de seus eventuais efeitos econômicos à modelagem inicial.

Caso o Poder Concedente determine a automatização, os respectivos efeitos sobre a estrutura de custos e receitas da Concessão deverão ser apurados no momento de sua implementação, considerando-se as características e a extensão da medida efetivamente adotada. Na hipótese de a automatização repercutir sobre a projeção de receitas e despesas da Concessão, será assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, na forma nele prevista.

Subcláusula 15.4 das minutas de contrato dos lotes BRT1 e BRT2; e itens 3.5.2 e 3.6 do Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-financeira.
Pergunta 10: *A subcláusula 15.4 das minutas contratuais resguarda, expressamente, o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Poder Concedente para a hipótese de "eventual*

redução permanente de custos ou despesas da CONCESSIONÁRIA" decorrente da automação – não havendo, na mesma subcláusula nem em nenhuma outra localizada nesta sessão, previsão simétrica de reequilíbrio em favor da concessionária para os custos que a automação, decidida unilateralmente pelo Poder Concedente, possa gerar a seu cargo (v.g., adequação/integração de sistemas de bilhetagem e controle de acesso automatizado nas estações-tubo, eventuais indenizações ou verbas rescisórias decorrentes da eliminação de postos de Cobradores e Zeladores hoje precificados no Anexo 2.08, itens 3.5.2 e 3.6, e demais custos de transição).

Diante disso, requer-se que a URBS (i) disponibilize aos licitantes memória de cálculo ou cenário de sensibilidade que demonstre o impacto estimado da automação sobre o quadro de Cobradores e Zeladores das Estações-Tubo – quantos postos seriam potencialmente eliminados, a partir de que momento da concessão e sob qual critério de gradualismo; e (ii) confirme, expressamente, se a CONCESSIONÁRIA disporá de direito de reequilíbrio econômico-financeiro simétrico ao do Poder Concedente para os custos de adequação, integração, transição e/ou rescisão de pessoal que a automação, decidida unilateral e discricionariamente pelo Poder Concedente nos termos da subcláusula 15.4, venha a lhe impor – e, em caso negativo, a fundamentação para o tratamento assimétrico entre as duas partes contratantes diante de um mesmo evento de desequilíbrio.

Resposta:

Em linha com a resposta anterior, reitera-se que compete discricionariamente ao Poder Concedente decidir acerca da eventual automação das Estações-Tubo. Caso venha a ser adotada essa medida, caberá ao Poder Concedente definir sua extensão e a solução técnica a ser empregada. Eventuais repercussões financeiras para a Concessão deverão, portanto, ser avaliadas no momento de sua efetiva implementação, uma vez que, por se tratar de evento superveniente, sua ocorrência, extensão e respectivas consequências não podem ser previamente determinadas.

No que respeita ao segundo questionamento, esclarecemos que a cláusula 15.4 da minuta contratual deixa expresso o direito do Poder concedente ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em caso de eventual redução permanente de custos ou despesas da CONCESSIONÁRIA que decorra da medida, sem excluir, no entanto, o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro da contratada, obedecido o disposto no contrato, em especial na Seção VI, em especial, nas Cláusulas 30, 31 e 33 da Minuta de Contrato, além dos dispositivos específicos ao tema correlato, tal como o item 15.4 da Cláusula 15 mencionado.

Subcláusulas 15.4, 30.4 e 30.6 a 30.9 das minutas de contrato dos lotes BRT1 e BRT2; e Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração.

Pergunta 11: *A subcláusula 15.4, no texto das minutas de contrato dos Lotes BRT1 e BRT2, traz a remissão marginal "30.4 abaixo" junto ao dispositivo que resguarda o direito do Poder Concedente ao reequilíbrio decorrente da automação – o que sugere que o mecanismo aplicável seria a REVISÃO ORDINÁRIA trienal da subcláusula 30.4, cujo inciso (i) expressamente contempla a revisão dos COMPONENTES/SUBCOMPONENTES TARIFÁRIOS em razão de "impactos econômicos de mudanças de produtividade associadas aos SERVIÇOS e ESCOPOS DA CONCESSÃO". Ocorre que a subcláusula 30.6, inciso (ii), c/c a subcláusula 30.6.1, prevê tratamento distinto (REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, sem periodicidade fixa) para eventos de "impacto relevante" – assim definido como superior a 5%*

da remuneração média da concessão apurada nos 12 meses anteriores –, o que pode ser a hipótese caso a automação abranja a totalidade das Estações-Tubo de um Lote.

Diante da ambiguidade entre os dois regimes – um trienal e previsível (subcláusula 30.4), outro sem prazo definido e condicionado a um limiar de materialidade (subcláusulas 30.6 a 30.9) –, requer-se que a URBS esclareça (i) qual desses dois mecanismos, ou se ambos a depender da magnitude do impacto, disciplinará o reequilíbrio decorrente da automação das Estações-Tubo prevista na subcláusula 15.4; (ii) qual o critério e a metodologia de apuração da "redução permanente de custos ou despesas da CONCESSIONÁRIA" mencionada na subcláusula 15.4 – inclusive se caberá à CONCESSIONÁRIA participar dessa apuração, na forma do contraditório previsto na subcláusula 30.8 para a hipótese de a Revisão Extraordinária ser iniciada de ofício pelo Poder Concedente; e (iii) se há, desde já, algum critério objetivo pré-definido para essa apuração, ou se ela dependerá inteiramente de negociação casuística no momento em que a automação ocorrer – o que, na ausência de critério objetivo publicado no Edital, tende a gerar assimetria de informação e risco de disputa ao longo da execução contratual.

Resposta:

Reitera-se o esclarecido das respostas às perguntas 9 e 10. Quanto a eventos de desequilíbrio, esses serão sempre tratados nos termos das Cláusulas 30, 31 e 33 da Minuta de Contrato, além dos dispositivos específicos ao tema correlato, tal como o item 15.4 da Cláusula 15 mencionado.

Anexo 2.08, itens 3.5.2 e 3.6; Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira

Pergunta 12: *O art. 18, §1º, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que toda estimativa de quantidade que integra a modelagem licitatória venha acompanhada da respectiva memória de cálculo (inciso IV) e que as opções metodológicas adotadas no estudo técnico preliminar sejam motivadas (inciso IX). No caso concreto, não foi localizada, em nenhum dos documentos publicados pela URBS (Edital, Anexos, Minutas de Contrato e Boletins de Esclarecimento), qualquer invocação do art. 24 da mesma Lei (sigilo do orçamento) para justificar a ausência de precificação e de memória de cálculo da automação das Estações-Tubo – de modo que a lacuna, tal como hoje se apresenta, não está amparada por motivação de sigilo, nem por qualquer outra motivação expressa.*

Essa mesma questão – ausência de motivação clara e individualizada para lacunas em documentos técnicos que embasam a modelagem econômico-financeira de uma concessão de transporte público por ônibus – foi objeto do Acórdão do Tribunal de Justiça do Paraná na 5ª Câmara Cível (Agravo de Instrumento nº 0083298-29.2024.8.16.0000, Rel. Des. Subst. Marcelo Wallbach Silva, j. 11/03/2025), que fixou a tese de que "a ausência de motivação clara e congruente para a não divulgação integral dos documentos técnicos que embasam o Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira configura irregularidade no processo licitatório, violando os princípios da publicidade, competição e transparência previstos na Lei Federal nº 14.133/2021", com citação ao Acórdão TCU nº 2076/2023-Plenário no mesmo sentido.

Diante do exposto, requer-se que a URBS informe se pretende publicar Errata ou novo Boletim de Esclarecimento complementando o Anexo 2.08 e/ou o Anexo 4.02 com (i) a memória de cálculo e/ou o cenário de sensibilidade relativos ao impacto da automação das Estações-Tubo sobre o quadro de pessoal e sobre o PUCMO dos Lotes BRT1 e BRT2; e (ii) a confirmação expressa do regime de reequilíbrio aplicável – inclusive quanto à simetria de tratamento entre Poder Concedente e Concessionária referida na questão 2 acima –, tudo antes do prazo de

apresentação das propostas (17/11/2026), de modo a assegurar segurança jurídica às licitantes na elaboração de suas propostas econômicas e o equilíbrio econômico-financeiro do futuro contrato de concessão ao longo de toda a sua vigência.

Resposta:

Esclarecemos que as informações e estudos técnico publicados encontram-se de acordo com a legislação aplicável, destacando-se que as condições dispostas do Edital e seus Anexos são suficientes para elaboração da Proposta. Com relação à pedido de esclarecimento referentes à automação das estações-tudo, remetemos ao quanto disposto na resposta aos pedidos de esclarecimento 09 e 10. As consequências econômico-financeiras decorrentes de eventual automação das Estações-Tubo deverão ser apuradas quando de sua efetiva ocorrência, considerando-se, então, a extensão da medida e os impactos concretamente verificados, nos termos das disposições legais e contratuais aplicáveis.

Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-Financeira, item 3.4.1 (Fator de Utilização de Motorista); Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira, item 6.8; Boletim de Esclarecimento nº 02, Resposta à Pergunta 7

Pergunta 13: *O Anexo 2.08 (item 3.4.1) e o Anexo 4.02 (item 6.8) fixam o Fator de Utilização (FU) de motorista em 1 (um) motorista a cada 32,0260 horas operadas, valor que substituiu o parâmetro de 31,7193 horas semanais utilizado na fase de Consulta Pública. Em resposta à Pergunta 7 do Boletim de Esclarecimento nº 02, a URBS informou apenas que a alteração decorreu de revisão em atendimento a questionamento do Tribunal de Contas do Estado do Paraná "quanto ao tempo de operação nos percursos ociosos", sem publicar a memória de cálculo correspondente.*

Requer-se que a URBS publique e divulgue aos licitantes a memória de cálculo completa do novo parâmetro de 32,0260 horas, com a decomposição de todos os seus componentes (jornada bruta, tempos de intervalo/descanso, tempos de deslocamento improdutivo entre garagem e ponto de operação, trocas de veículo, reserva técnica, férias, absenteísmo médio, treinamento, exames periódicos e demais tempos remunerados não convertidos em hora operada), os tempos legais não operacionalizados, tempos de preparação e encerramento, intervalos de direção segura, bem como, dreno de eletromobilidade, o tempo necessário para o acoplamento físico nas docas de carregamento e as manobras de carga rápida de oportunidade nos eletropostos metropolitanos de forma que o parâmetro seja auditável e reproduzível pelas licitantes, tal como o era o parâmetro anterior de 31,7193 horas?

Resposta:

A jornada líquida equivale à jornada de 6 horas diárias de trabalho, descontados 39,7 minutos relativos aos percursos ociosos, tempos de descanso e outros tempos operacionais, resultando em uma jornada para a realização dos percursos produtivos de 5,338 horas, as quais, multiplicadas por 6 dias de trabalho semanal, resultam no valor de 32,026 horas por semana.

Esclarecemos que o PU estabelecido pelo anexo 2.08 é o valor empregado para o cálculo da remuneração. a. Os elementos que compõe o PU, como preço, FU e jornada são referenciais e são os mesmos que estão listados no anexo 4.02, devendo

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

os licitantes elaborar as suas próprias avaliações com base na sua experiência e conhecimento, o que inclui os parâmetros e metodologias que entender apropriados.

.

Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-Financeira, itens 3.5.2 e 3.6 (Fatores de Utilização de Mão de Obra Fixa e de Cobradores/Estações-Tubo); Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira, itens 6.9 e 6.10, Tabelas 32 e 33.

Pergunta 14: *Os Fatores de Utilização adotados para dimensionamento da mão de obra correspondem aos seguintes coeficientes:* ***Controladores de Tráfego (0,1300), Pessoal de Manutenção (0,5800), Pessoal de Limpeza dos Veículos (0,1000), Cobradores de Terminais (0,12), Cobradores de Estação-Expresso (0,78), Cobradores de Estação-Demais Linhas (0,25), Limpeza das Estações-Tubo e Terminais (0,04) e Zeladores das Estações-Tubo (0,12)****, estes últimos aplicáveis aos LOTES em que houver o correspondente Escopo de Infraestrutura de Mobilidade Urbana.*
Diferentemente de outros parâmetros empregados na modelagem econômico-financeira, não foi localizada memória de cálculo que permita reconstruir a formação individual dos referidos Fatores de Utilização.

1. Formação e fundamentação dos Fatores de Utilização
Requer-se que a URBS informe, individualmente para cada um dos Fatores de Utilização acima relacionados e para cada um dos 5 (cinco) LOTES, quando aplicável, a base técnica, operacional e estatística utilizada para sua determinação, apresentando a respectiva memória de cálculo e metodologia de formação do coeficiente.
Solicita-se, especificamente, que seja informado:
(a) quais dados operacionais foram utilizados para obtenção de cada FU, indicando período de referência, universo ou amostra de empresas, quantidade de veículos, quantidade de empregados e demais variáveis consideradas;
(b) se os coeficientes foram obtidos a partir da operação atualmente existente no Sistema Integrado de Mobilidade – SIM, de estudos próprios da URBS, de informações fornecidas pelos operadores, de benchmarks de outros sistemas ou de outra fonte técnica, com sua respectiva identificação;
(c) se, na formulação de cada FU, foi utilizada, total ou parcialmente, a metodologia da ANTP – Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus – Método de Cálculo, indicando, em caso positivo, a edição, capítulo, item, fórmula e parâmetros utilizados e apresentando a correspondente memória de cálculo;
(d) caso a metodologia da ANTP não tenha sido utilizada, qual metodologia substitutiva foi adotada e qual a fundamentação técnica para os coeficientes definidos;
(e) *se os mesmos Fatores de Utilização são aplicados indistintamente aos diferentes LOTES, independentemente de suas características operacionais, tipologia de frota, quantidade de veículos, extensão e natureza das linhas, presença de terminais e estações-tubo e composição tecnológica da frota e, em caso afirmativo, qual estudo demonstra que essas diferenças não exigem coeficientes específicos por LOTE;*
(f) *para os Fatores relativos a Cobradores de Terminais, Cobradores de Estação-Expresso, Cobradores de Estação-Demais Linhas, Limpeza das Estações-Tubo e Terminais e Zeladores das Estações-Tubo, que a URBS confirme expressamente a quais LOTES esses coeficientes são efetivamente aplicados, considerando que o OPEX de Infraestrutura de Mobilidade Urbana está previsto para BRT1 e BRT2 e consta como não aplicável aos LOTES Norte, Oeste e Sul.*
2. Base multiplicadora – Frota Operacional
Os Fatores de Utilização das categorias de Controladores de Tráfego (0,1300), Pessoal de Manutenção (0,5800), Pessoal de Limpeza dos Veículos (0,1000), Cobradores de Terminais (0,12), Cobradores de Estação-Expresso (0,78), Cobradores de Estação-Demais Linhas (0,25), Limpeza das Estações-Tubo e Terminais (0,04) e Zeladores das Estações-Tubo (0,12) são expressos como razão de "profissional por veículo da frota operacional", mas nenhum dos dois Anexos publica o valor numérico da "frota operacional" ou "frota de referência" efetivamente utilizado como base de cálculo para cada LOTE e para cada ano da Concessão.

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Requer-se que a URBS publique, para cada um dos 5 (cinco) LOTES, quando aplicável, e para cada ano da modelagem, do Ano 1 ao Ano 15, o valor numérico da frota operacional utilizado como base multiplicadora desses Fatores de Utilização nas Planilhas Econômico-Financeiras 5.01 a 5.05, permitindo a reconstrução do quadro de pessoal projetado por categoria, por ano e por LOTE.
Requer-se, ainda, que a URBS informe se a frota operacional utilizada como base de aplicação dos FUs corresponde à frota operacional física constante do Anexo 3.03, à Frota Operacional Equivalente utilizada para fins de qualificação técnica, ou a outra grandeza específica, apresentando, nesta última hipótese, a metodologia de conversão utilizada.

Resposta:

A frota operacional de cada lote, por tipo de veículo e ano da concessão está expressamente informada nas tabelas que constam do Anexo 3.03. A aba "KM_E_FROTA_#", onde # é o código do lote das planilhas do modelo econômico-financeiro disponibilizadas junto com os arquivos do edital contém a frota operacional empregada nos cálculos, os quais estão vinculados aos dados da aba "DOP_fim_#" que corresponde aos valores do Anexo 3.03.

Anexo 2.08, itens 3.5.2 e 3.6; Anexo 4.02, itens 6.9 e 6.10, Tabelas 32 e 33 (fonte declarada: "Fonte: URBS").
Pergunta 15: *Diferentemente de outros parâmetros do mesmo Anexo 2.08 (consumo de lubrificante, item 3.3.5; consumo de Arla32, item 3.3.7; vida útil e recapagens de pneus, item 3.3.9; percentual de manutenção, item 3.5.1), que são expressamente atribuídos à metodologia da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, os Fatores de Utilização de mão de obra (motorista, mão de obra fixa e cobradores) têm como fonte declarada apenas "dados de operação vigente atualmente no SIM" ou "Fonte: URBS", sem remissão a metodologia ou estudo específico.*

Requer-se que a URBS esclareça: (i) qual estudo, série histórica ou levantamento operacional deu origem a cada um dos coeficientes de FU listados nas Tabelas 32 e 33 dos Anexos 2.08/4.02, individualmente; e (ii) se algum desses coeficientes seguiu, total ou parcialmente, a metodologia da "Planilha Tarifária da ANTP" citada como documento de referência geral no Anexo 4.02 (Seção I, item 2), e, em caso positivo, qual a memória de cálculo correspondente?
Resposta:

Os FU's mencionados, constantes das Tabelas 32 e 33 do ANEXO 4.02 foram baseados no histórico de formação da remuneração dos contratos vigentes, utilizados pela URBS, os quais são compatíveis com parâmetros aplicados em outros sistemas de ônibus urbanos. No caso das estações-tubo, estas representam uma infraestrutura idiossincrática, específica a Curitiba, não existindo modelo equivalente. Desse modo, a melhor informação disponível é o sistema local de Curitiba. Reitera-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, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos, inclusive quanto à sistemática de remuneração, à Revisão Ordinária e à alocação de riscos.

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Edital, item 13.16, inciso (i) (Frota Operacional Equivalente por LOTE, para fins de qualificação técnica); Anexo 2.08, itens 3.5.2 e 3.6; Anexo 4.02, itens 6.9 e 6.10.

Pergunta 16: *O item 13.16, inciso (i), do Edital fixa, para fins de comprovação de qualificação técnica, uma "Frota Operacional Equivalente" de 193 (BRT1), 159 (BRT2), 140 (Norte), 197 (Oeste) e 170 (Sul) ônibus equivalentes.*

Requer-se que a URBS confirme expressamente se esse mesmo valor de Frota Operacional Equivalente (ou o valor correspondente a 100% dela, caso os números do item 13.16, inciso (i), representem apenas 50%, conforme sugere a redação do próprio item) é a base numérica efetivamente utilizada para a aplicação dos Fatores de Utilização de mão de obra fixa e de cobradores nas Planilhas Econômico-Financeiras (Anexos 5.01 a 5.05) e no dimensionamento do PUCMO e demais componentes de custo de pessoal do Anexo 2.08; e, em caso negativo, que informe qual é o valor de frota operacional efetivamente utilizado para esse fim, por lote.

Resposta:

Os valores da frota equivalente utilizados para a referência da qualificação técnica consideraram os valores da frota do Ano 5 da concessão por tipo de veículo, multiplicado pelos fatores de equivalência relativos ao ônibus básico constantes do item 13.19 do Edital.

Os cálculos da mão de obra foram realizados com os dados de frota operacional constantes do Anexo 3.03 e reproduzidos na aba "KM_E_FROTA_#", onde # é o código do lote das planilhas do modelo econômico-financeiro disponibilizadas junto com os arquivos do edital.

Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira, item 7.1 (Precificação do Óleo Diesel), 1º parágrafo.

Pergunta 17: *O item 7.1 do Anexo 4.02 dispõe que "foi considerado o preço mínimo de revenda ajustado pela variação percentual do preço médio de revenda em relação ao preço médio de distribuição" e que, "a partir desta metodologia, o valor de combustível utilizado na modelagem foi de R$ 4,9424 por litro", sem, contudo, apresentar a fórmula matemática (isto é, se o "ajuste" corresponde a uma multiplicação ou a uma divisão do preço mínimo de revenda pelo fator de variação percentual) nem a base de dados exata (datas, município/praça de referência e relatório ANP específico) utilizada. Buscando reproduzir o cálculo a partir da base pública "Sistema de Levantamento de Preços" da ANP (Superintendência de Defesa da Concorrência), especificamente para o produto "ÓLEO DIESEL S10", Município de Curitiba/PR, foi possível identificar uma combinação de dados que reproduz o valor de R$ 4,9424/litro com exatidão de mais de dez casas decimais: preço mínimo de revenda de Curitiba em fevereiro de 2026 (R$ 5,65/litro) multiplicado pelo fator de 0,874756 — este último obtido pela razão entre (i) a média aritmética simples do preço médio de distribuição de Curitiba nos doze meses de fevereiro/2025 a janeiro/2026 e (ii) a média aritmética simples do preço médio de revenda de Curitiba nesses mesmos doze meses (R$ 5,65 × 0,874756 = R$ 4,9424).*

Requer-se que a URBS confirme (i) se esta é, de fato, a fórmula e a base de dados utilizadas na modelagem e, em caso negativo, informe a fórmula e a base de dados corretas; e (i) publique a fórmula matemática explícita (com indicação precisa de multiplicação ou divisão e das variáveis envolvidas), de modo a eliminar a ambiguidade atualmente existente na redação do item 7.1.

Resposta:

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Constam dos Anexos 5.01, 5.02, 5.03, 5.04 e 5.05 a base de dados e memória de cálculo do valor do diesel, que resulta em R$ 4,9424 por litro. A fórmula matemática em si se encontra na aba “Parâmetros” dos Anexos referidos relativos a cada lote, na célula “F4”. A base de dados, por sua vez, está nas abas “ANP_combustíveis” e “ANP_combustíveis2”.

Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira, item 7.1 (Precificação do Óleo Diesel), 2º parágrafo.

Pergunta 18: *Ainda no item 7.1, o Anexo esclarece que, como “os preços de distribuição têm sua publicação com defasagem de 2 (dois) meses”, foi “aplicado o mesmo percentual de variação entre os valores de abril e junho observados nos preços de revenda” para homogeneizar a data-base, e que “não foi adotado o valor mínimo de distribuição de maneira direta, pois as publicações desse parâmetro de preço de distribuição se dão somente pelo preço médio”. Da reconstrução realizada (questão 1, acima), verificou-se que o fator de ajuste efetivamente utilizado (0,874756) foi calculado a partir da razão entre médias de doze meses (fevereiro/2025 a janeiro/2026) do preço médio de revenda e do preço médio de distribuição de Curitiba — e não, aparentemente, a partir de uma variação percentual pontual entre os meses de abril e junho mencionados no texto.*

Requer-se que a URBS esclareça: (i) a que ano se refere a comparação “abril e junho” citada no item 7.1 (a redação não especifica o ano); (ii) se essa comparação abril/junho foi efetivamente utilizada no cálculo do valor de R$ 4,9424/litro, ou se — como sugere a reconstrução acima — o fator de ajuste foi obtido por outro método (média de doze meses); e (iii) em caso de divergência entre a metodologia narrada no texto e a efetivamente aplicada no cálculo, que a URBS retifique a redação do item 7.1 para refletir com precisão o procedimento de cálculo realmente adotado.

Resposta:

Esclarece-que o método de cálculo adotado para o preço de R$ 4,9424/litro foi da aplicação da relação percentual entre a média de 12 meses (de fevereiro/2025 a janeiro/2026) do Preço Médio de Distribuição publicado pela ANP e a média de 12 meses (de fevereiro/2025 a janeiro/2026) do Preço Médio de Revenda publicado pela ANP, aplicada sobre o preço mínimo de Revenda do mês fevereiro/2026, resultando na *proxy* do preço mínimo de distribuição, sendo este o valor de R$ 4,9424/litro utilizado como referência para a modelagem.

Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira, item 7.1 (Precificação do Óleo Diesel); Anexo 2.07 e Anexo 2.08 (parâmetros de custo variável — combustível).

Pergunta 19: *A reconstrução realizada (questão 1, acima) permite testar, com os mesmos dados públicos da ANP, duas leituras alternativas e internamente consistentes da metodologia descrita no item 7.1: (i) aplicando o fator de ajuste sobre o preço mínimo de revenda de fevereiro/2026, mas calculando esse fator com base na razão entre os preços mínimos de revenda e distribuição dos doze meses de referência (em vez dos preços médios), obtém-se R$ 5,3568/litro; e (ii) aplicando o mesmo fator (calculado com preços médios, tal como aparentemente utilizado) sobre o preço médio de revenda de fevereiro/2026 (R$ 6,03/litro), em vez do preço mínimo, obtém-se R$ 5,2748/litro. Em ambas as leituras alternativas, testadas com a mesma base de dados pública da ANP, o resultado é superior ao valor de R$ 4,9424/litro*

efetivamente adotado no Anexo 4.02 — ou seja, a combinação específica utilizada (preço mínimo pontual de um único mês dividido por um fator calculado com médias de doze meses) produz o menor valor entre as alternativas metodologicamente consistentes testadas.

Diante disso, requer-se que a URBS (i) confirme se a combinação de estatísticas (mínimo pontual no numerador; médias de doze meses no fator de ajuste) foi uma escolha deliberada e, em caso positivo, apresente a justificativa técnica e econômica para essa combinação específica, em vez de uma das leituras internamente consistentes (mínimo-mínimo ou médio-médio) testadas acima; e (ii) disponibilize a planilha de cálculo utilizada para a apuração do valor de R$ 4,9424/litro (com nível de detalhamento análogo ao da Planilha 5.01, já referenciada no modelo econômico-financeiro), incluindo a base de dados ANP integral (datas, praça/município e relatório de origem) empregada, de modo a permitir a auditoria e a replicação do cálculo pelas licitantes.

Resposta:

Vide respostas 17 e 18.

Reitera-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, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos, inclusive quanto à sistemática de remuneração, à Revisão Ordinária e à alocação de riscos.

Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração, itens 3.4 a 3.4.6 (Reajuste do Custo Variável do Diesel e Gatilho Automático); Anexo 4.02, item 7.1.

Pergunta 20: *O valor de R$ 4,9424/litro fixado no item 7.1 do Anexo 4.02 constitui a base sobre a qual incidirão, ao longo de toda a vigência contratual, o reajuste anual do custo variável do diesel (Fator de Reajuste = 90% da variação ANP do Diesel S10 + 10% da variação do IPCA, conforme item 3.4 do Anexo 2.07) e o gatilho automático de repasse intra-anual (aplicável quando a variação acumulada ultrapassar ±10%, com repasse imediato de 80%, conforme itens 3.4.1 a 3.4.6 do mesmo Anexo). Caso se confirme, à luz das respostas às questões 1 a 3 acima, que o valor-base de R$ 4,9424/litro resulta de uma combinação metodológica que produz um valor inferior a qualquer leitura alternativa internamente consistente da mesma metodologia declarada — e, adicionalmente, inferior ao próprio preço médio de distribuição (atacado) observado pela ANP para Curitiba no período de referência —, esse deslocamento se propaga, por força dos mecanismos de reajuste e gatilho acima referidos, por toda a vigência do contrato (até 20 anos, mediante elastecimento), criando risco de descolamento persistente entre o custo real de combustível suportado pela concessionária e a componente correspondente da remuneração contratual.*

Diante disso, requer-se que a URBS informe se pretende revisar o valor-base de R$ 4,9424/litro e/ou publicar Errata ou Boletim de Esclarecimento retificando a metodologia do item 7.1 do Anexo 4.02 antes do prazo de apresentação das propostas (17/11/2026), de modo a assegurar segurança jurídica às licitantes na elaboração de suas propostas econômicas e o equilíbrio econômico-financeiro do futuro contrato de concessão.

Resposta:

Confirma-se que o valor base é R$ 4,9424/litro, vide resposta 18.

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Reitera-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, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos, inclusive quanto à sistemática de remuneração, à Revisão Ordinária e à alocação de riscos.

Subcláusulas 24.10, 36.9.2, 36.10, 36.12 e 36.13.1 das Minutas de Contrato

Pergunta 21: *A subcláusula 36.9.2 das minutas de contrato concede à concessionária cinco dias úteis para apresentar defesa prévia no processo administrativo sancionador. Após a instrução, a subcláusula 36.10 estabelece prazo de apenas dois dias úteis para manifestação, enquanto a subcláusula 36.12 prevê recurso em cinco dias úteis e sem efeito suspensivo.*

Por outro lado, os arts. 157, 166 e 168 da Lei Federal nº 14.133/2021, asseguram prazo de quinze dias úteis para defesa contra a aplicação de multa, prazo de quinze dias úteis para recurso contra as sanções de advertência e multa e efeito suspensivo até a decisão final.

Diante disso, pede-se que seja esclarecido qual é o fundamento legal para os prazos de cinco dias úteis previstos na subcláusula 36.9.2, de dois dias úteis previstos na subcláusula 36.10 e de cinco dias úteis previstos na subcláusula 36.12, especialmente diante dos prazos estabelecidos nos arts. 157 e 166 da Lei Federal nº 14.133/2021. Pede-se, ainda, que seja esclarecido qual é o fundamento legal para a previsão de que o recurso não terá efeito suspensivo, conforme a subcláusula 36.12, considerando o disposto no art. 168 da mesma Lei.

Resposta:

O regime sancionatório aplicável à Concessão deve ser interpretado em conjunto com o Regulamento dos Serviços, que compreende, entre outras normas, o Decreto Municipal nº 1.356/2008, conforme alterado pelo Decreto Municipal nº 1.391/2015 e Decreto Municipal nº 561/2019, o qual estabelece disciplina específica para o processo administrativo sancionador relacionado aos Serviços.

Nesse sentido, o princípio da especialidade determina a aplicação das disposições específicas relativas aos Serviços, inclusive quanto aos prazos processuais aplicáveis aos atos subsequentes à lavratura do auto de infração. O artigo 104-B do Decreto Municipal nº 1.356/2008 estabelece prazo de 5 (cinco) dias úteis para apresentação de defesa prévia pela contratada. Na sequência, o artigo 104-C prevê prazo de 2 (dois) dias úteis para manifestação sobre a análise técnica conclusiva, enquanto o artigo 104-F estabelece prazo de 5 (cinco) dias úteis para recurso ao Presidente da URBS.

Assim, os prazos previstos nas Subcláusulas 36.9.2, 36.10 e 36.12 encontram fundamento na disciplina especial estabelecida pelo Regulamento dos Serviços para a apuração de infrações relacionadas à prestação dos Serviços, não se aplicando, nesse âmbito, os prazos gerais referidos pelo questionamento. Da mesma forma, a previsão de ausência de efeito suspensivo do recurso decorre da disciplina específica do artigo 104-F do Decreto Municipal nº 1.356/2008, que expressamente estabelece essa condição para o recurso dirigido ao Presidente da URBS.

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Incisos (i) e (ii) do subitem 13.16 e subitens 13.21, 13.27 e 13.32 do Edital

Pergunta 22: *O subitem 13.27 do Edital determina que os documentos e atestados de qualificação técnica sejam "devidamente registrados pelos conselhos que regulamentam o exercício das respectivas profissões". Nesse sentido, requer-se que a URBS esclareça (i) quais conselhos profissionais deverão registrar os atestados previstos nos incisos (i) e (ii) do subitem 13.16; (ii) se serão aceitos atestados de capacidade técnico-operacional emitidos pela pessoa jurídica contratante sem registro em conselho profissional, quando essa formalidade não for legalmente aplicável.*

Resposta:

A previsão do Subitem 13.27 do Edital deve ser interpretada como referência a eventuais documentos que acompanhem os atestados e se mostrem necessários à sua adequada interpretação, não implicando exigência de registro dos próprios atestados de capacidade técnico-operacional perante conselho profissional em hipóteses nas quais essa formalidade não seja legalmente aplicável.

Nesse sentido, para os atestados previstos nos incisos (i) e (ii) do Subitem 13.16, serão observadas as exigências de registro profissional efetivamente aplicáveis ao respectivo documento ou atividade, conforme a legislação pertinente e as disposições do Edital. Esclarece-se, ainda, que serão aceitos atestados de capacidade técnico-operacional emitidos pela pessoa jurídica contratante sem registro em conselho profissional sempre que essa formalidade não for legalmente aplicável ou não for expressamente exigida pelo Edital.

Dessa forma, o Subitem 13.27 não estabelece exigência geral de registro dos atestados de capacidade técnico-operacional perante conselho profissional, devendo eventual registro ser exigido apenas quando juridicamente cabível ou expressamente previsto no Edital.

Subcláusulas 17.5, 33.4.1, 33.5 e inciso (iii) da subcláusula 33.9 das Minutas de Contrato; itens 5.8, 5.9, 5.11 e 5.12 do Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração

Pergunta 23: *A subcláusula 33.4.1 das Minutas de Contrato estabelece, de forma ampla, que "valores referentes a lucros cessantes não serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro". Contudo, a redação não esclarece se a vedação alcança apenas pretensões baseadas em ganhos hipotéticos, incertos ou não demonstrados, ou se também impede a consideração de receitas e fluxos de caixa que, segundo a própria modelagem contratual, seriam gerados pela exploração da concessão e deixaram de ser auferidos em razão de evento imputável ao Poder Concedente.*

Ressalta-se, nesse sentido, que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não se confunde com indenização autônoma por lucros cessantes. Nos termos do art. 37, XXI, da Constituição Federal e dos arts. 9º, § 4º, e 10 da Lei Federal nº 8.987/1995, a finalidade do mecanismo é preservar a relação econômico-financeira originalmente pactuada, considerando os efeitos econômicos dos eventos abrangidos pela matriz de riscos. Assim, quando alteração unilateral, modificação das especificações operacionais ou outro evento alocado ao Poder Concedente reduz receitas ou aumenta custos da concessionária, a consideração desses

efeitos no fluxo de caixa marginal pode ser necessária para restabelecer a equação contratual, ainda que o cálculo envolva fluxos de caixa futuros.

Essa interpretação é compatível, inclusive, com a subcláusula 17.5, que admite a recomposição quando alterações nas especificações operacionais provocarem redução de receitas da concessionária, e com os itens 5.8 e 5.9 do Anexo 2.07, que determinam a apuração do desequilíbrio pela comparação entre os fluxos de caixa com e sem a ocorrência do evento. Nessa metodologia, a redução comprovada de receitas ou de geração de caixa não representa, necessariamente, lucro cessante autônomo ou especulativo, mas efeito econômico do próprio evento de desequilíbrio sobre a equação contratual.

Diante disso, pede-se que a URBS confirme que a subcláusula 33.4.1 não impede a consideração, no fluxo de caixa marginal, de receitas, margens, custos evitados e remuneração do capital que estejam previstos ou sejam objetivamente estimáveis segundo a modelagem contratual e que deixem de ser realizados em razão de evento alocado ao Poder Concedente. Requer-se seja esclarecido, ainda, o que se entende por "lucros cessantes" para fins da subcláusula 33.4.1 e qual é o alcance da respectiva vedação, especialmente quanto às receitas, margens, custos evitados e à remuneração do capital decorrentes de eventos alocados ao Poder Concedente.

Resposta:

A expressão "lucros cessantes", para fins das Subcláusulas 33.4.1 e 33.12.2 das Minutas de Contrato, deve ser compreendida como a parcela correspondente ao lucro líquido que seria auferido pela parte, após a dedução dos custos e despesas pertinentes, mas que deixou de ser obtido em razão direta e imediata de determinado evento. Não se incluem nessa definição as receitas operacionais decorrentes da exploração dos Serviços, que constituem elemento de quantificação do efeito econômico produzido pelo evento, que será considerado em conjunto com os custos e demais componentes necessários à determinação do efetivo impacto econômico do evento.

Anexo 3.04 – Diretrizes e Especificações da Frota, item 5 ("Da frota a ser disponibilizada pelo Município"), subitens 5.1 e 5.2, e Tabelas 11 a 14; e Anexo 4.03 – Modelo de Concessão.

Pergunta 24: *O item 5.1 do Anexo 3.04 dispõe que "o PODER CONCEDENTE disponibilizará às CONCESSIONÁRIAS dos LOTES BRT1 e BRT2 até 220 (duzentos e vinte) ônibus, que compreendem 167 (cento e sessenta e sete) ônibus biarticulados e 53 (cinquenta e três) ônibus articulados da categoria expresso", e o item 5.2 acrescenta que essa disponibilização se dará "de forma coordenada com a desmobilização da sua utilização na operação no contrato atual" e que "o uso da frota será cedido pelo PODER CONCEDENTE às CONCESSIONÁRIAS". Da leitura literal desses dispositivos, o PODER CONCEDENTE trata os 220 ônibus – hoje efetivamente utilizados na operação das atuais concessionárias do Sistema Integrado de Transporte, integrantes do SETRANSP – como um ativo já disponível para cessão de uso a terceiro (a futura vencedora), sem que o ANEXO 3.04, o ANEXO 4.03 (Modelo de Concessão) ou qualquer outro documento publicado para esta licitação explicite a base jurídica desse direito.*

Diante disso, requer-se que a URBS indique, de forma específica e individualizada – não em caráter genérico –, qual é o fundamento legal, contratual ou regulamentar exato que confere ao PODER CONCEDENTE o direito de dispor, para fins desta nova concessão, dos 220 ônibus referidos no item 5.1 do Anexo 3.04, com citação expressa: (a) do dispositivo de lei

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

federal, estadual ou municipal aplicável, se for o caso; (b) da cláusula específica do contrato de concessão hoje vigente com as atuais concessionárias do SIM (decorrente da Concorrência Pública nº 005/2009 ou instrumento equivalente, incluindo eventuais termos aditivos de prorrogação) que atribua ao Município/URBS a titularidade, a posse ou o direito de disposição sobre esses veículos; e (c) do item ou anexo específico do edital de 2009/2010 (ou do edital que rege o contrato hoje vigente, caso distinto) que preveja tal direito.

Resposta:

A disponibilização dos 220 (duzentos e vinte) ônibus prevista pelo item 5.1 do Anexo 3.04 (Diretrizes e Especificações da Frota), atualmente afetados à prestação do serviço público de transporte coletivo, será viabilizada pelo Poder Concedente mediante a adoção dos instrumentos jurídicos que possibilitem a cessão do uso daqueles veículos às Concessionárias dos Lotes BRT1 e BRT2. Nesse sentido, a disponibilização da frota poderá ser formalizada mediante desapropriação por utilidade pública, nos termos do Decreto-Lei Federal nº 3.365/1941, que contempla, entre as hipóteses de utilidade pública, a exploração ou conservação de serviços públicos. Alternativamente, a disponibilização poderá ser viabilizada mediante negócio jurídico hábil à prevenção de controvérsia, inclusive com fundamento no artigo 151 da Lei Federal nº 14.133/2021, que admite a utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis.

Assim, a previsão constante do item 5 do Anexo 3.04 não pressupõe que os 220 (duzentos e vinte) ônibus já sejam, na data da publicação do Edital, bens de livre disposição do Poder Concedente. A disponibilização da frota durante o Período de Transição será precedida da adoção do instrumento jurídico adequado para assegurar ao Poder Concedente a disponibilidade dos veículos necessários à execução da nova Concessão, observada a legislação aplicável. Uma vez assegurada essa disponibilidade, o uso da frota pelas Concessionárias dos Lotes BRT1 e BRT2 será formalizado nos termos previstos no item 5 do Anexo 3.04, de forma coordenada com a desmobilização de sua utilização na operação atualmente vigente.

Cláusula 6 (Bens da Concessão e Bens Reversíveis), subcláusulas 6.1, 6.1.1 e 6.2, das Minutas de Contrato dos LOTES BRT1 e BRT2; ANEXO 4.03 – Modelo de Concessão, Seção sobre bens reversíveis

Pergunta 25: *A subcláusula 6.2 das Minutas de Contrato de BRT1 e BRT2 lista, de forma exaustiva, os bens que serão classificados como "BENS REVERSÍVEIS" da concessão – isto é, os bens cuja titularidade se transfere, ao final desta concessão, para o Poder Concedente: bens adquiridos mediante a subvenção para investimentos, o material rodante elétrico (inclusive quando não adquirido com subvenção), as baterias a ele afetas, direitos sobre eletropostos e sobre a infraestrutura de mobilidade urbana/estações- tubo, e a infraestrutura de recarga. essa lista não inclui, expressamente, ônibus biarticulados ou articulados a diesel – que são justamente a tipologia dos 220 veículos referidos no item 5 do anexo 3.04.*

Diante dessa aparente assimetria – em que a nova concessão define com precisão o que reverte ao Poder Concedente ao seu término, mas nada esclarece sobre o regime jurídico que hoje autoriza o Poder Concedente a dispor de ônibus a diesel da concessão atual, ainda em vigor –, requer-se que a URBS confirme, especificamente: (a) se o direito de disponibilizar os 220 ônibus decorre de cláusula de reversão de bens do contrato de concessão hoje vigente com as atuais concessionárias do SIM, e, em caso positivo, a transcrição ou indicação exata

dessa cláusula; (b) se, alternativamente, tais veículos já são, hoje, de propriedade do Município de Curitiba ou da URBS (por exemplo, por terem sido adquiridos com recursos públicos ou subvenção do contrato vigente), indicando a base documental dessa titularidade; e (c) caso nenhuma dessas hipóteses se aplique, qual é então o instituto jurídico que fundamenta a disponibilização anunciada no item 5 do Anexo 3.04.

Resposta:

O presente pedido de esclarecimento se refere ao regime jurídico que fundamenta a disponibilização dos 220 (duzentos e vinte) ônibus referidos no item 5 do Anexo 3.04 (Diretrizes e Especificações da Frota), o que é esclarecido na Resposta à Pergunta 24 deste mesmo Boletim de Esclarecimento, à qual se remete para todos os fins.

A Comissão de Licitação esclarece que o pedido de esclarecimento deve ser relacionado aos termos do Edital.

Planilha 5.01 (Modelo Econômico-Financeiro – LOTE BRT1) e Planilha 5.02 (Modelo Econômico-Financeiro – LOTE BRT2), aba PREMISSAS, células B32/C32 ("Valor da Outorga para Veículos Desapropriados") e B34/C34 ("Desconto no CAPEX Inicial por recebimento de frota afetada); aba FLUXO_CAIXA_SPE, linha 71 ("(-) CAPEX IMOBILIZADO (FROTA DIESEL)") e 72 ("(-) OUTORGA (INDENIZAÇÃO FROTA DIESEL AFETADA)"); aba BENS, linhas 51 e 54 ("Pagamento das Outorgas…" / "Saldo do Intangível (Outorgas)"); e Anexo 3.04 – Diretrizes e Especificações da Frota, item 5 ("Da frota a ser disponibilizada pelo Município")

Pergunta 26: *As próprias Planilhas Econômico-Financeiras oficiais publicadas pela URBS para os LOTES BRT1 e BRT2 trazem, na aba PREMISSAS, a linha "Valor da Outorga para Veículos Desapropriados", com os valores de R$ 10.553.786,46 (BRT1, célula PREMISSAS!C32) e R$ 8.440.459,78 (BRT2, célula PREMISSAS!C32) – valores fixos, sem memória de cálculo demonstrada nas próprias planilhas. Esse valor alimenta, na aba FLUXO_CAIXA_SPE, a linha 72, rotulada "(-) OUTORGA (INDENIZAÇÃO FROTA DIESEL AFETADA)", como um desembolso da CONCESSIONÁRIA no Ano 0 – adicional ao desconto já aplicado, na linha 71 da mesma aba, ao CAPEX de aquisição de ônibus biarticulados e articulados-expresso a diesel zero quilômetro (exatamente as duas categorias dos 220 ônibus do item 5 do Anexo 3.04), quando a premissa "Desconto no CAPEX Inicial por recebimento de frota afetada" (PREMISSAS!C34) estiver marcada "Sim", como de fato está em ambas as planilhas. A aba BENS, por sua vez, trata esse valor como integrante do "Pagamento das Outorgas, Taxa de Fiscalização e Custos Licitatórios", capitalizado como Ativo Intangível e amortizado ao longo do contrato – ou seja, contabilizado como parcela da Outorga que a CONCESSIONÁRIA paga ao PODER CONCEDENTE, e não como pagamento direto e visível às atuais concessionárias do SIM.*

Diante disso, requer-se que a URBS esclareça, especificamente: (a) a memória de cálculo e a metodologia utilizadas para chegar aos valores de R$ 10.553.786,46 (BRT1) e R$ 8.440.459,78 (BRT2), incluindo se esses valores correspondem a uma estimativa de valor residual/contábil da frota afetada, a um critério de mercado, ou a outro parâmetro; (b) a razão pela qual esse valor é lançado como Outorga – rubrica que, tipicamente, remunera o PODER CONCEDENTE pela outorga da concessão – e não como um custo de aquisição de frota ou como pagamento direto a terceiro; (c) se, e de que forma, o valor arrecadado pela URBS a esse título será revertido ou repassado, no todo ou em parte, às atuais concessionárias do SIM como indenização ou compensação pela cessão do uso de sua frota; e (d) se as Planilhas Econômico-Financeiras dos LOTES Norte, Oeste e Sul – que, segundo o item 5 do Anexo

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

3.04, não têm o mecanismo de cessão de frota pela URBS – contêm linha equivalente, e, em caso negativo, a confirmação de que a "Outorga para Veículos Desapropriados" é exclusiva dos LOTES BRT1 e BRT2.

Resposta:

O lançamento desses valores na rubrica "Outorga" decorre da estrutura econômico-financeira adotada para a modelagem da Concessão. O pagamento do valor de Outorga constitui fonte de receita não tributária do Poder Concedente, admitida no regime geral aplicável às concessões de serviço público e, no âmbito da presente Licitação, não possui destinação específica ou vinculação a determinada despesa ou obrigação da Administração Pública.

A denominação adotada nas Planilhas Econômico-Financeiras, portanto, não determina nem caracteriza relação jurídica de qualquer natureza entre o valor pago pela Concessionária a título de Outorga e a destinação efetiva desses recursos pela Administração Pública. Eventual indenização das atuais operadoras pela aquisição do domínio de ativos necessários à continuidade dos Serviços, caso juridicamente exigível, será realizada pelo Poder Concedente por meio dos meios financeiros disponíveis à Administração Pública municipal, observada a legislação aplicável. Nesse sentido, não há, no âmbito da Licitação, prévia vinculação da receita decorrente do pagamento da Outorga ao custeio de eventual indenização.

O Valor da Outorga foi definido para cada lote de forma proporcional à frota de cada lote em relação à frota total do sistema, a partir do valor outorga de R$ 62.641.829,33 para todo o sistema, o qual engendra o equilíbrio econômico-financeiro de cada lote (TIR equivalente ao CMPC). Portanto, a todos os lotes foi atribuído valor de outorga mediante a proporção das frotas. Tais valores, como descrito acima, independem da frota afetada em cada lote, constituindo fonte de receita não tributária do Poder Concedente, sem destinação específica, como já esclarecido.

Portanto, quanto à composição das Planilhas Econômico-Financeiras, todos os lotes apresentam a rubrica de pagamento de outorga, inclusive os Lotes Norte, Oeste e Sul, aos quais não é disponibilizada frota pelo Poder Concedente. Tal rubrica, a outorga, não é exclusiva dos lotes BRT 1 e BRT 2, por conseguinte.

Anexo 3.04, item 5.2; Planilhas 5.01/5.02, aba PREMISSAS, célula B32 ("Valor da Outorga para Veículos Desapropriados")

Pergunta 27: *O próprio rótulo da célula PREMISSAS!B32 das Planilhas 5.01 e 5.02 – "Valor da Outorga para Veículos Desapropriados" – e o rótulo da linha 72 da aba FLUXO_CAIXA_SPE – "(-) OUTORGA (INDENIZAÇÃO Frota Diesel Afetada)" – empregam, ambos, terminologia própria de desapropriação (bem "desapropriado", valor de "indenização"), terminologia essa que não aparece em nenhum outro documento publicado desta licitação (Edital, Anexo 3.04, Anexo 4.03 ou nas 5 Minutas de Contrato), que se referem à mesma operação apenas como "disponibilização"/"cessão de uso".*
Diante dessa divergência de terminologia entre os documentos jurídicos e o modelo econômico-financeiro – ambos publicados pela própria URBS –, requer-se que a URBS confirme, de modo expresso e não genérico: (a) se a disponibilização dos 220 ônibus prevista no item 5 do Anexo 3.04 constitui, tecnicamente, desapropriação nos termos do Decreto-Lei

nº 3.365/1941 dos bens das atuais concessionárias do SIM – e, em caso afirmativo, que sejam indicados o decreto de declaração de utilidade ou necessidade pública correspondente, a data de sua edição e o estágio do respectivo processo indenizatório; (b) em caso negativo, por que as Planilhas Econômico-Financeiras oficiais empregam os termos "Desapropriados" e "Indenização" para essa mesma operação; (c) se as atuais concessionárias do SIM titulares desses 220 veículos já foram formal e individualmente notificadas sobre a disponibilização futura de sua frota para uso por terceiro estranho ao seu contrato; e (d) se haverá, em favor dessas atuais concessionárias, qualquer forma de compensação, indenização ou ressarcimento pela cessão do uso de sua frota à futura vencedora dos LOTES BRT1 e BRT2, e sua relação com o valor de R$ 10.553.786,46 (BRT1) e R$ 8.440.459,78 (BRT2) referido na questão acima.

Resposta:

O presente pedido de esclarecimento se refere ao regime jurídico que fundamenta a disponibilização dos 220 (duzentos e vinte) ônibus referidos no item 5 do Anexo 3.04 (Diretrizes e Especificações da Frota) e ao questionamento da sua alegada relação com o valor de Outorga a ser desembolsado pela Adjudicatária, o que é esclarecido nas Respostas às Perguntas 24 e 26, respectivamente, deste mesmo Boletim de Esclarecimento, às quais se remete para todos os fins.

Anexo 3.04, Anexo 4.03 e Planilhas Econômico-Financeiras

Pergunta 28: *Diante da relevância direta da base jurídica da disponibilização dos 220 ônibus, e do valor orçado a título de "Outorga para Veículos Desapropriados", para o dimensionamento da frota inicial, para o CAPEX, para a formação do preço e para o planejamento de qualquer licitante interessado nos LOTES BRT1 e BRT2 – e da ausência, em todos os documentos jurídicos publicados até a presente data (Edital, Anexos e Minutas), de qualquer motivação individualizada quanto à origem desse direito e quanto à memória de cálculo do valor orçado nas Planilhas 5.01/5.02 –, requer-se que a URBS informe se pretende publicar Errata ou novo Boletim de Esclarecimento complementando o Anexo 3.04, o Anexo 4.03 e/ou as Planilhas Econômico-Financeiras com (i) a indicação expressa da lei, do contrato e/ou do item do edital de 2010 que fundamenta a disponibilização anunciada; e (ii) a memória de cálculo e a documentação de suporte do valor da "Outorga para Veículos Desapropriados", tudo antes do prazo de apresentação das propostas (17/11/2026), de modo a assegurar segurança jurídica às licitantes na elaboração de suas propostas técnicas e econômicas*

Resposta:

Não se mostra necessária a retificação, complementação ou alteração, de qualquer natureza, do Anexo 3.04 (Diretrizes e Especificações da Frota), do Anexo 4.03 (Modelo de Concessão ou das Planilhas Econômico-Financeiras) em razão das questões suscitadas.

Conforme esclarecido na resposta à Pergunta 24 deste Boletim de Esclarecimento, a disponibilização dos 220 (duzentos e vinte) ônibus prevista no item 5.1 do Anexo 3.04 será viabilizada pelo Poder Concedente mediante a adoção dos instrumentos jurídicos que possibilitem a cessão de uso dos veículos às Concessionárias dos Lotes BRT1 e BRT2, observada a legislação aplicável. A previsão constante do Anexo 3.04, portanto, permanece adequada à modelagem da Concessão e não pressupõe que os veículos já sejam, na data da publicação do Edital, bens de livre disposição do Poder Concedente.

Da mesma forma, conforme esclarecido na resposta à Pergunta 26 deste Boletim de Esclarecimento, a denominação atribuída aos componentes das Planilhas Econômico-Financeiras não determina nem caracteriza, por si só, a natureza jurídica dos bens a que se referem, tampouco estabelece relação jurídica entre os valores lançados nas respectivas rubricas e a destinação efetiva dos recursos pela Administração Pública. Eventual indenização das atuais operadoras pela aquisição do domínio de ativos necessários à continuidade dos Serviços observará os instrumentos jurídicos próprios e os meios financeiros disponíveis à Administração Pública municipal, conforme a legislação aplicável.

Ressalta-se, ainda, 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, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos, inclusive quanto à alocação de riscos. Para esse fim, 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.

Anexo 2.07 e Anexo 4.02

Pergunta 29: *A remuneração de todos os componentes de capital da concessão – CAPEX de carregadores de garagem, CAPEX de eletropostos, CAPEX de estações-tubo e plataformas, CAPEX de material rodante convencional e CAPEX de material rodante elétrico – é calculada por fórmula de anuidade multiplicada por um Fator Gross-up (FG). Trata-se de fator que incide sobre a integralidade da parcela de capital da Remuneração Referencial.*

Os Anexos 2.07 (Modelo de Remuneração) e 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira) adotam o FG = 1,1361. O Anexo 4.02 (Avaliação Econômico-financeira) fixa o Fator de Venda (FV) em 13,46%.

O Anexo 2.07, por sua vez, exclui expressamente esses dois parâmetros da Revisão Ordinária: "Excetuam-se os parâmetros: fator de gross-up (FG) e fator de venda de frota (FV) estabelecidos, os quais serão mantidos constantes." Ou seja, um fator cuja função declarada é absorver capital de giro e tributos/taxas permanecerá fixo por 15 anos, ainda que o próprio Anexo 4.02 (item 5.2) projete alterações relevantes na carga tributária ao longo do contrato – ISS de 2% decrescendo 0,2 p.p. ao ano até zerar em 2033, extinção da CPRB a partir de 2028 e entrada do regime de IBS/CBS.

Por fim, nenhum dos Anexos apresenta a memória de cálculo do FG: o valor é enunciado, mas não decomposto entre a parcela de capital de giro e a parcela de tributos/taxas, nem acompanhado da demonstração que o produziu.

Diante disso:

(i) *Solicita-se a apresentação da memória de cálculo do Fator Gross-up, com a decomposição do multiplicador entre: (a) a parcela correspondente à necessidade de capital de giro; e (b) a parcela correspondente aos tributos e taxas não albergados pelo fator "imp", com a identificação nominal desses tributos e taxas, suas alíquotas e respectivas bases de incidência. Solicita-se a mesma demonstração quanto ao Fator de Venda (FV), inclusive quanto ao valor residual de frota que o fundamenta; e*

(ii) *Solicita-se que a URBS esclareça a fundamentação técnica para excluir o FG e o FV da Revisão Ordinária, mantendo-os constantes por todo o prazo da concessão, quando o próprio Anexo 4.02 projeta, no item 5.2, alterações materiais e programadas da carga tributária ao longo do contrato — ISS decrescente até zerar em 2033, extinção da CPRB a partir de 2028 e implantação do regime de IBS/CBS. Solicita-se ainda que informe se, na hipótese de a carga tributária efetiva divergir da embutida no FG, tal fato enseja Revisão Extraordinária ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, e por qual mecanismo.*

Resposta:

Esclarece-se que os tributos que estão contemplados no FG são somente os tributos diretos sobre a renda, notadamente o IRPJ e CSLL. Os tributos indiretos e taxas, quando não isentos pela legislação, são aplicados nos termos do ANEXO 2.07, item 1.6 da Cláusula 1. Portanto, não há previsão de alteração dos tributos diretos ao longo do contrato, sendo as demais alterações tributárias neutras em relação ao FG.

Quanto à metodologia de formação do FG e do FV, trata-se de mecanismo endógeno à modelagem, ou seja: (i) o FG representa o valor necessário no fluxo de caixa descontado para que, *ceteris paribus*, o VPL seja nulo ou a TIR equalize o *WACC*, de modo que não há possibilidade de segregação por parcela, pois é voltado a cobrir a totalidade da necessidade de caixa/margem para financiar os itens elencados, de forma integrada; (ii) o FV representa o Valor Presente da venda de frota diesel sobre o valor presente do CAPEX total em frota diesel, na média dos lotes. O fato de exclusão da Revisão Ordinária desses fatores decorre da estabilidade das premissas projetadas na modelagem de referência (exclusão dos tributos indiretos e taxas) e alocação de riscos quanto aos impostos diretos (quaisquer alterações não ensejam reequilíbrio, nos termos da legislação) e quanto à estrutura de capital e ao regramento de renovação de frota diesel, cuja única regra é o atendimento da idade média e máxima. Desse modo, não há razão objetiva para a revisão dos fatores ao longo do contrato de concessão, pois variações de tais premissas correm por conta e risco da concessionária.

Anexo 2.07, Planilha 5.01, Anexo 2.10

Pergunta 30: *O Anexo 2.07 (Modelo de Remuneração) estabelece índices de reajuste distintos por componente e subcomponente tarifário. Três disposições motivam este pedido.*

Primeira: os valores dos subcomponentes referentes à implantação de Carregadores de Garagem e de Eletropostos, bem como os referentes à implantação da Infraestrutura de Mobilidade Urbana (estações-tubo e plataformas), são reajustados pelo IPCA/IBGE — Índice Geral. Trata-se de investimento em obra civil, instalações elétricas de média tensão e equipamentos, reajustado por um índice de preços ao consumidor.

Segunda: o mesmo Anexo aplica, ao Componente de Remuneração de Custos Fixos, a ponderação de 20% do INCC – Índice Nacional da Construção Civil e 80% do IPCA/IBGE. Ou seja, o INCC é adotado pelo próprio Anexo, mas exclusivamente para os Custos Fixos, e não para os componentes que efetivamente remuneram investimento em construção civil e instalações.

Terceira: o custo de energia da frota elétrica é reajustado pela ponderação de 65% da variação do subitem de energia elétrica residencial do IPCA/IBGE e 35% do IPCA – Índice Geral. A energia efetivamente consumida na recarga da frota, contudo, é suprida em média tensão, sob tarifa do Grupo A (modalidade A4 Verde da COPEL), cuja estrutura compreende Tarifa de Energia (TE) e Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD), com cobrança de demanda contratada – estrutura tarifária distinta, em formação e em dinâmica, da tarifa residencial de baixa tensão captada pelo subitem do IPCA.

Acresce que não foi localizada, no Anexo 2.07, previsão de revisão extraordinária vinculada a reajustes tarifários anuais, revisões tarifárias periódicas ou revisões extraordinárias promovidas pela ANEEL, nem a alterações de estrutura ou de modalidade tarifária pela concessionária de distribuição.

Nota de instrução: as transcrições acima foram extraídas da versão do Anexo 2.07 publicada pela URBS em seu portal, cuja numeração de itens difere da versão integrante do Edital. Solicita-se, por isso, que a resposta confirme as regras vigentes com indicação dos itens correspondentes na versão atual do Anexo.

Diante disso:

(i) *Solicita-se que a URBS confirme, na versão do Anexo 2.07 que integra o Edital e com a indicação da numeração vigente dos itens, os índices de reajuste aplicáveis a: (a) implantação de Carregadores de Garagem; (b) implantação de Eletropostos; (c) implantação da Infraestrutura de Mobilidade Urbana (estações-tubo e plataformas); (d) Componente de Remuneração de Custos Fixos; e (e) parcela de energia elétrica dos Custos Variáveis da frota elétrica;*

(ii) *Solicita-se a justificativa técnica para a adoção do IPCA — Índice Geral como índice de reajuste do investimento em obra civil, instalações elétricas e equipamentos (eletropostos, carregadores de garagem, estações-tubo e plataformas), quando o próprio Anexo 2.07 reconhece a pertinência do INCC ao aplicá-lo, ainda que parcialmente, ao Componente de Custos Fixos. Solicita-se a apresentação do estudo de aderência que demonstre a correlação entre a evolução do IPCA e a evolução dos custos de construção civil e de equipamentos elétricos, ou, na sua ausência, a motivação da escolha;*

(iii) *Solicita-se a justificativa técnica para reajustar o custo de energia da frota elétrica pela variação do subitem de energia elétrica residencial do IPCA, quando a energia é efetivamente adquirida sob tarifa do Grupo A (modalidade A4 Verde), composta de Tarifa de Energia (TE) e Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD), com contratação de demanda. Solicita-se a apresentação do estudo de correlação entre os dois referenciais ao longo de série histórica representativa, ou, na sua ausência, a motivação da escolha – registrando-se que a adoção da tarifa efetivamente aplicável já havia sido objeto de contribuição na fase de Consulta Pública;*

(iv) *Solicita-se que a URBS esclareça qual mecanismo contratual trata da hipótese de reajuste tarifário anual, revisão tarifária periódica ou revisão extraordinária promovida pela ANEEL, bem como de alteração de estrutura ou de modalidade tarifária pela concessionária de distribuição, que produza descolamento entre o custo efetivo de energia e o índice de reajuste contratual. Solicita-se que indique se esse risco é alocado à Concessionária ou ao Poder Concedente, com indicação do item correspondente da Matriz de Riscos; e*

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

(v) *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento que reavalie os índices de reajuste dos subcomponentes de implantação de infraestrutura e da parcela de energia elétrica, ou que publique a motivação e os estudos de aderência que fundamentaram as escolhas atuais.*

Resposta:

As regras de reajuste anual dos valores dos componentes de remuneração constam do Capítulo 3 do ANEXO 2.07, no qual se apresentam as fórmulas paramétricas e índices a serem aplicados a cada período de reajuste.

Destaca-se que, nos termos do mesmo ANEXO 2.07, item 4.2, está estabelecido que "A REVISÃO ORDINÁRIA considerará, dentre outros fatores: (...) v) A evolução dos preços de insumos relevantes vis-à-vis aos índices de reajuste anual acumulados mensurada com elementos comprobatórios no âmbito do próprio SIM ou de operações semelhantes que demonstrem a robustez de informação".

Planilhas 5.01 a 5.05; Edital, item 18.3, (iv), "a"; Anexo 4.02; Minuta do Contrato (BRT1), Cláusula 7; Anexo 4.02

Pergunta 31: *A aba BP (Balanço Patrimonial) da Planilha 5.01 registra, na célula K51, sob a rubrica "Capital Social", o valor de R$ 800.000.000,00, lançado de forma fixa, sem vínculo a fórmula ou a célula de premissa de qualquer outra aba do modelo.*

O Edital, em seu item 18.3, inciso (iv), "a", estabelece para o Lote BRT1 capital social mínimo da Sociedade de Propósito Específico de R$ 62.878.495,00 – valor igualmente adotado como referência da Garantia de Execução.

A divergência entre os dois valores é de aproximadamente 12,7 vezes, e não é explicada por nenhum dos Anexos publicados.

A estrutura de capital assumida no modelo é determinante do cálculo do custo médio ponderado de capital, do grau de alavancagem e da taxa de retorno do acionista que fundamentam a Remuneração Referencial – razão pela qual a origem e o significado do valor lançado na célula BP!K51 são relevantes para a formulação das propostas.
Diante disso:

(i) *Solicita-se que a URBS confirme o valor de R$ 800.000.000,00 lançado na célula K51 da aba BP da Planilha 5.01 e esclareça a sua origem e a sua natureza, informando se representa: (a) o capital social da Sociedade de Propósito Específico; (b) o aporte total de capital próprio previsto ao longo da concessão; ou (c) outra grandeza — caso em que se solicita a correção do rótulo da rubrica;*

(ii) *Solicita-se que a URBS esclareça a divergência entre o valor de R$ 800.000.000,00 lançado no Balanço Patrimonial do modelo e o capital social mínimo de R$ 62.878.495,00 exigido pelo Edital para o Lote BRT1, informando qual dos dois valores deve ser considerado pelas licitantes para fins de dimensionamento da estrutura de capital da SPE e do cronograma de integralização previsto no Edital e na Cláusula 7 da Minuta;*

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

(iii) *Solicita-se que a URBS informe qual valor de capital próprio foi efetivamente utilizado na apuração do custo médio ponderado de capital, do grau de alavancagem e da taxa de retorno do acionista do modelo, apresentando a memória de cálculo correspondente, e esclareça se o valor de R$ 800.000.000,00 da célula BP!K51 é consistente com essa apuração ou constitui resíduo de versão anterior da modelagem;*

(iv) *Solicita-se que a URBS informe se divergência equivalente entre o Capital Social lançado no Balanço Patrimonial e o capital social mínimo exigido pelo Edital ocorre nas Planilhas dos Lotes BRT2, Norte, Oeste e Sul;*

(v) *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento retificando a aba BP das Planilhas Econômico-Financeiras ou explicitando a premissa de estrutura de capital efetivamente adotada.*

Resposta:

O capital social lançado na célula k51 dos ANEXOS 5.01 a 5.05 não são vinculantes e configuram apenas premissa referencial da modelagem para montagem do Balanço Patrimonial projetado das SPE's. A regra vinculante é estabelecida no Item 18.3 do Edital, inciso IV. Esclarece-se que a modelagem de referência é baseada tão somente no fluxo de caixa de projeto desalavancado, de modo que a estrutura de capital não interfere nos resultados diretamente no fluxo de caixa descontado, mas, sim, apenas via a premissa capital próprio/dívida inerente ao *WACC*.

Planilha 5.01; Minuta de Contrato, Cláusulas 30.4 e 30.6; Anexo 2.10; Anexo 3.05
Pergunta 32: *A Planilha 5.01 adota, para o custo de garagem do Lote BRT1, a taxa unitária de R$ 12.370,47 por veículo por ano (Garagens_Detalhado2!B63), e, para as Despesas Gerais, o percentual de 6,94% (Parâmetros!F125, rotulado "Despesas gerais – Relação com o DOP (CDG)").*

A frota do Lote evolui de 263 veículos patrimoniais e 243 operacionais no Ano 1 para 203 patrimoniais e 191 operacionais a partir do Ano 5 – redução de 21,4% da frota operacional, decorrente da reconfiguração de linhas associada ao VLT Expresso Metropolitano.

A verificação da fórmula de custo de garagem (OPEX_BRT1, linha 328 e seguintes) mostra que a taxa unitária é multiplicada pela frota patrimonial do próprio exercício, de modo que o custo total alocado acompanha a redução da frota – não permanece congelado na frota inicial.

É precisamente essa mecânica que motiva o presente pedido. A garagem é infraestrutura física – terreno, edificação, pátio de manobras, oficina, e, nos Lotes com frota elétrica, subestação e carregadores –, dimensionada e implantada nos primeiros anos da concessão em função da frota então existente. Ao contrário do custo alocado pela fórmula, a instalação não se reduz fisicamente quando a frota cai 21,4% no Ano 5: o ativo permanece, e com ele os custos de conservação, segurança, tributos imobiliários e depreciação da parcela ociosa.

Registre-se, ainda, que o Anexo 3.05 (Diretrizes das Instalações de Garagem) não explicita a base numérica de frota adotada para o dimensionamento das instalações, o que impede a conferência independente da taxa unitária de R$ 12.370,47.

Diante disso:

(i) *Solicita-se que a URBS confirme a taxa unitária de R$ 12.370,47 por veículo por ano e apresente a memória de cálculo que a fundamenta, indicando expressamente a quantidade de veículos adotada como base de dimensionamento das instalações de garagem — se a frota patrimonial inicial (263 veículos), a frota do regime maduro (203 veículos) ou outra grandeza — e a composição do custo (terreno, edificação, instalações, equipamentos e custos recorrentes);*

(ii) *Solicita-se que a URBS esclareça a premissa adotada quanto à ociosidade da infraestrutura de garagem a partir do Ano 5: uma vez que a fórmula reduz o custo alocado proporcionalmente à frota patrimonial de cada exercício, solicita-se demonstrar de que modo o modelo remunera os custos da parcela da instalação que permanece implantada e ociosa após a redução de 21,4% da frota. Caso a premissa seja a de que a instalação será dimensionada desde o início para a frota do regime maduro, solicita-se esclarecer como a Concessionária atenderá, nos Anos 1 a 4, à frota superior prevista para esse período;*

(iii) *Solicita-se a memória de cálculo do percentual de Despesas Gerais (CDG) de 6,94%, com a identificação da base de incidência utilizada e o esclarecimento sobre se o percentual foi calibrado em função da frota inicial ou da frota do regime maduro, bem como se ele é recalculado ao longo do contrato;*

(iv) *Solicita-se que a URBS informe se o custo de ociosidade da infraestrutura de garagem decorrente da redução de frota determinada pelo próprio Poder Concedente constitui risco da Concessionária ou hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, indicando o item da Matriz de Riscos e o mecanismo aplicável;*

(v) *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento com a memória de cálculo do custo unitário de garagem e da base de dimensionamento das instalações.*

Resposta:

As instalações de garagens foram dimensionadas considerando a frota total do Ano 5 e os parâmetros dimensionais apresentados no Anexo 3.05. Os parâmetros de custos unitários observaram a metodologia da publicação Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus, da ANTP, ou seja: valores unitários do Custo Unitário Básico – CUB, publicados pelo SINAENCO – PR; composições específicas com base em custos unitários públicos e preços médios de mercado de terrenos regionalizados em Curitiba.

Considerando-se que o preço unitário de remuneração da garagem foi estabelecido com base na frota do Ano 5, no período em que a frota total for maior (do Ano 1 ao Ano 5) a Concessionária será adequadamente remunerada para prover instalações temporárias para a frota a ser desmobilizada a partir da implantação do VLT Expresso Metropolitano. Ressalta-se, que essa frota não é composta por ônibus elétricos, logo, não havendo a desmobilização de instalações de recarga.

A estimativa dos custos relativos às garagens incumbe aos proponentes na formulação de sua proposta, sendo os valores considerados no edital de natureza referencial.

Anexo 2.09; Anexo 2.10; Anexo 3.02, item 5.2; Anexo 3.03; Anexo 3.04; Anexo 4.02
Pergunta 33: *O Anexo 3.02 (item 5.2, nota à Tabela 9) estabelece a regra de dimensionamento da FROTA RESERVA: 8% da FROTA OPERACIONAL de cada tipo e categoria para os ônibus a diesel, e 3% da FROTA OPERACIONAL para os ônibus elétricos*

das categorias biarticulada e articulada – e, nos Lotes BRT1 e BRT2, para as demais categorias elétricas –, com arredondamento para cima.

A verificação da Planilha 5.01 é consistente com essa regra: a reserva técnica calculada exclusivamente sobre a frota elétrica do Lote BRT1 situa-se entre 4,1% e 5,3% conforme o ano, ao passo que a reserva do conjunto da frota (diesel e elétrica) fica entre 7,3% e 8,2% nos Anos 1 a 4. A diferença decorre integralmente da regra do Anexo 3.02.

A questão que se coloca é a fundamentação da assimetria. A reserva técnica destina-se a cobrir a indisponibilidade de veículos – manutenção programada e corretiva, avarias e demais eventos que retiram a unidade de operação. A adoção de um percentual equivalente a pouco mais de um terço daquele aplicado à frota a diesel pressupõe, necessariamente, disponibilidade substancialmente superior da frota elétrica.

Essa premissa merece demonstração, por três razões objetivas extraídas dos próprios documentos do Edital: (i) a frota elétrica é tecnologia nova no SIM, sem histórico operacional local que sustente a projeção de disponibilidade; (ii) o ciclo de recarga imobiliza o veículo por período próprio, que não tem equivalente na frota a diesel; e (iii) o próprio Anexo 4.02 prevê a substituição das baterias a partir do 8º ano de operação de cada veículo, evento de indisponibilidade relevante e concentrado, sem paralelo no ciclo da frota convencional.

A adequação do dimensionamento tem, ainda, efeito direto sobre o desempenho aferido: o IQ7 – Cumprimento de Viagens é o indicador de maior peso do IDG (15,0% nos Lotes BRT1 e BRT2), e a indisponibilidade de frota é causa direta de viagens não cumpridas.
Diante disso:

- ***(i)*** *Solicita-se que a URBS confirme a regra de dimensionamento da FROTA RESERVA – 8% da FROTA OPERACIONAL para a frota a diesel e 3% para a frota elétrica – e apresente a memória de cálculo e o estudo de disponibilidade que fundamentam cada um dos dois percentuais;*
- ***(ii)*** *Solicita-se a justificativa técnica para que a frota elétrica receba reserva substancialmente inferior à da frota a diesel, com indicação dos parâmetros de disponibilidade adotados — tempo médio entre falhas, tempo médio de reparo, janela e duração do ciclo de recarga, e indisponibilidade prevista para a substituição de baterias a partir do 8º ano de operação. Solicita-se que a URBS informe a fonte desses parâmetros, considerando a ausência de histórico operacional de frota elétrica no SIM;*
- ***(iii)*** *Solicita-se que a URBS informe se a suficiência da Frota Reserva de 3% foi testada contra os padrões de desempenho do Anexo 2.09, em especial o IQ7 — Cumprimento de Viagens, cujo padrão excelente exige 98% das viagens programadas e cujo peso no IDG é de 15,0% nos Lotes BRT1 e BRT2, e que disponibilize o resultado desse teste;*
- ***(iv)*** *Solicita-se que a URBS esclareça se o percentual de 3% pode ser revisto na hipótese de a disponibilidade real da frota elétrica se mostrar inferior à projetada, indicando o mecanismo aplicável; e se a Concessionária, obrigada a ampliar a frota reserva para preservar o cumprimento de viagens, terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou se o risco lhe é integralmente alocado pelo Anexo 2.10;*
- ***(v)*** *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento com a memória de cálculo do dimensionamento da Frota Reserva por tecnologia.*

Resposta:

Os percentuais da FROTA RESERVA por tipo de ônibus foram estabelecidos considerando os valores de referência empregados em sistemas de transporte coletivo no país. Em se tratando dos ônibus elétricos a bateria o percentual adotado considera as características desta tecnologia e a possibilidade, em alguns casos, de adoção de ônibus a diesel para cobertura de eventuais necessidades operacionais.

A utilização dessa tecnologia é muito recente no país, o que requer acompanhamentos sistemáticos na utilização destes veículos para avaliação do seu desempenho ao longo do prazo da concessão. A FROTA RESERVA dos ônibus elétricos poderá ser revisada caso constatada e comprovada a necessidade de sua ampliação, lembrando-se quea manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato constitui premissa nas contrações públicas.

A sistemática de apuração dos Índices de Qualidade dados no Anexo 2.09 dispõe de dispositivos que permitem a exclusão de ocorrências devidamente justificadas e avaliadas pela URBS que impliquem em desconformidades operacionais com impacto no cálculo dos indicadores.

Planilha 5.01; Edital, item 18.3.1, inciso (viii); Anexo 2.07; Anexo 2.09

Pergunta 34: *A Planilha 5.01 apura a Taxa de Gerenciamento na célula FLUXO_CAIXA_SPE!K52, pela fórmula PREMISSAS!$C$11 × K22, resultando em R$ 11.774.719,38 no Ano 1 do Lote BRT1.*

A base de incidência (K22 — "Receita Tarifa de Remuneração") corresponde ao somatório das remunerações dos componentes Diesel, Elétrico, Infraestrutura e Custos Licitatórios, incluindo, portanto, os subcomponentes que remuneram o capital investido em material rodante elétrico e em infraestrutura.

Registre-se, para precisão, que a alíquota de 4% não é criação deste Edital: corresponde à taxa de administração do Fundo de Urbanização de Curitiba prevista no art. 3º, parágrafo único, da Lei Municipal nº 4.369/1972, incidente sobre os recursos recolhidos à conta do FUC, e expressamente referida no Item 18.3.1(viii) do Edital. O presente pedido não questiona a legalidade da cobrança, mas a sua base de incidência e o seu comportamento diante de glosas por desempenho.

Quanto a esse segundo ponto: o modelo econômico-financeiro não contém linha ou cálculo referente ao IDG, e o mecanismo de desconto por desempenho previsto na Minuta atua sobre a REMUNERAÇÃO da Concessionária. Não foi localizado, na Minuta nem nos Anexos, dispositivo que discipline se a Taxa de Gerenciamento é reduzida proporcionalmente quando a Remuneração sofre glosa pelo Fator Redutor do IDG, ou se permanece calculada sobre a Remuneração bruta, anterior à glosa.
Diante disso:

- ***(i)*** *Solicita-se que a URBS confirme o valor de R$ 11.774.719,38 apurado no Ano 1 a título de Taxa de Gerenciamento e a composição da base de incidência da célula K22, esclarecendo se ela abrange os subcomponentes destinados a remunerar o capital investido em material rodante elétrico e em infraestrutura de recarga e de mobilidade urbana;*
- ***(ii)*** *Solicita-se que a URBS esclareça a fundamentação para que a taxa de administração do FUC incida também sobre as parcelas de amortização e remuneração de capital privado, e não apenas sobre as parcelas de custeio da operação, apresentando a memória de cálculo correspondente. Solicita-se, em particular, que informe se essa base de incidência foi considerada na calibração dos*

preços unitários tarifários, de modo que o efeito da taxa esteja neutralizado no retorno-alvo de 10,14% do modelo;

(iii) *Solicita-se que a URBS esclareça se a Taxa de Gerenciamento de 4% incide sobre a Remuneração bruta, anteriormente à aplicação do Fator Redutor decorrente do IDG, ou sobre a Remuneração já líquida da glosa, indicando o dispositivo contratual ou normativo que resolve a questão. Solicita-se, ademais, que informe a razão de o modelo econômico-financeiro não conter linha, rubrica ou cenário que reflita a aplicação do Fator Redutor do IDG, e como as licitantes devem precificar esse risco;*

(iv) *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento que explicite a base de incidência da Taxa de Gerenciamento e a sua articulação com o mecanismo de desconto por desempenho.*

Resposta:

A célula k22 reflete a base de incidência da taxa de gerenciamento, que contempla a soma de todas as parcelas de remuneração (remuneração bruta), nos termos estabelecidos no item 1.6 do ANEXO 2.07, para cada Lote. Considerando a passagem dos recursos pelo FUC, a modelagem de referência é baseada nesta formulação, bem como assim se reflete nos preços unitários.

Igualmente, nos termos da fórmula estabelecida no item 1.4 do ANEXO 2.07, o fator redutor por desempenho incide após a aplicação das taxas e tributos indiretos. Destaca-se que do ponto de vista da modelagem de referência e do fluxo de caixa projetado, o fator redutor por desempenho não é aplicado, não afetando o fluxo de caixa, pois a projeção é feita em condições plenas da prestação dos serviços, atendendo a todos os requisitos e indicadores de forma integral. Portanto, a taxa de gerenciamento independe do mecanismo de desconto por desempenho.

Planilha 5.01; Minuta do Contrato – Lote BRT 1, Cláusula 6.2; Cláusula 13.10; Cláusula 30.4; Cláusula 30.6; Anexo 2.07

Pergunta 35: *O modelo econômico-financeiro do Lote BRT1 prevê investimento em infraestrutura de estações-tubo, nos Anos 0 a 2, no montante de R$ 16.214.638,92 (INFRAESTRUTURA!H37 + I37 + J37 = R$ 772.125,66 + R$ 7.450.546,59 + R$ 7.991.966,67).*

A mesma modelagem prevê a redução do parque de estações-tubo de 187 unidades, nos Anos 1 a 4, para 146 unidades a partir do Ano 5 (KM_E_FROTA_BRT1, linha 152) — desativação de exatamente 41 estações-tubo, decorrente da reconfiguração de linhas associada à entrada em operação do VLT Expresso Metropolitano. Coerentemente, o custo agregado de manutenção dessas estações (INFRAESTRUTURA, linha 16) cai de R$ 57.090.962,34 no Ano 4 para R$ 47.862.231,49 no Ano 5, redução de 16,16%.

A Minuta de Contrato disciplina expressamente essa hipótese na Cláusula 13.10, segundo a qual, "na hipótese de implantação de novo modo de transporte diverso (…), incluindo o VLT EXPRESSO METROPOLITANO, (…) a CONCESSIONÁRIA terá direito à indenização somente dos BENS REVERSÍVEIS ainda não integralmente amortizados e dos custos diretos e comprovados de desmobilização de pessoal".

O presente pedido, portanto, não alega omissão de mecanismo indenizatório. O que se busca esclarecer é a operacionalização concreta dessa cláusula e a sua compatibilidade com o cronograma de amortização adotado no próprio modelo: o investimento é remunerado ao longo

do prazo da concessão, mas o ativo é desativado no Ano 5, de modo que subsiste saldo não amortizado relevante exatamente no momento da desativação.
Diante disso:

- ***(i)*** *Solicita-se que a URBS confirme: (a) o investimento de R$ 16.214.638,92 em estações-tubo nos Anos 0 a 2; (b) a redução de 187 para 146 estações-tubo a partir do Ano 5; e (c) a queda de 16,16% no custo agregado de manutenção entre o Ano 4 e o Ano 5;*
- ***(ii)*** *Solicita-se que a URBS confirme expressamente que as 41 estações-tubo a serem desativadas no Ano 5 integram a categoria de BENS REVERSÍVEIS, nos termos da Cláusula 6.2, e que a elas se aplica a indenização prevista na Cláusula 13.10. Solicita-se, ainda, o critério de apuração do "saldo não amortizado" referido nessa cláusula: curva de amortização aplicável, prazo considerado, taxa de desconto e tratamento de eventual valor residual;*
- ***(iii)*** *Solicita-se o detalhamento do procedimento e do prazo de pagamento da indenização: (a) se ela é devida e liquidada no exercício da desativação (Ano 5) ou somente ao término da concessão; (b) quem promove a apuração e se há contraditório da Concessionária; (c) se o pagamento se dá em parcela única, por abatimento na Remuneração ou por outro meio; e (d) qual mecanismo contratual a processa;*
- ***(iv)*** *Solicita-se que a URBS esclareça se o cronograma de amortização do investimento de R$ 16.214.638,92 adotado no modelo considera a desativação de 41 estações-tubo no Ano 5, ou se amortiza a integralidade do investimento ao longo de todo o prazo da concessão. Na segunda hipótese, solicita-se que informe como se concilia a remuneração de um ativo desativado com a regra da Cláusula 13.10, e se a indenização do saldo não amortizado está refletida em alguma linha do fluxo de caixa do modelo;*
- **(v)** *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento explicitando o tratamento econômico e contratual da desativação das 41 estações-tubo, de modo a permitir sua precificação pelas licitantes.*

Resposta:

As estações-tubo são bens reversíveis. Como tal, na modelagem de referência, amortiza-se a integralidade do investimento ao longo de todo o prazo da concessão, fato este refletido na formação dos Preços Unitários do Anexo 2.8 item 2.2.1.1.

A menção à existência de saldo não amortizado, nos termos do item 13.10 da Minuta de Contrato, somente pode ser averiguada *ex-post* (após a concretização do fato), na medida em que, como exposto, a formação da remuneração partiu da premissa de amortização da integralidade do investimento ao longo de todo o prazo da concessão.

Planilha 5.01; Anexo 4.02, Capítulo 9.3 e item 5.2; Anexo 4.03, Seções 2.1 e 4.2; Respostas da Consulta Pública, ID 57; Lei Federal nº 14.789/2023; Lei Federal nº 11.079/2004, art. 6º, §§ 2º e 3º; Ata da Audiência Pública

Pergunta 36: *A concessão é estruturada com Subvenção para Investimento, expressamente disciplinada no Anexo 4.03 e fundada, quanto ao tratamento do crédito fiscal, na Lei Federal nº 14.789/2023, no montante de aproximadamente R$ 893,7 milhões para o conjunto dos 5 Lotes, conforme o Anexo 4.02, Capítulo 9.3.*

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Na Planilha 5.01, a linha 50 da aba DRE, destinada ao crédito fiscal relacionado à subvenção, emprega fórmula do tipo ÍNDICE(PREMISSAS!$G$29:$H$32; PREMISSAS!$G$28; 2). Como a célula de seleção PREMISSAS!G28 contém o valor 2, a fórmula aponta para a célula H30, que está vazia. O resultado é zero em todos os 15 anos do fluxo — não apenas a partir de determinado exercício, mas em todo o horizonte da concessão.

Esse resultado não parece decorrer do desempenho projetado da concessão. Os próprios dados do modelo mostram resultado antes de tributos negativo em um único exercício (Ano 3, −R$ 6,56 milhões) e positivo e crescente do Ano 4 ao Ano 15 (de aproximadamente R$ 38 milhões a R$ 141 milhões). Não se identifica, portanto, no próprio fluxo, prejuízo contábil continuado que explique, por si só, a manutenção do crédito em zero durante todo o horizonte.

Em paralelo, o Anexo 4.03, Seção 4.2, reconhece expressamente que o crédito fiscal instituído pela Lei Federal nº 14.789/2023 ainda não pôde ser apurado e outorgado pela Receita Federal do Brasil e afirma que não é possível antecipar qual entendimento será adotado quanto à sua existência e base de cálculo. Ao mesmo tempo, atribui à CONCESSIONÁRIA o dever de empreender melhores esforços para habilitar-se e obter o crédito e determina a sua restituição integral ao PODER CONCEDENTE na hipótese de reconhecimento pela RFB.

A questão tributária deve ser examinada também à luz da escolha do modelo de contratação. O próprio Anexo 4.03, Seção 2.1, registra que a concessão comum e a concessão patrocinada foram comparadas sob a perspectiva de financiabilidade e que a concessão patrocinada chegou a ser recomendada por sua aderência mais direta aos requisitos de projetos com elevado volume de investimentos, tendo a URBS posteriormente optado por uma concessão comum adaptada, associada a subsídio tarifário, garantias e subvenção para investimento. As Respostas da Consulta Pública, inclusive no ID 57, reafirmam a existência dessa avaliação comparativa.

Há, ainda, diferença jurídico-tributária potencialmente material entre os mecanismos. Na concessão patrocinada, o art. 6º, § 2º, da Lei Federal nº 11.079/2004 admite aporte de recursos em favor do parceiro privado para obras e aquisição de bens reversíveis, contando esse aporte com disciplina tributária própria no § 3º do mesmo artigo. Já no modelo licitado, a opção foi pela Subvenção para Investimento submetida à Lei Federal nº 14.789/2023, cujo crédito fiscal depende de habilitação e das condições legais de apuração e cuja interpretação pela RFB é reconhecida pelo próprio Anexo 4.03 como ainda não consolidada.

Conforme registrado em audiência pública, foi informado que teria sido realizado, no âmbito da estruturação do projeto e com participação do BNDES, estudo de vantajosidade entre a solução adotada e a alternativa de concessão patrocinada com aporte de recursos. Diante da incerteza tributária expressamente reconhecida no Edital e do fato de a modelagem econômica publicada manter o crédito fiscal em zero, surge dúvida objetiva quanto às premissas efetivamente empregadas nessa comparação e quanto à permanência de suas conclusões na versão final da modelagem.

Diante disso:

- ***(i)*** *Solicita-se que a URBS confirme o conteúdo da fórmula da linha 50 da aba DRE e esclareça se o resultado igual a zero em todos os 15 anos do fluxo decorre de premissa deliberada de modelagem ou de erro de referência da função ÍNDICE, que aponta para a célula vazia PREMISSAS!H30. Solicita-se, ainda, que informe qual é o conteúdo pretendido para as células PREMISSAS!G29:H32 e o significado do seletor PREMISSAS!G28;*
- ***(ii)*** *Caso a manutenção do crédito em zero seja deliberada, solicita-se a memória de cálculo e a justificativa que a fundamentam. Requer-se, ainda, que a URBS informe, para cada Lote e ano da modelagem, o valor do crédito fiscal que poderia resultar*

da aplicação da Lei nº 14.789/2023 sobre a parcela elegível da receita de subvenção, observadas as condições legais de habilitação e apuração, bem como o efeito de sua inclusão sobre a TIR, o VPL, a necessidade de capital de giro e o fluxo de caixa da CONCESSIONÁRIA;

(iii) *Solicita-se que a URBS esclareça o tratamento tributário integral conferido à receita de Subvenção para Investimento no modelo econômico-financeiro, indicando, separadamente, IRPJ, CSLL e, quando aplicável, PIS/COFINS e os efeitos da transição para IBS/CBS, com a identificação das linhas, rubricas e premissas em que tais efeitos estão refletidos. Solicita-se, especialmente, que esclareça se a alíquota zero indicada no item 5.2 do Anexo 4.02 para receitas tarifárias alcança ou não a receita de subvenção e onde está precificada eventual carga tributária residual;*

(iv) *Solicita-se que a URBS detalhe o mecanismo operacional da obrigação de restituir integralmente ao PODER CONCEDENTE o crédito fiscal eventualmente reconhecido pela RFB: forma, prazo e meio de restituição — abatimento da subvenção, redução da Remuneração, recolhimento direto ao FUC ou outro mecanismo. Solicita-se que esclareça, ainda: (a) se a CONCESSIONÁRIA será ressarcida pelo custo financeiro decorrente do intervalo entre a tributação da subvenção e a efetiva compensação ou ressarcimento do crédito; e (b) qual tratamento econômico-financeiro será dado à hipótese de a RFB não reconhecer, reconhecer apenas parcialmente ou reconhecer em momento posterior o crédito fiscal esperado;*

(v) *Considerando a avaliação comparativa entre concessão comum adaptada e concessão patrocinada registrada no Anexo 4.03 e nas Respostas da Consulta Pública, bem como a informação prestada em audiência pública acerca da existência de estudo de vantajosidade elaborado no âmbito da estruturação com participação do BNDES, solicita-se que a URBS disponibilize integralmente os estudos, notas técnicas, pareceres, planilhas, memórias de cálculo e demais documentos que embasaram essa comparação, identificando autoria, data, versão e as premissas econômico-financeiras e tributárias utilizadas;*

(vi) *Solicita-se que a URBS informe, de forma comparativa, quais premissas tributárias foram adotadas na avaliação de vantajosidade entre: (a) a concessão comum adaptada com Subvenção para Investimento submetida à Lei nº 14.789/2023; e (b) a concessão patrocinada com aporte de recursos para obras e aquisição de bens reversíveis, na forma do art. 6º, § 2º, da Lei nº 11.079/2004. Requer-se que sejam explicitados, para cada alternativa, os efeitos considerados sobre IRPJ, CSLL, PIS/COFINS e demais tributos aplicáveis, o momento de reconhecimento das receitas, o fluxo de caixa tributário, o custo de financiamento, a necessidade de capital, a TIR, o VPL, o esforço financeiro do Poder Público e o custo global da concessão;*

(vii) *Solicita-se que a URBS esclareça, especificamente, se o estudo comparativo considerou como certa, provável, parcial ou nula a obtenção do crédito fiscal da Lei nº 14.789/2023. Caso tenha considerado o crédito como certo ou integral, requer-se explicar como essa premissa se compatibiliza com o Anexo 4.03, que reconhece não ser possível afirmar o entendimento a ser adotado pela RFB, e com as Planilhas Econômico-Financeiras, que mantêm o crédito em zero. Caso o estudo tenha considerado crédito nulo, requer-se demonstrar como a concessão comum com Subvenção permaneceu vantajosa frente à alternativa de concessão patrocinada com aporte de recursos, à luz do tratamento tributário e financeiro de cada modelo;*

(viii) *Requer-se, ainda, que a URBS apresente análise de sensibilidade da comparação entre os dois modelos, contemplando, no mínimo, três cenários para a Subvenção para Investimento: (a) não reconhecimento do crédito fiscal; (b) reconhecimento parcial e/ou tardio do crédito; e (c) reconhecimento integral, com o respectivo prazo de realização financeira. Para cada cenário, solicita-se a comparação com a*

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

alternativa de aporte de recursos da Lei nº 11.079/2004, demonstrando os efeitos sobre o custo público líquido, a necessidade de financiamento privado, a Remuneração Referencial, a TIR e o VPL de cada Lote;

(ix) *Solicita-se que a URBS confirme se, consideradas as premissas tributárias da versão final do Edital e das Planilhas 5.01 a 5.05, permanece válida a conclusão de vantajosidade que fundamentou a escolha da concessão comum adaptada em detrimento da concessão patrocinada. Caso tenha havido atualização posterior do estudo comparativo, requer-se sua publicação integral; caso não tenha havido, solicita-se esclarecer por que a alteração ou a incerteza das premissas tributárias não demandou nova avaliação comparativa;*

(x) *Solicita-se, por fim, que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento que: (a) retifique a fórmula da linha 50 da aba DRE das Planilhas Econômico-Financeiras, caso confirmado erro de referência; (b) explicite o tratamento tributário da Subvenção para Investimento; e (c) disponibilize os estudos e memórias de cálculo que fundamentaram a escolha entre concessão comum com subvenção e concessão patrocinada com aporte de recursos.*

Resposta:

Em relação aos itens “i” a “iii”, a Modelagem de referência considerou o crédito fiscal zero, sendo que caso ele seja obtido, deverá ser aplicado o estabelecido na Subcláusula 25.17.6 da Minuta de Contrato, confirmando-se o conteúdo da linha 50 da DRE. As demais células citadas não interferem nos resultados da modelagem de referência, sendo mecanismos internos da planilha, que estavam como “células ocultas”. No que se refere a incidência de IRPJ, PIS/COFINS (cuja extinção ocorrerá em 2027) e/ou IBS/CBS, o tratamento contábil é de apropriação da receita de subvenção à medida que ocorre a amortização do ativo (intangível), de modo que o valor adicionado (receita de subvenção – amortização) é zero. Portanto, eventuais débitos e créditos se anulam ou a base de lucro é zero, gerando efeito tributário nulo, ainda que haja incidência..

Quanto ao item “iv”, a Subcláusula 25.17.6 da Minuta de Contrato estabelece que o valor do crédito fiscal efetivamente obtido será descontado da Remuneração da Concessionária, facultando-se ao Poder Concedente realizar o desconto mediante retenção parcelada caso haja risco à sustentabilidade financeira da Concessão e do provimento adequado dos Serviços e Escopos da Concessão.

Nesse contexto, não se vislumbram novos custos financeiros especificamente relacionados ao requerimento e ao processamento do crédito fiscal, uma vez que o recebimento e a administração das receitas de Subvenção já se encontram disciplinados pelo Anexo 2.06 (Diretrizes para a Garantia Pública), inclusive mediante a instituição da Conta Subvenção e a movimentação dos Recursos de Subvenção pelo Agente Depositário. Não há, portanto, movimentação, custódia ou administração de valores especificamente criada para o requerimento do crédito fiscal.

Quanto ao risco relacionado ao reconhecimento do crédito fiscal, o item 47 do Anexo 2.10 (Matriz de Riscos) atribui ao Poder Concedente o risco de indeferimento da solicitação ou de atraso em sua análise pelo órgão competente, desde que a Concessionária tenha empreendido os melhores esforços para sua obtenção, na forma da Subcláusula 25.17 do Contrato. Assim, a ausência de reconhecimento do crédito fiscal, seu reconhecimento parcial ou o atraso em sua análise observarão a alocação

de riscos estabelecida contratualmente, condicionada ao cumprimento, pela Concessionária, das obrigações relativas à adoção dos melhores esforços para sua obtenção.

Nesses termos, caso o crédito fiscal seja efetivamente obtido, seu valor será descontado da Remuneração da Concessionária, nos termos da Subcláusula 25.17.6, podendo o Poder Concedente realizar a retenção de forma parcelada nas hipóteses ali previstas. Caso o crédito não seja reconhecido, não haverá valor de crédito fiscal a ser descontado. Na hipótese de reconhecimento parcial, o desconto observará o valor efetivamente obtido, e, no caso de reconhecimento posterior, o desconto será realizado quando efetivamente obtido o respectivo crédito, observadas as condições contratuais aplicáveis.

Quanto aos itens “v” a “x”, foi disponibilizado aos Licitantes o Estudo Técnico Preliminar (ETP), que compreende, entre outras informações, o Anexo 4.02 (Avaliação Econômico-Financeira) e o Anexo 4.03 (Modelo de Concessão), contendo informações e premissas consideradas para a estruturação econômico-financeira e jurídico-contratual da Concessão. 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, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos, inclusive quanto à alocação de riscos. Para esse fim, 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.

Nesse sentido, as informações disponibilizadas no ETP e nos demais documentos da Licitação constituem os elementos de referência para que as Licitantes desenvolvam suas próprias avaliações e projeções, não cabendo à Administração Pública substituir os estudos econômico-financeiros próprios de cada Licitante.

Minuta do Contrato, Lote BRT 1, Cláusulas 13.10, 30.4, 32.7, 30.6; Anexo 2.10; Anexo 3.02; Anexo 3.03

Pergunta 37: *O modelo econômico-financeiro e as especificações operacionais do Lote BRT1 pressupõem a entrada em operação do VLT Expresso Metropolitano no início do Ano 5 da concessão, com a consequente reconfiguração de linhas e redução da frota a partir desse exercício (Anexos 3.02 e 3.03).*

O VLT Expresso Metropolitano é projeto exógeno ao contrato de concessão, cuja implantação não está sob a governança nem do Poder Concedente municipal nem da Concessionária.

A leitura da Minuta de Contrato identifica dois dispositivos correlatos: a Cláusula 13.10, que assegura a indenização do saldo não amortizado de bens reversíveis na hipótese de o VLT entrar em operação e impactar o equilíbrio econômico-financeiro; e a Cláusula 32.7, com o subitem 32.7.1, que trata da hipótese inversa – a constatação, decorrido pelo menos 1 (um) ano da assunção, de que o VLT não venha mais a ser implantado conforme as premissas do Anexo 3.02, caso em que o Poder Concedente poderá exigir investimentos adicionais mediante termo aditivo precedido de prévia recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Nenhum dos dois dispositivos, contudo, trata expressamente do cenário intermediário e de maior probabilidade prática: o simples atraso do VLT – hipótese em que o projeto ainda será

implantado, porém em data posterior ao início do Ano 5. A Cláusula 32.7 exige a constatação de que o VLT "não venha mais a ser implantado", padrão distinto e mais exigente do que o mero atraso de cronograma.

O presente pedido, portanto, não alega a inexistência de qualquer mecanismo contratual sobre o VLT, mas busca esclarecer qual regra se aplica ao período de atraso, se houver.

Diante disso:

(i) *Solicita-se que a URBS confirme a leitura de que a Cláusula 13.10 disciplina a hipótese de implantação do VLT Expresso Metropolitano e seus efeitos sobre os bens reversíveis, ao passo que a Cláusula 32.7, com o subitem 32.7.1, disciplina a hipótese de constatação de que o VLT não venha mais a ser implantado — e que nenhuma das duas trata, de forma expressa, da hipótese de mero atraso na implantação;*

(ii) *Solicita-se que a URBS esclareça se a redução de frota e a reconfiguração de linhas programadas para o início do Ano 5 se aplicam automaticamente naquela data, independentemente de o VLT Expresso Metropolitano estar ou não em operação – ou se estão condicionadas à efetiva entrada em operação do VLT. Na hipótese de aplicação automática, solicita-se esclarecer como a Concessionária deverá atender à demanda remanescente, hoje transportada pelas linhas a serem reconfiguradas, com frota já reduzida;*

(iii) *Solicita-se que a URBS indique, de forma específica, qual dispositivo contratual disciplina a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no período compreendido entre o início do Ano 5 e a efetiva entrada em operação do VLT, na hipótese de atraso, esclarecendo: (a) se esse evento é tratado como risco do Poder Concedente ou da Concessionária, à luz do Anexo 2.10; (b) qual o mecanismo aplicável — Revisão Ordinária (Cláusula 30.4) ou Revisão Extraordinária (Cláusula 30.6 c/c 30.6.1); e (c) qual o marco temporal a partir do qual a Concessionária pode requerer a recomposição, considerando que a Cláusula 32.7 exige o decurso de pelo menos 1 (um) ano e a constatação de não implantação definitiva;*

(iv) *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento que discipline expressamente a hipótese de atraso do VLT Expresso Metropolitano, de modo a permitir às licitantes a precificação adequada desse risco.*

Resposta:

A premissa adotada pelo modelo é a implantação do VLT Expresso Metropolitano segundo as características operacionais consideradas no Anexo 3.02 (Especificações Operacionais dos Serviços do SIM), inclusive quanto aos seus efeitos sobre a configuração dos Serviços e da frota do Lote BRT1.

No que se refere ao item "i", a Subcláusula 13.10 disciplina a hipótese de implantação de novo modo de transporte que impacte o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, incluindo expressamente o VLT Expresso Metropolitano, assegurando à Concessionária, nessa hipótese, indenização pelos Bens Reversíveis ainda não integralmente amortizados e pelos custos diretos e comprovados de desmobilização de pessoal.

Por sua vez, a Subcláusula 32.7 não se limita à hipótese de não implantação definitiva do VLT. A disposição alcança a constatação, a partir de 1 (um) ano contado da Data de Assunção, de que o VLT não venha mais a ser implantado segundo as características

operacionais assumidas no Anexo 3.02. Assim, a hipótese compreende também situação em que a implantação venha a ocorrer posteriormente ou em condições distintas daquelas consideradas na modelagem. Nessa hipótese, o Poder Concedente poderá determinar a realização de Investimentos Adicionais, desde que precedidos de termo aditivo e de prévia recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Quanto ao item “ii”, a redução da frota e a reconfiguração das linhas previstas para o período posterior ao Ano 4 estão condicionadas à efetiva implantação do VLT Expresso Metropolitano, não se aplicando automaticamente apenas pelo transcurso do tempo. Assim, na hipótese de atraso da implantação, a Concessionária deverá continuar atendendo às linhas que seriam desmobilizadas após a implantação do VLT, observadas as diretrizes de oferta estabelecidas pelo Poder Concedente. Não haverá, portanto, redução automática da frota ou supressão das linhas em razão exclusivamente da chegada do Ano 5.

Quanto ao item “iii”, o atraso na implantação do VLT deverá ser analisado à luz da repartição de riscos estabelecida no Contrato. O Item 36 do Anexo 2.10 atribui à Concessionária o risco relacionado ao atendimento das diretrizes de oferta dos Serviços estabelecidas pelo Poder Concedente. Por sua vez, compete ao Poder Concedente definir os itinerários, viagens e horários programados das linhas, bem como as tipologias e características da frota, e pagar a Remuneração à Concessionária na forma estabelecida no Contrato.

Assim, na hipótese de atraso do VLT, a Concessionária deverá continuar prestando os Serviços segundo a programação de oferta determinada pelo Poder Concedente, inclusive em relação às linhas que, na modelagem, seriam desmobilizadas após a implantação do empreendimento, em linha com as Subcláusulas 17.4 e 17.4.1, que permitem o ajuste das especificações operacionais e do planejamento operacional em razão de alterações decorrentes de interface ou interferência com outras estruturas, redes, equipamentos e viários locais ou da Região Metropolitana de Curitiba. A prestação desses Serviços será remunerada na forma prevista no Contrato, de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

Ademais, o atendimento da demanda das linhas a serem suprimidas ou alteradas com a implantação do VLT Expresso Metropolitano será realizado pela parcela da frota a ser disponibilizada pelo Poder Concedente, razão pela qual não haverá necessidade de realização de investimentos na aquisição destes veículos no caso de haver eventual alteração no prazo considerado para a implantação daquele empreendimento. Nessa hipótese, o modelo de remuneração permite a adequada cobertura dos custos operacionais incorridos pela prorrogação da operação da frota, mediante a aplicação dos Preços Unitários às quantidades associadas (frota, produção quilométrica e horas operadas).

Quanto ao item “iv”, não se mostra necessária a publicação de Errata ou Boletim de Esclarecimento específico para disciplinar o atraso do VLT Expresso Metropolitano. A Minuta de Contrato e seus Anexos já estabelecem a repartição de riscos aplicável, as consequências da efetiva implantação do empreendimento, o tratamento da hipótese de implantação em condições distintas das assumidas na modelagem e os mecanismos de ajuste do planejamento operacional, de remuneração da oferta e de eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

urbs

Prefeitura de
CURITIBA

.

Planilha 5.01; Anexo 2.08; Anexo 2.10

Pergunta 38: *A linha 51 da aba FLUXO_CAIXA_SPE da Planilha 5.01, denominada "Taxa de Risco — % do OPEX Elétrico Proporcional à Frota Reversível Elétrica", apresenta os seguintes valores verificados: Ano 1 (coluna K) — R$ 4.352.763,92; Ano 5 (coluna O) — R$ 1.344.578,93.*

A variação entre os dois exercícios corresponde a uma redução de 69,1% do valor apropriado a essa rubrica.

Essa redução ocorre exatamente no exercício em que, segundo a própria modelagem do Edital (Anexos 3.02, 3.03 e 3.04), a frota elétrica atinge operação plena — isto é, no momento de maior exposição da Concessionária ao risco tecnológico, operacional e de manutenção associado à eletromobilidade.

Nenhum dos Anexos publicados apresenta a memória de cálculo dessa rubrica nem explica a lógica de proporcionalidade que produz curva decrescente do prêmio de risco em sentido oposto à curva crescente da frota elétrica.

Diante disso:

- ***(i)*** *Solicita-se que a URBS confirme os valores da linha 51 da aba FLUXO_CAIXA_SPE para o Ano 1 (R$ 4.352.763,92) e para o Ano 5 (R$ 1.344.578,93), bem como a redução de 69,1% entre os dois exercícios;*
- ***(ii)*** *Solicita-se que a URBS apresente a memória de cálculo completa da rubrica, indicando: (a) o percentual aplicado e a sua fonte metodológica; (b) a base de OPEX sobre a qual incide; (c) o critério de "proporcionalidade à Frota Reversível Elétrica" mencionado no próprio rótulo da linha; e (d) a série completa dos valores ao longo dos 15 anos da concessão;*
- ***(iii)*** *Solicita-se que a URBS esclareça a justificativa técnica para que o prêmio de risco associado ao custo operacional da frota elétrica decresça precisamente no exercício em que essa frota atinge operação plena, explicitando de que modo essa curva é compatível com a alocação de riscos tecnológicos e operacionais estabelecida no Anexo 2.10;*
- ***(iv)*** *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento com a memória de cálculo e a motivação da rubrica, ou com a sua retificação, caso se confirme tratar-se de erro de modelagem.*

Resposta:

Esclarece-se que a parcela MOBS contempla, além da frota elétrica reversível subvencionada, a frota inicial do contrato disponibilizada pelo Poder Concedente. Por essa razão, o valor resultante é maior no início do contrato, pois à medida em que a frota elétrica vai sendo implantada, a frota que havia sido disponibilizada pelo Poder Concedente, termina por ser substituída.

No caso da frota disponibilizada, a base de cálculo para a parcela MOBS é maior, pois a participação privada no capital deste bem é nula, enquanto na frota elétrica reversível, há de fato participação privada em paralelo à participação pública via subvenção.

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

Quando há participação privada, a remuneração que contempla os riscos envolvidos sobrecai sobre a parcela de capital, por intermédio da TIR que reflete o *WACC*, embutido neste último o prêmio de risco. Como consequência, ainda que a frota elétrica cresça, a parcela MOBS decresce em relação ao momento inicial.

Planilha 5.01; Anexo 2.07; Anexo 2.10; Anexo 4.02

Pergunta 39: *A aba Energia da Planilha 5.01 contém, lado a lado, as duas referências tarifárias aplicáveis à recarga da frota elétrica: os parâmetros de Fora-Ponta, nas linhas 31 e 32, e os parâmetros de Ponta, nas linhas 33 e 34, sendo o valor da linha 34 de R$ 1,595/kWh.*

*A verificação das fórmulas de custo efetivamente utilizadas pelo modelo — células AR21 a AR26 da mesma aba — indica que elas referenciam somente a linha 32 (Fora-Ponta). O padrão da fórmula é "=AO22*$AP$32+($AQ$32+$AR$32)*AJ22/12", cujo componente tarifário corresponde a R$ 0,498/kWh, valor da referência Fora-Ponta. Não foi localizada, no modelo, fórmula de custo que referencie as linhas 33 ou 34.*

Em outras palavras: os dados da tarifa de Ponta estão publicados na planilha, mas não são utilizados por nenhuma fórmula de custo identificada — o que equivale a assumir, como premissa, que nenhuma parcela da recarga da frota ocorrerá em horário de ponta ao longo dos 15 anos da concessão.

Essa premissa tem efeito direto sobre o custo operacional da frota elétrica, cuja entrada em operação plena está prevista para o Ano 5 da concessão, e não foi explicitada nem justificada em nenhum dos Anexos publicados.

Diante disso:

- ***(i)*** *Solicita-se que a URBS confirme se as fórmulas de custo de energia da frota elétrica (células AR21 a AR26 da aba Energia) referenciam exclusivamente os parâmetros tarifários da linha 32 (Fora-Ponta), sem qualquer referência às linhas 33 e 34 (Ponta), e esclareça a finalidade da inclusão dos dados da tarifa de Ponta na planilha, caso não sejam empregados em nenhum cálculo de custo;*
- ***(ii)*** *Solicita-se que a URBS apresente a memória de cálculo e a premissa operacional que sustentam o custeio da recarga integralmente à tarifa Fora-Ponta, indicando, em especial: (a) a curva de recarga considerada (janelas horárias, potência instalada nos eletropostos e tempo de recarga por tipologia de veículo); (b) a compatibilidade dessa curva com a escala de operação da frota nos horários de pico; e (c) o estudo que demonstre a suficiência da janela Fora-Ponta para a recarga de toda a frota elétrica prevista, inclusive em regime maduro;*
- ***(iii)*** *Solicita-se que a URBS esclareça: (a) se existe restrição contratual ou operacional que vede à Concessionária a recarga da frota em horário de ponta; e (b) na hipótese de a operação exigir recarga em horário de ponta — e, portanto, a incidência da tarifa de Ponta —, a que título e por qual mecanismo (Reajuste, Revisão Ordinária ou Reequilíbrio Extraordinário) esse custo adicional seria tratado, ou se ele é integralmente alocado à Concessionária sem direito a recomposição;*
- ***(iv)*** *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento que explicite a premissa tarifária adotada para o custo de energia da frota elétrica, com a respectiva memória de cálculo, ou que retifique as fórmulas de custo, se for o caso.*

Resposta:

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

A aba Energia apresenta as informações e memórias empregadas no cálculo dos consumos de energia da frota de ônibus elétricos e respectivos custos. Especificamente, a tabela mencionada na solicitação de esclarecimento nada mais é do que a reprodução dos valores de tarifa de energia elétrica da COPEL (Distribuidora de Energia que atende a Curitiba) que foi dado conhecimento a todos os interessados.

O estudo de carregamento da frota de ônibus elétricos considerou as grades operacionais das linhas previstas para operarem com ônibus dessa tecnologia e respectiva alocação de ônibus ao longo dos dias úteis, além dos consumos específicos que foram calculados com base em simulações de marcha nos percursos das linhas e características veiculares. Como resultante, não foi necessária a previsão de recarga de ônibus nos períodos de hora-ponta de consumo de energia, como pode ser observado nas figuras 9 e 10 (Diagrama de demanda por faixas horárias) do Anexo 3.06.

Incumbe integralmente aos proponentes realizarem os estudos de recarga da frota de ônibus elétricos e respectivos cálculo dos custos a serem empregados em sua proposta. Para tanto, o Anexo 3.02 – Especificações operacionais dos serviços do SIM apresenta as informações operacionais das linhas que serão operadas com ônibus elétricos.

Planilha 5.01; Anexo 4.02

Pergunta 40: *A Necessidade de Capital de Giro do modelo econômico-financeiro do Lote BRT1 é calculada na linha 76 da aba FLUXO_CAIXA_SPE da Planilha 5.01, segundo fórmula que divide o custo operacional do ano por um número fixo (24) e subtrai o montante já constituído nos anos anteriores.*

A verificação das fórmulas confirma dois fatos objetivos: (i) o número 24 está inserido diretamente no código das fórmulas (valor fixo, não vinculado a qualquer célula de premissa nem a qualquer parâmetro documentado nos Anexos); e (ii) a base sobre a qual ele incide é exclusivamente a linha 40 (OPEX), não incluindo serviço da dívida — juros e amortização —, tributos ou quaisquer outras saídas de caixa da Sociedade de Propósito Específico.

Nenhum dos Anexos publicados apresenta a memória de cálculo desse parâmetro nem indica a que ciclo financeiro, em dias, ele corresponde, tampouco a razão da exclusão do serviço da dívida e dos tributos da base de cálculo.

O dimensionamento do capital de giro é premissa determinante da estrutura de capital da SPE e da capacidade de a Concessionária honrar seus compromissos ao longo dos 15 anos de contrato, razão pela qual sua auditabilidade é indispensável à formulação de proposta responsável.

Diante disso:

(i) *Solicita-se que a URBS apresente a memória de cálculo do divisor fixo "24" empregado nas fórmulas da linha 76, esclarecendo: (a) a que ciclo financeiro, expresso em dias, esse divisor corresponde; (b) qual estudo, parâmetro setorial ou dado operacional o fundamenta; e (c) a razão de estar inserido diretamente no código das fórmulas, e não em célula de premissa auditável e passível de sensibilidade, como ocorre com os demais parâmetros do modelo;*

(ii) *Solicita-se que a URBS esclareça a razão de a base de cálculo da Necessidade de Capital de Giro compreender exclusivamente o custo operacional (linha 40),*

excluindo o serviço da dívida (juros e amortização), a carga tributária e as demais saídas de caixa da Sociedade de Propósito Específico. Solicita-se, em particular, que informe se a exclusão dessas rubricas decorre de premissa expressa de modelagem — e, nesse caso, qual a sua fundamentação técnica — ou se a reserva assim dimensionada foi considerada suficiente para fazer frente ao conjunto das obrigações de curto prazo da Concessionária;

(iii) *Solicita-se que a URBS informe se foi realizado estudo de sensibilidade do modelo à variação do prazo do ciclo financeiro e à inclusão do serviço da dívida e dos tributos na base de cálculo do capital de giro e, em caso positivo, que o disponibilize às licitantes; em caso negativo, que esclareça a razão de sua não realização, considerando o peso da rubrica na estrutura de capital da SPE;*

(iv) *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento que complemente o Anexo 4.02 e/ou as Planilhas Econômico-Financeiras com a memória de cálculo do parâmetro e a explicitação da base de cálculo adotada.*

Resposta:

No âmbito da modelagem, a referência para a formulação do capital de girou partiu: i) do fluxo de caixa do projeto desalavancado, portanto sem influência do serviço de dívida; ii) de uma *proxy* para o volume de capital de giro a ser empregado como saída de caixa no início do contrato, variação ao longo da execução contratual e entrada de caixa no encerramento, *proxy* esta que foi de 15 dias de operação balizada pelo volume econômico do OPEX em regime de competência, por isso a fração 1/24 (corresponde a participação de 15 dias em um ano de 360 dias). Esse volume representa a formação de capital necessária para financiar eventuais descasamentos entre entradas e saídas de caixa oriundas da operação, inclusive tributos. A premissa é conservadora, na medida em que as receitas tarifárias oriundas do FUC, notadamente, possuem recebimento em prazos bastante exíguos, enquanto os custos de operar e manter podem apresentar prazo de pagamento em ciclos maiores, sob negociação.

Portanto, a premissa adotada representa uma média entre fluxos positivos e negativos, com viés conservador, permitindo a adequada remuneração da concessão sob a base referencial. Reitera-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, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos, inclusive quanto à sistemática de remuneração, à Revisão Ordinária e à alocação de riscos.

Planilha 5.01

Pergunta 41: *A Planilha 5.01 (Modelo Econômico-Financeiro do Lote BRT1), publicada pela URBS em 19/08/2026 como parte integrante do Edital, calcula a Necessidade de Capital de Giro na linha 76 da aba FLUXO_CAIXA_SPE.*

Em todos os anos do horizonte da concessão, exceto o último, a fórmula obedece a um único padrão: o valor do OPEX do ano (linha 40) dividido por 24, subtraído do somatório das necessidades de capital de giro já constituídas nos anos anteriores — ou seja, "=<coluna>40/24-SOMA($J76:<coluna anterior>76)".

A célula Y76, correspondente ao Ano 15, rompe esse padrão em dois pontos simultâneos: (i) referencia a célula Y33, que está vazia, em lugar da célula Y40 (OPEX do Ano 15); e (ii) adota o divisor 6, em lugar do divisor 24 empregado em todos os demais anos. A fórmula efetivamente publicada é "=Y33/6-SOMA($J76:X$76)".

O recálculo integral do arquivo, substituindo-se apenas a fórmula da célula Y76 por "=Y40/24-SOMA($J76:X$76)" e mantendo-se todas as demais premissas do modelo, altera de forma relevante os indicadores de retorno do projeto: a Taxa Interna de Retorno passa de 10,14% para 10,08%, e o Valor Presente Líquido, hoje nulo, passa a negativo em R$ 1.551.689,96.

Registre-se, para precisão da referência, que o custo médio ponderado de capital (WACC) efetivamente empregado nas planilhas econômico-financeiras é de 10,14% (10,1353952076% sem arredondamento), e não o percentual de 10,79% que consta por extenso do texto do Anexo 4.02 — divergência que é, ela própria, objeto de conferência à parte.

Considerando que o VPL nulo, no equilíbrio do modelo, é precisamente o que demonstra a viabilidade da Remuneração Referencial sobre a qual as licitantes ofertarão desconto, o ponto tem efeito direto sobre a formulação das propostas.

Diante disso:

- ***(i)*** *Solicita-se à URBS que confirme o conteúdo da fórmula da célula Y76 da aba FLUXO_CAIXA_SPE da Planilha 5.01 e esclareça se a divergência dessa célula em relação ao padrão adotado em todos os demais anos do horizonte da concessão — referência à célula vazia Y33 em lugar de Y40, e divisor 6 em lugar de 24 — decorre de premissa deliberada de modelagem ou de erro material de digitação. Sendo deliberada, solicita-se a memória de cálculo e a justificativa técnica que fundamentam, exclusivamente para o Ano 15, base de cálculo e divisor distintos dos empregados nos Anos 1 a 14;*
- ***(ii)*** *Solicita-se que a URBS confirme, ou infirme com a apresentação da memória correspondente, o resultado do recálculo do modelo com a correção da célula Y76 para "=Y40/24-SOMA($J76:X$76)", mantidas inalteradas todas as demais premissas: Taxa Interna de Retorno do projeto de 10,08% (em lugar de 10,14%) e Valor Presente Líquido negativo de R$ 1.551.689,96 (em lugar de valor nulo), descontado ao WACC de 10,14% do próprio modelo. Solicita-se, ainda, que a URBS esclareça se considera que um Valor Presente Líquido negativo, apurado à taxa de desconto do próprio modelo e antes de qualquer desconto ofertado pelas licitantes, é compatível com a demonstração de viabilidade econômico-financeira que fundamenta a Remuneração Referencial;*
- ***(iii)*** *Solicita-se que a URBS informe se a mesma divergência de fórmula no último ano do horizonte da concessão está presente nas Planilhas 5.02 (BRT2), 5.03 (Norte), 5.04 (Oeste) e 5.05 (Sul) e, em caso positivo, qual o efeito da correção sobre a TIR e o VPL de cada um desses Lotes;*
- ***(iv)*** *Diante do impacto direto do ponto sobre a formação do preço das propostas, solicita-se que a URBS informe se pretende publicar Errata ou Boletim de Esclarecimento retificando a Planilha 5.01 — e, se for o caso, as demais planilhas — em prazo que assegure às licitantes tempo hábil de reanálise antes da data de recebimento dos envelopes, em 17/11/2026.*

Resposta:

Quanto ao cálculo do capital de giro, a fórmula do último ano deve fazer com que o Total Nominal seja nulo, uma vez que essa rubrica se caracteriza como um capital empregado durante o período de vigência contratual, que retorna ao acionista ao final

do contrato de concessão, a partir do encerramento das atividades da concessionária. O nome "capital de giro" advém exatamente dessa natureza que permite financiar as atividades da concessão, as quais apresentam descasamento entre o regime de competência e de caixa, refletido no diferencial do contas a pagar e o contas a receber de curto prazo (ou do ativo circulante e passivo circulante).

Desta forma, confirma-se a fórmula aplicada. Reitera-se que o capital de giro deve ter efeito nominal nulo ao final em moeda constante, mas que pode ter efeito econômico positivo ou negativo sobre o VPL, ainda que a soma nominal zero. Isso decorre da aplicação desse capital e retorno em momentos diferentes no tempo, cujo resultado econômico em fluxo de caixa descontado é um valor presente diferente de zero.

Quanto ao valor apontado de WACC no relatório Anexo 4.02, trata-se de um erro material, sem efeito nos demais valores, e que se deve ler 10,14% onde está 10,79%. Destaca-se que esse erro material não tem impacto na elaboração das propostas, e que as condições do Edital e seus Anexos são suficientes para tal finalidade.

Planilhas 5.01 a 5.05; Anexo 2.10; Anexo 3.04; Minutas de Contrato dos 5 Lotes – Cláusula 30.4 e Subcláusulas 30.4.1 e 30.4.2; Subcláusula 13.6.1, inciso (iii);

Pergunta 42: *O Anexo 3.04 torna o ar-condicionado obrigatório em toda a frota nova: o item 4.3.1 dispõe que "todos os ônibus zero quilômetros, independentemente do seu tipo, serão com ar-condicionado", e o item 4.3.3 estabelece que o material rodante adquirido para renovação da frota operacional e da frota reserva deverá obrigatoriamente ser equipado com ar-condicionado. O efeito econômico dessa exigência sobre o consumo de combustível, contudo, está fixado exclusivamente nas Planilhas 5.01 a 5.05. Quatro pontos motivam este pedido.*

***Primeiro**: as cinco planilhas adotam, em célula de entrada direta (valor fixo, sem fórmula) e em valor idêntico nos cinco Lotes, o parâmetro "Percentual de Consumo Adicional para Veículos com Ar-Condicionado", fixado em 13,00%. Esse percentual é aplicado de forma uniforme às nove categorias de veículo — o coeficiente de consumo de cada categoria "Com Ar" resulta da multiplicação do respectivo coeficiente "Sem Ar" por 1,13 —, sem diferenciação por porte do veículo, potência ou tipo do sistema de climatização, perfil de operação ou condição climática local. Diferentemente de outros parâmetros do mesmo bloco da aba "Parâmetros" — os coeficientes de lubrificantes (células F12 e F13), cujo rótulo registra "valor médio parametrização ANTP atualizados de outubro de 2023 para fevereiro de 2026", ou o consumo de peças e acessórios (linha 234), identificado como "Parâmetro ANTP" —, a célula do percentual de ar-condicionado não indica fonte, estudo, norma técnica ou metodologia de origem.*

***Segundo**: a metodologia da ANTP, adotada pelo próprio Modelo em diversos insumos, não fornece percentual de acréscimo por ar-condicionado. Seu Anexo III ("Método de Cálculo do Consumo de Combustível") consigna que o coeficiente de consumo "varia de empresa para empresa e de cidade para cidade em função de diversos fatores, tais como: tipo de equipamento utilizado, uso de ar-condicionado, uso do câmbio automático, condições de trânsito da região atendida (…)", e prescreve, como etapas obrigatórias do levantamento, "classificar a frota com e sem ar-condicionado" e "definir estratos z a partir das combinações das características dos veículos (classe, existência de ar-condicionado e de transmissão automática)", com taxa de amostragem calculada por estrato. Na Seção 2.1.1, a ANTP recomenda a obtenção dos coeficientes "com base em pesquisa específica que represente as condições operacionais de cada cidade e sua rede de transporte coletivo". E sua tabela de*

coeficientes de referência (Tabela A.III.1) vem acompanhada da ressalva expressa de que "esses valores se referem a veículos operando sem ar-condicionado e sem transmissão automática". Em síntese, a metodologia invocada pelo Modelo trata a presença de ar-condicionado como variável de estratificação obrigatória de uma medição local — e não como um acréscimo percentual padronizado.

***Terceiro**: existe medição técnico-científica publicada sobre exatamente esse efeito. O estudo da Fundação COPPETEC / COPPE-UFRJ (Relatório Final PET 19.566, de 04/03/2016), realizado com dados reais de operação comercial, cálculo de amostra mínima para significância de 5%, testes de normalidade e validação por telemetria embarcada, apurou, para a mesma classe de veículo, coeficiente de 0,402 l/km sem ar-condicionado e de 0,538 l/km com ar-condicionado — acréscimo de 33,8%, ou 29,9% na leitura mais conservadora dos intervalos de confiança publicados. Em qualquer das leituras, o resultado de campo é de duas a duas vezes e meia superior ao percentual de 13% adotado.*

***Quarto**: o parâmetro tem materialidade relevante. Nas próprias planilhas, as categorias "Diesel Com Ar" concentram R$ 1.548,3 milhões dos R$ 2.509,8 milhões de custo de óleo diesel dos cinco Lotes ao longo dos quinze anos — 61,7% do total. A adoção do percentual de 33,8%, mantidos todos os demais parâmetros, elevaria esse custo em 18,4%, o que corresponde a R$ 285,0 milhões adicionais, equivalentes a aproximadamente 1,5% da Remuneração Referencial total dos cinco Lotes — grandeza que se projeta diretamente sobre o espaço de desconto disponível às licitantes, dado que o critério de julgamento é o maior desconto sobre a Remuneração Referencial.*

Nesse sentido:

- ***(i)*** *Solicita-se que a URBS informe a fonte técnica e a memória de cálculo do percentual de 13% adotado como "Percentual de Consumo Adicional para Veículos com Ar-Condicionado", e disponibilize o estudo, levantamento, laudo ou ensaio que o embasou, com identificação de autoria e data. Solicita-se, ainda, que indique em qual item do Edital ou de seus Anexos essa fundamentação se encontra publicada, uma vez que não foi localizada pelo requerente nos documentos consultados;*
- ***(ii)*** *Na medida em que a metodologia ANTP é adotada pelo próprio Modelo Econômico-Financeiro em diversos insumos (lubrificantes, peças e acessórios e taxa de remuneração do serviço), mas não fornece, em nenhum de seus dispositivos, percentual de acréscimo de consumo por ar-condicionado: ao contrário, exige medição específica por cidade, com a frota classificada "com e sem ar-condicionado" e com estratos definidos a partir dessa característica, solicita-se que a URBS informe se foi realizada, para o sistema de transporte de Curitiba, a pesquisa específica de coeficientes de consumo prevista na Seção 2.1.1 e no Anexo III da metodologia ANTP, com a estratificação por presença de ar-condicionado ali exigida. Em caso positivo, solicita-se a publicação do levantamento — período, frota amostrada por estrato, taxa de amostragem, quilometragem e litros apurados, tratamento de discrepantes e coeficientes resultantes por categoria. Em caso negativo, solicita-se que informe qual critério técnico substituiu essa exigência metodológica na fixação do percentual de 13%;*
- ***(iii)*** *Como exemplo de medição técnico-científica do mesmo efeito – exatamente a pesquisa específica que a metodologia ANTP exige –, o estudo da Fundação COPPETEC / COPPE-UFRJ "Comparativo de consumo de combustível entre ônibus equipados com aparelhos de ar condicionado e ônibus convencionais" (Relatório Final, processo PET 19.566, 04/03/2016) apurou, para a mesma classe de veículo (ônibus urbano convencional), coeficiente de 0,402 l/km sem ar-condicionado e de 0,538 l/km com ar-condicionado – acréscimo de 33,8%. Mesmo na leitura mais conservadora dos intervalos de confiança publicados (0,408 l/km contra 0,530 l/km),*

o acréscimo seria de 29,9%. Solicita-se que a URBS se manifeste tecnicamente sobre a divergência entre o percentual de 13% adotado e o resultado de 33,8% apurado em medição de campo para a mesma classe de veículo, e informe se dispõe de estudo de medição, relativo a Curitiba ou a sistema comparável, que sustente percentual da ordem de 13%;

(iv) *O parâmetro não é de aplicação marginal: as categorias "Diesel Com Ar" concentram R$ 1.548,3 milhões dos R$ 2.509,8 milhões de custo de óleo diesel dos cinco Lotes ao longo dos quinze anos, ou 61,7% do total. A substituição do percentual de 13% pelo de 33,8%, mantidos todos os demais parâmetros do modelo, elevaria esse custo em 18,4% — R$ 285,0 milhões adicionais (BRT1: R$ 24,2 mi; BRT2: R$ 21,6 mi; Norte: R$ 72,2 mi; Oeste: R$ 88,5 mi; Sul: R$ 78,6 mi), equivalentes a aproximadamente 1,5% da Remuneração Referencial total. Solicita-se que a URBS confirme a correção desses valores, extraídos das planilhas oficiais, e se manifeste sobre o impacto do parâmetro na formação da Remuneração Referencial e, por consequência, no espaço de desconto disponível às licitantes, considerando que o critério de julgamento é o maior desconto sobre a Remuneração Referencial;*

(v) *O item 4.3.3 do Anexo 3.04 vincula a obrigatoriedade do ar-condicionado às "especificações do MEF", documento qualificado pelo item 3.1 como "instrumento dinâmico", periodicamente atualizado pelo Poder Concedente. As características do sistema de climatização exigido são, portanto, definidas em documento externo ao Edital e passível de alteração ao longo da concessão, enquanto o seu efeito econômico permanece fixado em percentual único para todo o prazo contratual. Solicita-se que a URBS esclareça: (a) qual a especificação de sistema de ar-condicionado vigente no MEF considerada na fixação do percentual de 13%, com indicação da versão e data do Manual; (b) se a atualização do MEF, com exigência de sistema de maior capacidade ou de regime de operação mais intenso, enseja revisão do coeficiente de consumo correspondente; e (c) se o percentual contempla o regime de operação contínua do sistema de climatização ou apenas regime parcial;*

(vi) *A Subcláusula 13.6.1, inciso (iii), impõe à Concessionária recursos tecnológicos que permitam "o monitoramento do efetivo consumo de combustível e de energia elétrica do MATERIAL RODANTE", e o item 3.2.1 do Anexo 3.04 exige que a telemetria informe o "estado do sistema de ar-condicionado (ativação, temperatura, alertas e visores de falhas)" — ou seja, o próprio Edital impõe o instrumental de medição que permitiria aferir, em operação real, o efeito do ar-condicionado sobre o consumo. Solicita-se que a URBS esclareça: (a) a quem é alocado, na Matriz de Riscos, o risco de divergência entre o coeficiente de consumo adotado no Modelo Econômico-Financeiro e o consumo efetivamente verificado em operação, com indicação do item correspondente; (b) se a constatação, em operação, de consumo superior ao previsto enseja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observando-se que o reajuste do custo variável do diesel incide sobre a variação do preço do combustível, e não sobre a quantidade consumida; e (c) se os coeficientes poderão ser corrigidos em Revisão Ordinária a partir dos dados de telemetria, à luz da vedação da Subcláusula 30.4.2;*

(vii) *Solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento que: (a) publique a memória de cálculo e o estudo de fundamentação do percentual de 13%; (b) realize ou publique a medição específica de coeficientes de consumo para o sistema de Curitiba, com estratificação por presença de ar-condicionado, na forma exigida pela metodologia ANTP invocada pelo próprio Modelo; e/ou (c) revise o parâmetro e republique as Planilhas 5.01 a 5.05, de modo a assegurar às licitantes a adequada precificação do risco de combustível.*

Resposta:

O *benchmark* realizado baseou-se em uma amostra relevante constituída pelo sistema do Município de São Paulo, com mais de 12 mil veículos, gerenciados pela SPTrans. Reitera-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, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos, inclusive quanto à sistemática de remuneração, à Revisão Ordinária e à alocação de riscos.

No que diz respeito ao item (c) da alínea (vi) da Pergunta, esclarece-se que a Revisão Ordinária, nos termos do ANEXO 2.07, item 4.2, abrangerá "a atualização e apropriação dos coeficientes de consumo, para melhor apuração dos custos incorridos com combustível e energia".

Anexo 2.07; Anexo 2.08; Anexo 2.10; Anexo 4.03; Edital, itens 14.2, inciso (v); Minutas de Contrato dos 5 Lotes — Subcláusula 30.4.2;

Pergunta 43: *O critério de julgamento desta CONCORRÊNCIA é o maior DESCONTO sobre a REMUNERAÇÃO REFERENCIAL (art. 33, II, da Lei nº 14.133/2021). Nos termos do item 1.6 do Anexo 2.07, o desconto ofertado é aplicado uma única vez, em cada mês de apuração, sobre a soma dos oito COMPONENTES TARIFÁRIOS — CT_INFRA_RECARGA, CT_INFRA_MOBURB, CT_CAP_MR, CT_VAR, CT_MO, CT_FIXO, CT_CL e CT_MOBS —, já reajustados. Registre-se, desde logo, que essa sistemática preserva a ponderação relativa entre as rubricas: não se alega, neste pedido, qualquer distorção aritmética de ponderação. Quatro pontos, de natureza econômico-financeira e regulatória, motivam este pedido.*

***Primeiro**: o desconto é permanente. O item 14.2 (v) do EDITAL exige que a LICITANTE declare que ele "integrará o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO DE CONCESSÃO (...) bem como perdurará durante toda a vigência do CONTRATO". A eficiência que fundamenta a proposta é, portanto, apropriada antecipadamente e em caráter definitivo, incidindo inclusive sobre componentes em que não há eficiência operacional possível — como o CT_CL, que é ressarcimento de custos licitatórios efetivamente incorridos, e o CT_MOBS, margem operacional sobre bens que a CONCESSIONÁRIA não adquiriu — e sobre componentes de compressibilidade praticamente nula, como o CT_MO, cujo valor decorre de convenção coletiva, e o CT_CAP_MR, que recupera o investimento em material rodante.*

***Segundo**: a REVISÃO ORDINÁRIA trienal pode reduzir essa mesma base. O Capítulo 4 do Anexo 2.07 prevê a revisão dos componentes, subcomponentes e da sua metodologia de apuração, considerando, "dentre outros fatores", "a variação significativa dos indicadores de produtividade da operação" e "a atualização e apropriação dos coeficientes de consumo"; e o item 4.6 determina que a revisão considere "notas fiscais de compras apresentadas pela CONCESSIONÁRIA". O custo efetivamente realizado torna-se, assim, insumo da reprecificação — sem que exista linha de base que distinga o ganho já precificado no desconto daquele obtido posteriormente.*

***Terceiro**: a metodologia dessa revisão não está publicada. O item 4.2.1 do Anexo 2.07 remete-a ao Anexo 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira), mas a verificação textual integral desse Anexo — estruturado em apenas três capítulos, sobre preços unitários e sua composição — não localiza uma única ocorrência das expressões "revisão ordinária", "produtividade", "eficiência" ou "ganho". O único comando metodológico é o item 4.5: "A metodologia da REVISÃO ORDINÁRIA será avaliada de acordo com as variações observadas pelo PODER CONCEDENTE".*

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

***Quarto**: faltam os dois elementos que a Lei Federal nº 12.587/2012 exige expressamente das revisões ordinárias — o "índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários" (art. 9º, § 10, II) e o "parâmetro ou indicador definido em contrato" para aferição do equilíbrio econômico-financeiro (art. 9º, § 10, III). O Anexo 4.03 transcreve ambos os incisos e anuncia a "incorporação, à concessão, de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das CONCESSIONÁRIAS", mas nenhum índice foi localizado nos Anexos vinculantes; e o item 5.1 do Anexo 2.07 define equilíbrio como o simples atendimento das condições do CONTRATO. Verificou-se, ainda, que as expressões "TIR" e "taxa interna de retorno" não constam do EDITAL nem dos Anexos 2.07, 2.08 e 2.10, e que o item 5.10.3 do Anexo 2.07 afasta expressamente qualquer direito à revisão da taxa de referência (CMPC).*

O efeito combinado é aritmeticamente determinado. Se a REVISÃO ORDINÁRIA reduzir a base paramétrica ao custo já realizado pela CONCESSIONÁRIA, o desconto incidirá uma segunda vez sobre uma base que ele próprio já havia reduzido, e a remuneração passará a situar-se abaixo do custo eficiente em percentual exatamente igual ao do desconto ofertado. Acrescente-se que, mesmo sem nova apropriação, o desconto cresce com a média ponderada dos índices que reajustam toda a base, enquanto a eficiência que o financia evolui apenas pelo índice da rubrica em que existe: um diferencial real de 1,0 ponto percentual ao ano entre ambos consome, ao 15º ano, 2,08% da remuneração do exercício.

Nota de instrução: as citações acima foram extraídas das versões vf1/vf2 dos Anexos publicados pela URBS e das minutas contratuais dos cinco Lotes. Solicita-se que a resposta confirme as regras vigentes com indicação dos itens correspondentes nas versões atuais dos documentos.

Nesse sentido:

(i) *O item 4.2.1 do Anexo 2.07 estabelece que a REVISÃO ORDINÁRIA "abrangerá os preços e parâmetros técnicos, bem como as composições de preços unitários resultantes, tudo conforme descrito neste ANEXO e no ANEXO 2.08 (Metodologia de Cálculo Econômico-financeira)". Ocorre que o Anexo 2.08, cuja estrutura se limita a três capítulos (1. Introdução; 2. Dos Preços Unitários dos Componentes Tarifários; 3. Da Composição dos Preços Unitários), não contém nenhuma disciplina de revisão ordinária — a verificação textual integral do documento não localiza uma única ocorrência das expressões "revisão ordinária", "produtividade", "eficiência" ou "ganho". O único comando metodológico localizado é o item 4.5 do próprio Anexo 2.07: "A metodologia da REVISÃO ORDINÁRIA será avaliada de acordo com as variações observadas pelo PODER CONCEDENTE". Solicita-se que a URBS: (a) indique o dispositivo específico em que está publicada a metodologia da REVISÃO ORDINÁRIA a que remete o item 4.2.1; (b) caso a metodologia não esteja publicada, informe se será publicada antes da data de apresentação das propostas; e (c) esclareça o alcance do item 4.5, precisando se a metodologia será definida unilateralmente pelo PODER CONCEDENTE a cada ciclo trienal e, em caso afirmativo, quais critérios objetivos limitarão essa definição;*

(ii) *O art. 9º, § 10, inciso II, da Lei Federal nº 12.587/2012 determina que as revisões ordinárias das tarifas de remuneração deverão "incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários". O Anexo 4.03 transcreve esse comando e anuncia, em texto próprio, "a revisão tarifária de cada componente e incorporação, à concessão, de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das CONCESSIONÁRIAS". Entretanto, não foi localizado, no EDITAL ou em seus Anexos, o índice de transferência exigido pela lei: não há percentual de compartilhamento, fator de produtividade, fórmula de apuração ou período de referência. O Anexo 2.07 limita-se a arrolar, entre os fatores que a revisão*

"considerará, dentre outros", "a variação significativa dos indicadores de produtividade da operação" e "a atualização e apropriação dos coeficientes de consumo". Solicita-se que a URBS: (a) indique o dispositivo em que se encontra o índice de transferência de que trata o art. 9º, § 10, II, da Lei nº 12.587/2012; (b) na sua ausência, informe qual será o percentual de compartilhamento dos ganhos entre CONCESSIONÁRIA e sistema, o método de apuração e a periodicidade; e (c) esclareça se a expressão "dentre outros fatores", constante do item 4.2 do Anexo 2.07, permite ao PODER CONCEDENTE considerar fatores não arrolados no EDITAL, hipótese em que se requer a indicação dos limites dessa margem;

(iii) *O art. 9º, § 10, inciso III, da Lei Federal nº 12.587/2012 determina que as revisões ordinárias deverão "aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão (...) conforme parâmetro ou indicador definido em contrato". O item 5.1 do Anexo 2.07 dispõe que "sempre que forem atendidas as condições do CONTRATO, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro" — definição que não constitui parâmetro nem indicador de aferição. Verificou-se, ademais, por busca textual integral, que as expressões "TIR" e "taxa interna de retorno" não constam do EDITAL, do Anexo 2.07, do Anexo 2.08 nem do Anexo 2.10, e que o item 5.10.3 do Anexo 2.07 dispõe que a taxa de desconto empregada em recomposição "não implica qualquer direito à revisão relacionada à taxa de referência constante do Relatório de Avaliação Econômico-financeira (CMPC)". Solicita-se que a URBS: (a) indique qual é o parâmetro ou indicador contratual de aferição do equilíbrio econômico-financeiro exigido pelo inciso III; (b) esclareça se o item 5.1 do Anexo 2.07 deve ser lido como esse parâmetro e, em caso afirmativo, como se afere objetivamente o equilíbrio por meio dele; e (c) confirme se, na ausência de parâmetro, a verificação do equilíbrio em cada REVISÃO ORDINÁRIA tomará por referência o fluxo de caixa da PROPOSTA ECONÔMICA vencedora;*

(iv) *O EDITAL, no item 14.2 (v), exige que a LICITANTE declare "que o DESCONTO oferecido na PROPOSTA ECONÔMICA integrará o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO DE CONCESSÃO (...) bem como perdurará durante toda a vigência do CONTRATO". O desconto, portanto, já incorpora antecipadamente a eficiência que a licitante estima obter. De outro lado, o item 4.6 do Anexo 2.07 determina que a REVISÃO ORDINÁRIA considere "notas fiscais de compras apresentadas pela CONCESSIONÁRIA", de modo que o custo efetivamente realizado passa a ser insumo da reprecificação da base paramétrica. Da combinação dos dois dispositivos resulta risco de dupla apropriação do mesmo ganho: se a base for reduzida ao custo já realizado pela CONCESSIONÁRIA, o desconto — que permanece integral — incidirá uma segunda vez sobre uma base que já havia sido por ele reduzida. O efeito é aritmeticamente exato: com desconto de 15%, uma base referencial de 100 corresponde a um custo eficiente de 85 e a uma remuneração de 85; reduzida a base a 85 pela revisão, a remuneração passa a 72,25, ou 15% abaixo do custo eficiente da própria CONCESSIONÁRIA. Solicita-se que a URBS: (a) confirme que o DESCONTO ofertado representa a eficiência já assumida na PROPOSTA ECONÔMICA e integra o equilíbrio original do CONTRATO; (b) esclareça se será estabelecida linha de base na data de apresentação das propostas, de modo a distinguir a eficiência já precificada no desconto daquela obtida posteriormente; e (c) confirme que somente ganhos adicionais, posteriores, comprovados e recorrentes poderão ser objeto de compartilhamento na REVISÃO ORDINÁRIA, em observância à vedação da Subcláusula 30.4.2 das minutas, segundo a qual "a REVISÃO ORDINÁRIA não poderá impactar a repartição de riscos originalmente prevista neste CONTRATO";*

(v) *A fórmula do item 1.6 do Anexo 2.07 aplica o fator (1 − DT) sobre a soma dos oito COMPONENTES TARIFÁRIOS, entre os quais o de custos licitatórios (CT_CL), que constitui ressarcimento de despesa efetivamente incorrida, e o de margem operacional dos bens subvencionados ou disponibilizados pelo PODER*

CONCEDENTE (CT_MOBS) — parcelas sobre as quais não há eficiência operacional possível —, além dos custos de capital do material rodante (CT_CAP_MR) e da mão de obra de motorista (CT_MO), cujo valor decorre de convenção coletiva. O item 4.7, por sua vez, exclui da REVISÃO ORDINÁRIA os preços unitários dos investimentos já realizados em material rodante elétrico, infraestrutura de mobilidade urbana e eletropostos, proteção que não alcança os demais componentes. Solicita-se que a URBS esclareça: (a) se a apuração de ganhos de eficiência na REVISÃO ORDINÁRIA será feita por componente tarifário, com identificação da rubrica de origem do ganho, ou de forma linear sobre o conjunto; (b) se os componentes CT_CL, CT_MOBS e CT_MO, bem como o CT_CAP_MR, poderão sofrer redução por apropriação de eficiência operacional e, em caso afirmativo, com que fundamento técnico; e (c) se os investimentos e custos incorridos pela CONCESSIONÁRIA para produzir o ganho serão deduzidos na apuração, de modo que apenas o ganho líquido seja considerado;

(vi) *O item 4.2 (v) do Anexo 2.07 inclui, entre os fatores da REVISÃO ORDINÁRIA, "a evolução dos preços de insumos relevantes vis-à-vis aos índices de reajuste anual acumulados", o que sugere que a revisão opere nos dois sentidos. A Matriz de Riscos, contudo, aloca à CONCESSIONÁRIA tanto a "discrepância inflacionária" (item 34 — variação da inflação em relação ao parâmetro utilizado para reajuste) quanto a "variação de preços de bens e insumos da concessão" (item 39), ao passo que a recomposição extraordinária somente é admitida para riscos do PODER CONCEDENTE e mediante impacto superior a 5% da remuneração média dos doze meses anteriores. Solicita-se que a URBS esclareça: (a) se a REVISÃO ORDINÁRIA poderá corrigir os COMPONENTES TARIFÁRIOS para mais, quando os índices de reajuste tiverem sub recuperado a evolução real dos preços dos insumos, e por qual procedimento; (b) se a CONCESSIONÁRIA poderá requerer a instauração da revisão com esse fundamento e em que prazo; e (c) se o eventual reconhecimento, em revisão, de aumento real de custos será entregue à CONCESSIONÁRIA líquido do DESCONTO ofertado, hipótese em que se requer a explicitação desse efeito, dado que o custo correspondente é suportado integralmente;*

(vii) *Considerando que os pontos acima dizem respeito à disciplina de um mecanismo que incidirá cinco vezes ao longo dos 15 (quinze) anos da CONCESSÃO e que condiciona diretamente a formação do DESCONTO a ser ofertado, solicita-se que a URBS informe se pretende publicar, antes de 17/11/2026, Errata ou Boletim de Esclarecimento que estabeleça as regras objetivas de aplicação da REVISÃO ORDINÁRIA, contemplando ao menos: linha de base na data da PROPOSTA ECONÔMICA; índice de transferência de ganhos de eficiência e produtividade, na forma do art. 9º, § 10, II, da Lei nº 12.587/2012; parâmetro ou indicador de aferição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma do inciso III do mesmo parágrafo; apuração por componente tarifário, líquida dos investimentos que produziram o ganho; e identificação expressa das parcelas não sujeitas a redução por eficiência operacional.*

Resposta:

Quanto ao item "iv", cumpre esclarecer que as informações disponibilizadas no âmbito da Licitação constituem as referências e premissas para a formulação das Propostas Econômicas, cabendo às Licitantes, por sua conta e risco, realizar os estudos, cálculos e levantamentos necessários à elaboração de suas propostas, observadas as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e dos respectivos Anexos. Nesse sentido, não cabe ao Poder Concedente estabelecer ou orientar a forma pela qual cada Licitante deverá incorporar o Desconto ofertado em seus estudos econômico-financeiros, sendo a Proposta Econômica resultado das premissas, metodologias, estratégias e

expectativas próprias de cada participante quanto a custos, receitas, riscos, eficiências e demais fatores pertinentes.

Ressalte-se, ainda, que o Desconto ofertado não corresponde, de forma direta, exclusiva e individualizável, a determinado ganho de eficiência operacional futuro da Concessionária. A proposta econômica resulta de uma avaliação empresarial abrangente, que pode considerar, entre outros fatores, estratégias comerciais, percepção e precificação de riscos, estrutura de capital, capacidade de gestão, sinergias operacionais, expectativas de produtividade, custos de financiamento, eficiência administrativa e demais vantagens competitivas próprias de cada Licitante. Assim, não é possível estabelecer, a priori, correspondência necessária entre o percentual de Desconto ofertado e determinada economia operacional futura ou presumir que o Desconto represente parcela específica de ganhos de produtividade a ser posteriormente considerada na Revisão Ordinária.

Quanto ao item “vii”, não se mostra necessária a publicação de Errata ou Boletim de Esclarecimento específico, uma vez que a disciplina da Revisão Ordinária já se encontra estabelecida no Edital, nas Minutas de Contrato e nos respectivos Anexos, inclusive quanto à sua periodicidade, aos componentes e subcomponentes abrangidos e aos fatores a serem considerados. A Subcláusula 30.4 das Minutas de Contrato estabelece sua realização a cada 3 (três) anos, enquanto a Subcláusula 30.4.2 determina que a revisão não poderá impactar a repartição de riscos originalmente prevista no Contrato.

A Revisão Ordinária possui caráter regulatório e sistêmico e não deve ser compreendida como mecanismo de incorporação automática dos custos efetivamente incorridos pela Concessionária. A disciplina contratual prevê a consideração de diferentes elementos na atualização dos componentes tarifários e de suas metodologias de apuração, incluindo indicadores de produtividade, coeficientes de consumo, evolução dos preços de insumos e demais condições observadas na prestação dos serviços. Nesse contexto, notas fiscais e demais documentos apresentados pela Concessionária constituem fontes de informação que poderão subsidiar a avaliação, mas não implicam, por si só, a adoção automática dos custos individuais do operador como nova base remuneratória.

Dessa forma, a alegação de eventual dupla apropriação de ganhos de eficiência parte da premissa de que o Desconto ofertado corresponde integralmente a uma economia operacional futura e identificável e de que a Revisão Ordinária necessariamente reduziria a remuneração pelo mesmo montante. Tal premissa não decorre da sistemática contratual estabelecida. O Desconto integra a Proposta Econômica e a equação econômico-financeira originalmente pactuada, mas não constitui rubrica autônoma de eficiência operacional passível de ser posteriormente identificada, isolada e automaticamente apropriada no âmbito da Revisão Ordinária.

Assim, eventual análise de produtividade ou eficiência realizada nas revisões periódicas deverá ser compreendida no âmbito da metodologia contratualmente estabelecida, não se confundindo com a captura automática de benefícios econômicos considerados pela Licitante na formulação de sua Proposta Econômica. A existência do Desconto, portanto, não impede a atualização dos parâmetros submetidos à Revisão Ordinária, assim como a realização da revisão não implica redução automática da remuneração em percentual equivalente ao Desconto ofertado. Ademais, a Revisão Ordinária poderá

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Affonso Camargo, 330
Rodoferroviária - Bloco Central
80060-090 JD Botânico Curitiba PR
Tel 41 3320-3000 / 3320-3232
www.urbs.curitiba.pr.gov.br

capturar alterações nos parâmetros e preços que venham a elevar a base de remuneração.

Em qualquer hipótese, a Revisão Ordinária deverá observar as disposições contratuais aplicáveis e a preservação da repartição de riscos originalmente estabelecida, não constituindo mecanismo de alteração unilateral das premissas econômico-financeiras que integram a matriz contratual. Nesse sentido, a aplicação conjunta do Desconto e da Revisão Ordinária não implica, por si só, dupla apropriação de um mesmo ganho de eficiência ou redução automática da remuneração para patamar incompatível com o equilíbrio econômico-financeiro contratual.

Atenciosamente,

SERGIO LUIS DE OLIVEIRA:66284252900

Assinado de forma digital por SERGIO LUIS DE OLIVEIRA:66284252900
Dados: 2026.09.24 21:59:20 -03'00'

SERGIO LUIS DE OLIVEIRA
Presidente Comissão de Contratação