



URBS - URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A.

BOLETIM DE ESCLARECIMENTO Nº. 07

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:

LOTE(S): Todos

Anexo 3.02, item 1 (d), item 3.2 e Tabela 12; Anexo 3.03, Tabelas 4, 12, 20, 27 e 32 (consolidadas no Anexo 3.02, Tabelas 12 a 17); Resolução URBS DIR nº 026/2026; Anexo 4.04, item 5.1

PERGUNTA 01: O Anexo 3.02 afirma que "a CONCESSÃO considera a ampliação da oferta de viagens e da frota operacional em 38 (trinta e oito) veículos, passando do 1.207 ônibus atuais para 1.245", com "redução da ocupação estimada dos veículos proporcionada por uma maior oferta de viagens". Contudo, a produção quilométrica de referência somada dos cinco lotes (Anexo 3.03, com quilometragem ociosa) é de 82.712.996 km/ano no Ano 1 (6.892.750 km/mês) e de 79.058.933 km/ano a partir do Ano 5 (6.588.244 km/mês), ao passo que a Resolução DIR nº 026/2026 (tarifa técnica de agosto de 2026) registra "QUILOMETRAGEM MÉDIA MENSAL" de 7.175.081 km. Pela verificação aritmética da requerente, sem ajuste de calendário, a oferta do Edital é 3,9% inferior à atual no Ano 1 e 8,2% inferior a partir do Ano 5; ajustando-se o mês de agosto (21 dias úteis, 5 sábados e 5 domingos) pela estrutura de produção por tipo de dia das fichas operacionais, as reduções seriam de cerca de 1,9% e 6,3%. A produção por veículo passa de 5.945 km/mês ($7.175.081 \div 1.207$) para 5.554 km/mês ($6.892.750 \div 1.241$, frota operacional do Ano 1).

Pergunta-se:

(a) Qual a memória que concilia a quilometragem da Resolução DIR nº 026/2026 (7.175.081 km/mês) com a quilometragem de referência do Edital (6.892.750 km/mês no Ano 1)? A quilometragem da Resolução inclui a quilometragem ociosa? Qual o calendário (dias úteis, sábados, domingos e feriados) adotado em cada base?

(b) Será divulgada, por linha e por tipo de dia, a quantidade de partidas atuais e das previstas no Edital, que demonstre a "maior oferta de viagens" referida no Anexo 3.02?

(c) Qual a memória de cálculo da taxa de ocupação, da capacidade ofertada e dos intervalos por linha e faixa horária que fundamentou o acréscimo de 38 veículos e a conclusão de redução da ocupação?

RESPOSTA:

O mês de referência dos dados operacionais do Edital é março de 2026 e não agosto de 2026, que foi a referência empregada no questionamento. Ressalta-se, que o edital foi publicado no dia 19 de agosto de 2026, logo, não é cabível a comparação com

dados, os quais, há época da publicação, nem estavam disponíveis, haja vista que o mês não havia terminado.

Independentemente desta diferença, é importante não se utilizar Produção Quilométrica como comparativo de variação de oferta, dado que a oferta é expressa em termos de viagens enquanto a Produção Quilométrica depende não só da quantidade de viagens, como também da extensão dos percursos das linhas. Como informado no Anexo 3.02 foram consideradas alterações na rede de transporte que incidiram na extensão das linhas e, logo, na Produção Quilométrica calculada na mesma base de referência de março de 2026.

Vale observar, ainda, que a oferta de viagens e a Produção Quilométrica é variável ao longo do tempo, observado o planejamento realizado pela URBS, como disposto no capítulo 7 do Anexo 3.02, logo é natural que possa haver diferenças da Produção Quilométrica entre os meses.

Esclarece-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios cálculos e estudos, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): Todos

Anexo 3.02, apresentação, item 3.2 e Tabela 4; Anexo 3.01, item 4, itens 7.1.5.2 e 7.1.6 e Tabela 17; Apensos do Anexo 3.02 (rodapé 'Base de Dados Operacionais de fevereiro/2026'); Resolução URBS DIR nº 026/2026

PERGUNTA 02 :O Anexo 3.02 declara que "o mês de referência dos dados operacionais é março de 2026, com base nas tabelas elaboradas em fevereiro de 2026", enquanto todas as 321 fichas operacionais trazem a indicação "Base de Dados Operacionais de fevereiro/2026". A frota "atual" de 1.207 ônibus da Tabela 4 do Anexo 3.02 (143 biarticulados, 266 articulados, 277 padron, 392 comuns, 128 microespeciais e 1 micro) diverge, na composição por tipologia, da frota operante de 1.207 veículos da Resolução DIR nº 026/2026 (que, agrupada pela requerente – com os padron de dupla porta, híbridos e elétricos somados aos padron –, indica 149 biarticulados, 259 articulados, 286 padron, 408 comuns, 104 microespeciais e 1 micro). O Anexo 3.01 informa 1.580 ônibus registrados na URBS e frota total necessária de 1.303 veículos, e registra, em trechos distintos, 186 biarticulados operando nos corredores (item 4) e 154 biarticulados na frota necessária (Tabela 17).

Pergunta-se:

(a) Qual é a data-base efetiva dos dados operacionais (fevereiro ou março de 2026) e qual a composição por tipologia da frota "atual" de 1.207 ônibus adotada no Anexo 3.02? Como se concilia essa composição com a da Resolução DIR nº 026/2026?

(b) Como se conciliam os 1.580 veículos registrados, os 1.303 necessários e os 1.207 da frota atual, e qual a razão da diferença entre 186 e 154 biarticulados no Anexo 3.01?

RESPOSTA:

O mês de referência dos dados operacionais do Edital é março de 2026 e não agosto de 2026, considerando as tabelas elaboradas pela URBS em fevereiro, para vigência

no mês de março. Na data base dos dados operacionais do Edital havia uma frota registrada superior à que seria necessária considerando a frota operacional e a frota de reserva no percentual definido no contrato atual. Como informado no Anexo 3.01 atualmente, o “excedente” de frota (diferença entre frota registrada e a frota operacional somada à frota reserva) não é remunerada. Todas as diferenças apontadas no questionamento decorrem deste conceito.

Vale observar, que as informações constantes do Anexo 3.01 têm caráter informativo, relativo à situação atual e que as informações operacionais por lote são as constantes do Anexo 3.03.

Por fim, ressalta-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios cálculos e estudos, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): Todos

Anexo 4.04, itens 2.1, 5.1, 5.2.2 e Tabelas 1, 8 e 9; Anexo 3.01, itens 6 e 9; Resolução URBS DIR nº 026/2026; Anexo 4.02, item 3, nota 1, e Tabelas 1, 2 e 76 a 78

PERGUNTA 03: O Anexo 4.04 projeta, para 2027, 140.584.684 "passageiros ano econômico" (Tabela 8), grandeza que o item 5.2.2 qualifica como "demanda equivalente" utilizada "para a finalidade de estimativa da arrecadação tarifária". A Resolução DIR nº 026/2026 adota 10.925.206 "PASSAGEIROS PREVISTO" por mês (cerca de 131,1 milhões/ano), IPK de 1,5227 e tarifa técnica de R\$ 9,6302. Pela verificação da requerente, em base anual simples, o volume do Edital é 7,2% superior à base da tarifa técnica vigente, e o IPK implícito da nova rede é de 1,70 (sobre a quilometragem com ociosa do Ano 1) ou 1,80 (sem ociosa), frente a 1,5227 atual, embora a oferta em quilômetros seja menor (questão 1). O passageiro econômico do Anexo 4.04 corresponde ao total de passageiros deduzidas as gratuidades (fator de 84,85%), sem dedução aparente dos descontos tarifários de domingo (R\$ 3,00) e do entre-pico (R\$ 5,00) registrados no Anexo 3.01 (item 9). O Anexo 4.02 (item 3, nota 1), por sua vez, afirma que a quantidade de passageiros equivalentes "representa o efeito das gratuidades e descontos decorrentes de políticas sociais focalizadas, bem como da integração", mas adota, nas Tabelas 1 e 2 – a primeira das quais alimenta a arrecadação e o déficit projetados (Tabelas 76 a 78) –, valores distintos: 136.875.921 passageiros equivalentes em 2025 (contra 136.691.700) e 141.707.045 em 2027 (contra 140.584.684). Pela verificação da requerente, os valores do Anexo 4.02 correspondem, de 2027 a 2041 em ambos os cenários (e, em 2025, nas duas tabelas, ao total do cenário com VLT), aos passageiros totais do Anexo 4.04 multiplicados por cerca de 0,8553, isto é, a uma dedução implícita de cerca de 14,47%, inferior à dedução apenas das gratuidades adotada no Anexo 4.04 (15,15%). O Anexo 4.04 (item 5.2.2) adota gratuidade constante de 15,15%, reconhecendo que "esta proporção deverá se elevar".

Pergunta-se:

(a) Como foram convertidos os passageiros transportados em "passageiros econômicos"? Foram considerados os descontos tarifários (domingo, entre-pico, meia-passagem e integrações)? Quais descontos e quais tipos de integração abrangem os "descontos decorrentes de políticas sociais focalizadas" e a "integração" referidos na



nota 1 do item 3 do Anexo 4.02, e com quais percentuais? O conceito corresponde ao de "PASSAGEIROS PREVISTO" da Resolução DIR nº 026/2026?

(b) Como se concilia a demanda econômica do Anexo 4.04 com os passageiros previstos da Resolução DIR nº 026/2026, e qual a justificativa técnica para o aumento do IPK de 1,5227 para cerca de 1,70 com redução da quilometragem ofertada?

(c) Qual a justificativa para a adoção de percentual constante de gratuidades por todo o horizonte de projeção, diante do reconhecimento, no próprio estudo, de tendência de elevação? Foram elaborados cenários de sensibilidade?

(d) Qual série de demanda equivalente prevalece – a do Anexo 4.04 (Tabelas 8 e 9, dedução de 15,15%) ou a do Anexo 4.02 (Tabelas 1 e 2, dedução implícita de cerca de 14,47%) –, e qual a razão da diferença, superior a 1 milhão de passageiros equivalentes por ano de 2027 a 2041?

RESPOSTA:

O modelo de remuneração da Concessão não considera a demanda de passageiros, não havendo, portanto, qualquer relação do questionamento apresentado com a formulação da proposta pelos licitantes. As informações de demanda do Anexo 4.04 referem-se a estudo específico com aplicação de modelos e simulações, que consideram projeções para os anos da concessão. Estas projeções indicam um crescimento da demanda nos anos futuros. A fonte dos dados para a projeção dos passageiros equivalentes é a série de dados mensais de passageiros totais e econômicos da URBS.

Por fim, ressalta-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios cálculos e estudos, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): Todos

Anexo 4.04, itens 2.1.1, 2.1.2 e 5.3, Tabelas 1, 8 e 9; Anexo 3.01, item 6 e nota 17; Anexo 3.01, apresentação e itens 5, 6 e 7.1.3 a 7.1.5

PERGUNTA 04: A Tabela 8 (cenário sem VLT) do Anexo 4.04 indica, para 2025, 161.097.723 passageiros/ano (561.062 por dia útil), e a Tabela 9 (cenário com VLT) indica 160.037.176 passageiros/ano (557.368 por dia útil), embora o próprio estudo assuma a operação do VLT apenas a partir de 2031 e ambas as tabelas registrem o mesmo número de passageiros econômicos em 2025 (136.691.700). A expansão da hora-pico para o dia utiliza registros de um único dia (10/04/2024), com fator 9,21, e a expansão anual utiliza a série de junho/2023 a maio/2024, com fator 287,13. O Anexo 3.01 considera os 14.804.509 registros de validadores de março de 2026 como equivalentes à demanda efetiva, embora reconheça que as integrações físicas não geram registro e que as integrações temporais deveriam ser excluídas (nota 17). Os estudos combinam bases de 2016-2017 (pesquisa OD), 2024 (matriz, velocidades de três dias de abril), maio de 2025 (rede) e março/abril de 2026 (demanda e programação).

Pergunta-se:



- (a) Qual a razão da divergência entre as Tabelas 8 e 9 do Anexo 4.04 no ano de 2025, anterior à entrada do VLT, e como se explica a identidade dos passageiros econômicos com totais distintos?
- (b) Como foi verificada a representatividade do dia 10/04/2024 como base de expansão? Quais os fatores por tipo de dia e sazonalidade e qual a série histórica mensal utilizada?
- (c) Será divulgada tabela de reconciliação, por mês, entre validações, primeiros embarques, transferências físicas e temporais, passageiros pagantes, isentos e equivalentes, e receita, com a data-base única ou o método de compatibilização das diferentes bases temporais utilizadas?

RESPOSTA:

O modelo de remuneração da Concessão não considera a demanda de passageiros, não havendo, portanto, qualquer relação do questionamento apresentado com a formulação da proposta pelos licitantes. Não obstante, esclarece-se que o Estudo de Demanda apresentado no Anexo 4.04 contém todas as referências utilizadas para as projeções, que são as empregadas correntemente em estudos de planejamento desta natureza. Foram consideradas as sazonalidades diárias e anuais devidamente expostas, com base nos registros de demanda da URBS, conforme informado no referido Anexo. A implantação do VLT e as alterações na rede do SIM, foram simuladas em todos os anos horizonte do estudo, o que explica a diferença dos anos anteriores a implantação do VLT. Ressalta-se, que o percentual de variação da demanda com e sem o VLT foi posteriormente considerada na demanda simulada sem o VLT a partir do ano de sua implantação para efeito de cálculo da série anual da demanda.

LOTE(S): Todos

Anexo 4.04, Apenso Único, itens 2.3.2 (Tabela 27) e 3.2.3 (custo do transporte individual; Tabelas 28 e 29); item 5 (cenários macroeconômicos); seção 'Integrações não representadas'

PERGUNTA 05: O Anexo 4.04 (Apenso Único, item 3.2.3) declara custo operacional do transporte individual de R\$ 1,35/km, composto por combustível de R\$ 0,80/km e custo operacional de R\$ 0,60/km, cuja soma é R\$ 1,40/km. A validação do modelo apresenta R^2 de 0,9685, mas a Tabela 27 registra desvios locais expressivos (por exemplo, posto 20/movimento 2: 153 simulados contra 1.057 observados; posto 27/movimento 1: 332 contra 32). O estudo apresenta cenários macroeconômicos otimista e pessimista, mas publica resultados apenas do cenário de referência, e declara não representadas as integrações das linhas Interbairros 010 e 011 e das Ruas da Cidadania.

Pergunta-se:

- (a) Qual o valor do custo do transporte individual efetivamente carregado no modelo de escolha modal (R\$ 1,35/km ou R\$ 1,40/km)? Em caso de divergência, os resultados serão reprocessados?
- (b) Quais os critérios de aceitação da calibração por posto e movimento, e como foram tratados os desvios locais da Tabela 27?
- (c) Serão divulgadas as séries de demanda total e econômica para os cenários otimista e pessimista, bem como a quantificação do efeito das integrações não representadas sobre a demanda por lote?

RESPOSTA:

O modelo de remuneração da Concessão não considera a demanda de passageiros, não havendo, portanto, qualquer relação do questionamento apresentado com a formulação da proposta pelos licitantes. Os cálculos foram realizados com o valor de custo do transporte individual de R\$ 1,40/km não sendo necessário qualquer reprocessamento. Os cenários macroeconômicos otimista e pessimista foram simulados para análises de comportamento da demanda global à título de sensibilidade.

Por fim, ressalta-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios cálculos e estudos, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): BRT1 (com reflexos em todos os LOTES)

Anexo 3.02, itens 4.2 a 4.4 e Tabelas 3, 5 a 8; Anexo 3.03, Tabelas 36, 38 e 40; Anexo 3.07, Tabelas 22 e 23; Anexo 4.04, item 5.3 e Tabela 9; Boletim de Esclarecimento nº 03, respostas nº 35 e 37

PERGUNTA 06: O Edital incorpora à modelagem a entrada em operação do VLT Expresso Metropolitano no início de 2031 (Ano 5), com supressão e alteração de linhas, redução de frota e quilometragem do Lote BRT1, redução do parque de estações-tubo (de 194 estações, 1.618 módulos e 397 portas para 151 estações, 1.335 módulos e 344 portas, Anexo 3.07) e redução estimada de 7,3% na demanda do SIM, com divisão de 50% da demanda e da receita das viagens integradas e atribuição da receita ao sistema do primeiro embarque (Anexo 4.04). Foram identificadas divergências entre o Anexo 3.02 e o Anexo 3.03 no cenário do VLT (por exemplo, linha 502: 707.562 km no Anexo 3.02 e 700.294 km no Anexo 3.03; linha 602: 678.149 e 688.243 km), e a Tabela 8 do Anexo 3.02 registra variação de "-55" entre 1.245 e 1.189 veículos (diferença aritmética de 56). Na resposta nº 37 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão esclareceu que a redução da frota e a reconfiguração das linhas "estão condicionadas à efetiva implantação do VLT Expresso Metropolitano"; na resposta nº 35, que a existência de saldo não amortizado das estações-tubo desativadas "somente pode ser averiguada ex-post".

Pergunta-se:

- (a) Qual o ato, o cronograma físico-financeiro e o estágio do projeto do VLT que fundamentam o marco de 2031, e em quais documentos se encontram os estudos de demanda, integração e clearing tarifário que suportam a redução de 7,3% e a regra de divisão 50%/50%?
- (b) Qual o valor correto de quilometragem e horas das linhas 502 e 602 no cenário com VLT, e qual a correção da variação da Tabela 8 do Anexo 3.02?
- (c) Durante o período de obras do VLT, a quem incumbirá a manutenção das estações e terminais afetados?

RESPOSTA:

Quanto ao item "a", a questão relativa ao ato, ao cronograma físico-financeiro e ao estágio do projeto do VLT Expresso Metropolitano, bem como aos estudos que

fundamentam suas premissas, extrapola o objeto próprio do pedido de esclarecimento, por envolver aspectos relativos à situação e ao desenvolvimento do projeto que não constituem disposições ou condições da Licitação. Trata-se, portanto, de matéria estranha ao objeto de pedido de esclarecimento.

Reitera-se, ainda, que os estudos constantes do Anexo 4 possuem caráter referencial, cabendo às Licitantes, por sua conta e risco, realizar os cálculos, estudos e levantamentos que entenderem necessários à formulação de suas Propostas Econômicas, observadas as informações disponibilizadas e as disposições do Edital, da Minuta de Contrato e respectivos Anexos.

Quanto ao item “b”, deverão ser considerados os dados constantes do Anexo 3.03. Quanto à Tabela 8 do Anexo 3.02, onde se lê “-55”, leia-se “-56”, correspondente à diferença aritmética entre 1.245 e 1.189 veículos. Trata-se de erro material que não altera as premissas da modelagem ou as condições de execução dos Serviços, não influenciando, portanto, na precificação ou na formulação das Propostas Econômicas pelas Licitantes.

Quanto ao item “c”, a responsabilidade pela manutenção das estações e terminais e da respectiva Infraestrutura de Mobilidade durante a execução das obras do VLT Expresso Metropolitano será aquela definida no Contrato e respectivos Anexos, observada a repartição de responsabilidades neles estabelecida.

LOTE(S): Oeste

Anexo 3.03, Tabela 48 ('Dados de Horas anuais por linha e tipo de ônibus do Lote OESTE – Ano 4') e Tabelas 32 a 41

PERGUNTA 07: A Tabela 48 do Anexo 3.03 não apresenta total compatível com o total de horas do Lote Oeste nas Tabelas 32 a 41 (1.021.981 horas). Verificou-se que as horas de cada linha aparentam estar impressas na linha imediatamente anterior: a linha 021 (5 articulados elétricos) aparece com horas de articulado e padron diesel compatíveis com o perfil da linha 030; a linha 706 (frota zero) aparece com 55.863 horas de padron, compatíveis com a linha 707; e a linha X41 (4 comuns) aparece com 17.101 horas de "Earticulado". Na forma publicada, 42 das 84 linhas apresentam velocidades operacionais implícitas fora da faixa de 8 a 40 km/h (por exemplo, linha 619: 656 km/h; linha 679: 1,0 km/h); com o deslocamento de uma posição, a tipologia passa a coincidir em 81 de 83 linhas e a velocidade mediana passa a cerca de 18,5 km/h.

Pergunta-se:

- (a) A URBS confirma o desalinhamento da coluna de horas da Tabela 48 do Anexo 3.03 e publicará a tabela corrigida, com o respectivo total por tipologia e do lote?
- (b) Considerando que as horas por linha são base do dimensionamento de motoristas, da fiscalização e da redistribuição entre lotes (item 2.2 do Anexo 3.03), a correção será acompanhada da reabertura do prazo de que trata o art. 55, §1º, da Lei nº 14.133/2021?

RESPOSTA:

A Tabela 48 do Anexo 3.03 será corrigida em Errata a ser divulgada, sem prejuízo à formulação da proposta pelos licitantes, haja vista que os dados necessários aos cálculos econômicos apresentados na Tabela 40 do Anexo 3.03, por tipo de linha e tecnologia, bem como os dados das planilhas do modelo econômico que integram a documentação do Edital estão corretos e que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios cálculos e estudos, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): BRT1

Anexo 3.03, Tabelas 4, 5 e 37 a 42 (Lote BRT1); Anexo 3.02, Tabelas 6 e 7; fichas 502.01 e 602.01; Planilha 5.01, aba KM_E_FROTA_BRT1; Anexo 4.02, Tabelas 7 e 10

PERGUNTA 08: A Tabela 5 do Anexo 3.03 indica, para o Biarticulado Expresso Diesel do Lote BRT1, "30 | 1.740.091 | 103.401" no Ano 1 e "30 | 1.364.881 | 103.401" no Ano 3 (frota, km/ano e horas/ano), isto é, mesma frota e mesmas horas com redução de 375.210 km/ano. A diferença corresponde exatamente à quilometragem de biarticulado das linhas 502 (212.851 km) e 602 (162.359 km) registrada na Tabela 6 do Anexo 3.02 para a situação sem VLT; no Ano 4 (Tabela 37 do Anexo 3.03), essas linhas passam a ter apenas quilometragem de articulado, embora a tabela de frota mantenha 4 e 5 biarticulados e a tabela de horas mantenha 12.052 e 8.906 horas de biarticulado. As fichas das linhas registram 885.174 e 869.209 km/ano. O Anexo 4.02 reproduz o efeito no lote: entre os Anos 1 e 3, a produção quilométrica total do Lote BRT1 cai de 14.971.186 para 14.573.464 km (-397.722 km, isto é, 375.210 km × 1,06), exclusivamente nas tipologias de biarticulado, enquanto o total de horas do lote permanece em 726.318 (Tabelas 7 e 10).

Pergunta-se:

(a) A supressão de 375.210 km/ano de biarticulado nas linhas 502 e 602 nos Anos 3 e 4, com manutenção da frota e das horas, é intencional? Em caso positivo, qual a motivação e o novo quadro de horários; em caso negativo, as Tabelas 4 a 9 e 37 do Anexo 3.03, as Tabelas 7 e 10 do Anexo 4.02 e a Planilha 5.01 serão corrigidas?

RESPOSTA:

Os dados das tabelas do Anexo 3.03 mencionados permanecem válidos. Ressalta-se que o Modelo de Remuneração permite a aplicação dos Preços Unitários à frota operacional, frota total, produção quilométrica e horas estabelecida pela URBS, incluindo os ajustes que sejam necessários ao longo da concessão.

LOTE(S): Norte, Oeste e Sul

Anexo 3.02, item 2, item 2.2 e Tabelas 1 e 2; Anexo 3.03, tabelas por linha dos Lotes Norte, Sul e Oeste e Tabela 18; Apensos do Anexo 3.02

PERGUNTA 09: O Anexo 3.02 (Tabela 1) indica a fusão das linhas 272, 274, 461, 466, 760 e 779. No Anexo 3.03, contudo: a linha 274 – Sta. Gema (Norte) permanece com 2 microespeciais, 177.955 km e 9.981 horas, além da linha 272 (já correspondente à 272P fundida), e não possui ficha; a linha 466 – Estudantes (Sul) aparece com frota e quilometragem zero, mas 6.595 horas; a linha 779 – V. Velha/Buriti (Oeste) aparece



com frota e quilometragem zero, mas com horas. As linhas 385 – Cristo Rei (Norte) e 612 – Portão/CIC (Oeste) constam do Anexo 3.03, mas não possuem ficha. As conectoras 0, 1, 3 e 6 "terão a sua operação detalhada pela URBS após o início da operação" (Anexo 3.02, item 2.2), constando C03 e C06 com todos os dados zerados. O texto do Anexo 3.02 menciona alteração de trajeto de 22 linhas, fusão de 8 e eliminação de 1, ao passo que a Tabela 1 relaciona 19 alterações de percurso, 6 fusões e nenhuma eliminação.

Pergunta-se:

- (a) As linhas 274, 466 e 779 devem ser excluídas das quantidades de referência, ou há serviço remanescente a ser operado? Em caso de exclusão, as tabelas e a Remuneração Referencial serão corrigidas?
- (b) Quando serão publicadas as fichas das linhas 385 e 612?
- (c) Quais a frota, a quilometragem, as horas, o lote responsável e o prazo de implantação das conectoras 0, 1, 3 e 6? Confirma a URBS que sua implantação será tratada como alteração unilateral, com recomposição concomitante do equilíbrio (art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/1995)?
- (d) Qual é o número correto de linhas alteradas, fundidas e eliminadas, e quais são elas?

RESPOSTA:

Os dados das tabelas do Anexo 3.03 permanecem válidos. Ressalta-se que o Modelo de Remuneração permite a aplicação dos Preços Unitários à frota operacional, frota total, produção quilométrica e horas estabelecida pela URBS, incluindo os ajustes que sejam necessários ao longo da concessão.

As fichas de dados operacionais das linhas 385 e 612 serão apresentados em Errata a ser divulgada.

As linhas conectoras 0, 1, 3 e 6 terão os seus dados operacionais definidos quando houver a sua implantação, a ser definida pela URBS no âmbito dos estudos correntes de planejamento da oferta e atendendo as necessidades do atendimento à demanda. O Modelo de Remuneração do Contrato proporciona o reequilíbrio econômico concomitante às alterações na oferta, incluindo a criação de novas linhas, como é o caso. As linhas serão operadas por concessionários dos lotes Regionais, com as Conectoras 0 e 1 atribuídas ao Lote Sul e as linhas C03 e C06 ao Lote Norte. Os dados operacionais a serem observados são os que constam do Anexo 3.03.

Esclarece-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios cálculos e estudos, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): Norte, Oeste e Sul

Anexo 3.03, Tabelas 33, 47 e 58 (Lote Oeste) e tabelas por linha do Lote Norte (quilometragem e horas); Anexo 3.02, Tabela 2; fichas 703P.01, 958, 965 e 967; Planilha 5.0

PERGUNTA 10: Foram identificadas as seguintes inconsistências de alocação por tipologia no Anexo 3.03: (i) linha 703 – Caiuá (Oeste): 5 articulados e 5 padron na tabela de frota (Tabela 47), mas toda a quilometragem da linha (490.048 km) lançada como padron na Tabela 58, sem quilometragem de articulado; (ii) linhas 958, 965 e 967 (Norte): 70.779 km/ano de "Comum", tipologia que, nas fichas, opera apenas aos domingos, sem nenhuma hora de "Comum" nas tabelas de horas do Anexo 3.03; (iii) linha 794 – Pq. Lago Azul (Sul): 16.294 km e nenhuma hora; (iv) Circular Centro: código "CC" na tabela de frota e na ficha e "CIC" nas tabelas de quilometragem e horas, com 290.002 km no Anexo 3.03 e 267.648 km na ficha.

Pergunta-se:

- (a) A URBS corrigirá a alocação por tipologia da linha 703 no Anexo 3.03 e na Planilha 5.04, com reflexo na Remuneração Referencial do Lote Oeste?
- (b) Como foram calculadas as horas correspondentes à quilometragem de "Comum" das linhas 958, 965 e 967 e as horas da linha 794?
- (c) Qual o código e a quilometragem corretos da Circular Centro?

RESPOSTA:

A linha 703 – Caiuá opera com frota mista de 5 ônibus Articulados e 5 Padron, conforme a Tabela 2 do Anexo 3.02 e a Tabela 47 do Anexo 3.03. A quilometragem anual da linha (490.048 km) foi lançada integralmente na tipologia Padron, por erro material. Na Tabela 48 do Anexo 3.03 (horas anuais por linha do Lote Oeste) houve o deslocamento de uma linha: as horas de cada linha aparecem na linha anterior da tabela. Pela correta correspondência, a linha 703 tem 13.103 horas de Articulado e 15.467 horas de Padron. O deslocamento não altera os totais por tipologia nem a Planilha 5.04.: as horas de cada linha aparecem na linha anterior da tabela. Pela correta correspondência, a linha 703 tem 13.103 horas de Articulado e 15.467 horas de Padron. O deslocamento não altera os totais por tipologia nem a Planilha 5.04.

As horas operacionais das linhas 958, 965 e 967 devem ser consideradas no seu total, independentemente do tipo de ônibus, haja vista que considera os dois tipos de ônibus empregados.

O código "CC", empregado na Tabela 51 do Anexo 3.03, e "CIC", empregado nas Tabelas 52 e 43 do mesmo Anexo, identificam a mesma linha, Circular Centro, da categoria CONECTORA do LOTE NORTE.

LOTE(S): Norte (alínea "b": todos)

Anexo 3.03, tabelas de horas por linha do Lote Norte; fichas das linhas 928, 948 e 958; Apensos do Anexo 3.02 (grade 'Frota e viagens por faixa horária')

PERGUNTA 11: Algumas linhas do Lote Norte apresentam velocidades implícitas incompatíveis com a operação urbana: 928 – Passaúna/Jd. Ipê (51.690 km e 988 h: 52,3 km/h), 948 – Butiatuvinha/Ouro Verde (55.235 km e 971 h: 56,9 km/h) e 958 – Pinheiros/José Culpi (40.935 km e 971 h: 42,2 km/h). Em fichas de linhas com dois ou três tipos de veículo, a grade de "Frota e viagens por faixa horária" apresenta apenas um tipo, com frota máxima inferior à do cabeçalho (por exemplo, linha 502: 11 veículos no cabeçalho e 3 na grade; linha 602: 13 e 4; linha 030: 26 e 23), o que impede

reproduzir as horas por tipologia do Anexo 3.03. As fichas não informam a regra de conversão para valores anuais.

Pergunta-se:

(a) Qual a regra de cálculo das horas operadas por linha e por tipologia no Anexo 3.03 (dias-tipo por ano, tempos de ciclo e tratamento de tempos terminais), e como se explicam as velocidades implícitas superiores a 40 km/h nas linhas citadas?

(b) As fichas serão republicadas com a grade horária por tipologia e com as horas por tipo de dia, de modo a permitir a reprodução das quantidades do Anexo 3.03?

RESPOSTA:

Os dados de horas operacionais constantes do Anexo 3.03 consideram a programação operacional realizada pela URBS para o mês de março de 2026, que foi a base considerada para as projeções dos dados apresentados por lote no referido Anexo. As fichas de dados operacionais, por seu turno, apresentam informações relativas à quantidade de viagens por sentido e tipo de dia da semana obtidos do quadro horário padrão de cada linha além de outras informações operacionais referenciais, apresentadas para conhecimento sobre o modelo operacional da rede de transporte. A URBS realiza ajustes mensais na operação de acordo com as projeções de demanda e características da sazonalidade da demanda, como informado no Anexo 3.02. Os dados a serem considerados são os constantes do Anexo 3.03.

Ressalta-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios cálculos e estudos, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): Todos

Anexo 2.07, itens 2.5 e 2.6; Anexo 2.08, itens 2.4.1 e 2.5.1; Anexo 3.03 (km com e sem ociosa); Planilhas 5.01 a 5.05, abas KM_E_FROTA_ ('Km Morta' e 'Horas Operadas Totais'); Decisão da impugnação de 01/09/2026, item (b); Boletim de Esclarecimento nº 02, resposta nº 8; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 13; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Achados 1 e 7; Decreto Municipal nº 1.356/2008, art. 24; Anexo 4.02, itens 4.1 e 10.1.6*

PERGUNTA 12: O Anexo 2.07 limita a produção quilométrica ociosa remunerada a "6% da produção quilométrica do transporte" (item 2.5) e define as horas operadas remuneradas pelo PUCMO como incluindo os percursos "para o deslocamento das unidades de GARAGEM" (item 2.6). Na decisão da impugnação (item b) e na resposta nº 8 do Boletim nº 02, a Comissão esclareceu que o tempo dos percursos ociosos foi considerado no Fator de Utilização (FU), para o dimensionamento de motoristas. Contudo, as "Horas Operadas Totais" das Planilhas, que multiplicam o PUCMO na remuneração, são idênticas às horas do Anexo 3.03, sem acréscimo correspondente ao percurso ocioso; admitida, para o percurso ocioso, a velocidade média de 24,25 km/h que a URBS informou ao TCE-PR ter apurado com dados de GPS (Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Processo nº 380423/26, Achado 7, "j"), essas horas seriam da ordem de 193 mil por ano no Ano 1 (verificação da requerente). O Anexo 4.02 reproduz a mesma assimetria: define as horas remuneradas pelo PUCMO como

as operadas "para o transporte de USUÁRIOS (Produção Quilométrica Produtiva) e nos percursos para o deslocamento das unidades de GARAGEM aos pontos de controle operacional das linhas e destes aos ELETROPOSTOS (Produção Quilométrica Ociosa)" (item 10.1.6), mas, enquanto suas tabelas de produção quilométrica incluem a ociosa (item 4.1), as de horas operadas coincidem com as do Anexo 3.03, sem acréscimo de horas ociosas. Ademais, a quilometragem com ociosa é exatamente 1,0600 vezes a quilometragem sem ociosa no Anexo 3.03, ao passo que as Planilhas modelam a ociosa como 6% da quilometragem total (equivalente a 6,38% da produtiva). No mesmo Relatório (Achado 1, "b"), consta que a URBS justificou o percentual de 6% por cálculo com dados de maio de 2025 e distância média hipotética de 5 km entre garagens e terminais (398.740 km ociosos por mês, frente a 6.488.870 km produtivos); que a distância média real apurada foi de 5,96 km, com a qual a quilometragem ociosa "subiria para 478.488 km mensais, ou 7,4% da produção quilométrica produtiva"; e que a URBS manteve 6% por representar "uma meta de eficiência operacional a ser alcançada pelas futuras concessionárias". No Achado 7, "j", registra-se que a URBS informou que "os percursos ociosos não integram as horas operadas, funcionando como desconto da jornada bruta", e que a equipe técnica apontou a contradição dessa explicação com a definição de horas operadas do Anexo 2.07, que permanece no item 2.6 publicado.

Pergunta-se:

(a) Na resposta nº 13 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão informou que a jornada produtiva considerada no FU resulta de 6 horas diárias, "descontados 39,7 minutos relativos aos percursos ociosos, tempos de descanso e outros tempos operacionais". A quantas horas anuais de percurso ocioso, por lote, corresponde a parcela desses 39,7 minutos a ele atribuída?

(b) Prevalece a manifestação da URBS ao TCE-PR, segundo a qual os percursos ociosos "não integram as horas operadas", ou a definição do item 2.6 do Anexo 2.07, que os inclui nas horas operadas remuneradas pelo PUCMO? Prevalecendo o item 2.6, confirma a URBS que as horas dos percursos ociosos serão apuradas e remuneradas como horas operadas? Prevalecendo a manifestação ao TCE-PR, o item 2.6 será retificado?

(c) O teto de 6% incide sobre a quilometragem produtiva ou sobre a total? Qual das bases prevalece, diante da divergência entre o Anexo 3.03 ($1,06 \times$ produtiva) e as Planilhas (6% da total)?

(d) Considerando que o cálculo apresentado pela própria URBS ao TCE-PR, com a distância média real de 5,96 km, resulta em quilometragem ociosa de 7,4% da produtiva, qual o fundamento para limitar a remuneração da quilometragem ociosa (item 2.5 do Anexo 2.07) a percentual inferior ao verificado na operação atual, a título de "meta de eficiência"? Haverá recomposição quando a quilometragem ociosa efetivamente necessária decorrer da localização de eletropostos, terminais ou garagens aprovada ou determinada pelo PODER CONCEDENTE? A remuneração considerará a produção "efetivamente realizada" (Anexo 2.07) ou a produção de referência determinada pela programação operacional (Anexo 2.08, itens 2.4.1 e 2.5.1)?

RESPOSTA:

(a) Os 39,7 minutos mencionados na resposta nº 13 do Boletim de Esclarecimento nº 03 correspondem, de forma agregada, aos percursos ociosos, intervalos e demais



tempos operacionais considerados na apuração do Fator de Utilização. Não há segregação dessa parcela em horas anuais de percurso ocioso por LOTE.

(b) O tempo correspondente aos percursos ociosos foi considerado na composição do Fator de Utilização e, conseqüentemente, no dimensionamento do custo de mão de obra incorporado ao respectivo Preço Unitário. Assim, ao se utilizar o total de horas operadas sem os percursos ociosos e dividi-la pela jornada líquida que considerou o desconto do tempo médio dos percursos ociosos estará sendo remunerados as horas consumidas nos percursos ociosos.

A referência aos deslocamentos constante do item 2.6 do Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração não determina o acréscimo autônomo das horas estimadas de percurso ocioso às horas operadas previstas na programação operacional, nem sua remuneração em duplicidade.

(c) Para fins de remuneração, aplica-se o limite estabelecido no item 2.5 do Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração, correspondente a até 6% da produção quilométrica total do transporte.

Os quantitativos apresentados nos documentos operacionais não modificam a fórmula de remuneração estabelecida no Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração e nas Planilhas Econômico-Financeiras.

(d) O limite de 6% constitui parâmetro de eficiência operacional adotado no modelo de remuneração e deverá ser considerado pelas LICITANTES na formulação de suas PROPOSTAS.

A produção quilométrica ociosa elegível será apurada conforme a programação operacional vigente e a produção efetivamente realizada, observado o limite contratual. Eventual diferença entre a quilometragem ociosa efetivamente incorrida pela CONCESSIONÁRIA e o limite remunerável não gera, por si só, direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Alterações determinadas pelo PODER CONCEDENTE serão tratadas conforme sua natureza e os mecanismos previstos no CONTRATO, observada a repartição de riscos aplicável.

LOTE(S): Norte, Oeste e Sul

Anexo 3.02, item 5.2 (critérios de reserva); Anexo 3.03, Tabelas 19, 26 e 35; Planilhas 5.01 a 5.05, abas KM_E_FROTA_ (campo 'Reserva Técnica'); Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 33*

PERGUNTA 13: O Anexo 3.02 estabelece reserva de 3% para biarticulados e articulados elétricos e, para as demais categorias elétricas dos lotes Norte, Oeste e Sul, cobertura por ônibus diesel do mesmo tipo e categoria, com arredondamento "para o número inteiro superior". No Anexo 3.03, entretanto, os articulados elétricos dos lotes regionais têm frota total igual à operacional (Norte 8/8, Sul 8/8, Oeste 10/10), sem qualquer reserva; a reserva de padron diesel do Lote Norte (38 veículos no total) não considera os 7 padron elétricos na base de cálculo; e, no Ano 1, o articulado diesel apresenta frota total inferior ao critério (Norte: 32 contra 33; Oeste: 99 contra 100). Na resposta nº 33 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão registrou que o

percentual de reserva dos ônibus elétricos considera "a possibilidade, em alguns casos, de adoção de ônibus a diesel para cobertura de eventuais necessidades operacionais", o que pressupõe que a frota elétrica seja considerada na base de cálculo da reserva diesel que a cobre. O percentual resultante no campo "Reserva Técnica" das abas KM_E_FROTA (0,0636; 0,0582; 0,0761; 0,0806; 0,0847) também não corresponde aos critérios do Anexo 3.02.

Pergunta-se:

(a) Por que não foi aplicada reserva aos articulados elétricos dos lotes regionais e por que os padron elétricos do Lote Norte não integram a base da reserva diesel da mesma categoria, conforme o item 5.2 do Anexo 3.02? A frota total e as quantidades de capital serão recalculadas?

(b) Qual o critério que resultou nas frotas de reserva de articulado diesel do Ano 1 nos Lotes Norte e Oeste, inferiores ao arredondamento para o inteiro superior?

(c) Como é calculado o campo "Reserva Técnica" das Planilhas e qual a sua relação com os critérios do Anexo 3.02?

RESPOSTA:

O Anexo 3.02 dispõe que para as demais categorias de ônibus elétricos dos lotes Norte, Oeste e Sul foi considerado que a substituição por motivo de manutenção será suprida por ônibus diesel do mesmo tipo e categoria. Para estes lotes, há ônibus articulados diesel de mesma categoria para a cobertura das necessidades de reserva técnica. O arredondamento para baixo no cálculo foi adotado de modo que não fosse imposta a aquisição de 1 (um) ônibus para a operação apenas no 1º ano.

LOTE(S): Todos

Apensos do Anexo 3.02 (fichas 039_01 a 039_24), inclusive fichas compartilhadas 020.01, 021.01, 022.01, 023.01, 030.01, 203.01, 216.01, 250.01, 350.01 e ficha CC.01 (039_08); Anexo 3.01, Tabela 8

PERGUNTA 14: Os Apendos do Anexo 3.02 contêm 321 fichas, correspondentes a 297 linhas (306 códigos, considerando as variantes .01/.02), ao passo que a Tabela 8 do Anexo 3.01 totaliza 302 linhas (base maio/2025). Quinze fichas de linhas compartilhadas são republicadas em dois ou três lotes com a produção integral da linha (partidas, quilometragem, oferta de pico e tempos), sem discriminação, por lote, das partidas, da quilometragem produtiva e improdutivo e das horas; no Interbairros II, os três lotes recebem a mesma quilometragem (576.524 km/ano), mas o Oeste recebe 10 ônibus elétricos e o Norte e o Sul, 8 cada. A ficha CC.01 (Circular Centro, nova linha) traz a mesma indicação "Base de Dados Operacionais de fevereiro/2026" das linhas existentes. As fichas não apresentam dados de demanda, ocupação ou capacidade que justifiquem a programação.

Pergunta-se:

(a) Será divulgado cadastro das linhas, com a reconciliação entre as 302 linhas do Anexo 3.01 e as 297 linhas das fichas?

(b) Para cada linha compartilhada, quais as partidas, a tabela horária, a quilometragem produtiva e improdutivo e as horas atribuídas a cada lote, e qual o critério de repartição (inclusive para o Interbairros II, em que a frota difere entre lotes com quilometragem igual)?

(c) Os dados da ficha CC.01 são históricos, simulados ou programação vinculante? Qual a base de demanda e o cronograma de implantação da Circular Centro?

(d) Será disponibilizada a programação em formato editável (GTFS ou planilha), com dados de demanda e ocupação por linha, sentido e faixa horária?

RESPOSTA:

As informações do Anexo 3.01 apresentam a situação de referência de maio de 2025, como citado no pedido e esclarecimento e não o resultante das alterações efetuadas.

Os dados operacionais da Linha Circular Centro foram simulados, com base em uma previsão de operação da linha com as suas características de traçado, tempo de ciclo e frota pré-estabelecida. Quando da sua implantação, haverá o acompanhamento do seu desempenho e atração de demanda, da mesma forma como a URBS procede com a operação das demais linhas. Havendo necessidade de ajustes na quantidade de viagens, frota operacional e horas de operação estas serão estabelecidas no processo corrente de planejamento e consideradas na aplicação do Modelo de Remuneração.

O critério referencial adotado para a distribuição da oferta de viagens das linhas compartilhadas é de 50% para cada lote.

O planejamento da oferta de viagens das linhas incumbe à URBS que é realizada mediante avaliações da demanda, das necessidades dos usuários, de alterações viárias, entre outros condicionantes.

O modelo de remuneração da Concessão não considera a demanda de passageiros, não havendo, portanto, qualquer relação do questionamento apresentado com a formulação da proposta pelos licitantes.

LOTE(S): BRT1 e BRT2

Fichas 350.01 dos Apensos do Anexo 3.02 (Lote BRT1 – Expressas e Lote BRT2 – Expressas); Anexo 3.03 (linha 350)

PERGUNTA 15: As fichas oficiais da linha 350 – Atuba/Pinheirinho informam extensão de 36,18 km (ida e volta). Em 03/09/2026, conforme notícia publicada no portal oficial da Prefeitura Municipal de Curitiba, foi anunciada a extensão da linha da Estação Atuba até o Terminal Maracanã (Colombo), com acréscimo de cerca de 5,2 km (extensão total de 41,4 km), três ônibus articulados adicionais, redução do intervalo de 7 para 5 minutos e elevação da demanda de cerca de 16 mil para 19,2 mil passageiros por dia útil, em parceria URBS–AMEP. O Anexo 3.02 não menciona o Terminal Maracanã, e a linha é operada de forma compartilhada pelos Lotes BRT1 e BRT2.

Pergunta-se:

(a) A extensão da linha 350 ao Terminal Maracanã integra o objeto licitado? Em caso positivo, a partir de quando e em qual lote, com quais frota, quilometragem, horas e tabela horária?

(b) Os Anexos 3.02 e 3.03 e as Planilhas serão republicados para refletir a nova configuração, com reabertura do prazo (art. 55, §1º, da Lei nº 14.133/2021)? Em caso negativo, confirma a URBS que a extensão será tratada como alteração unilateral, com recomposição concomitante do equilíbrio econômico-financeiro (art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/1995)?

RESPOSTA:

Os dados do Edital têm como referência o mês de março de 2026 e a sua publicação se deu em 19 de agosto de 2026, enquanto a notícia mencionada é de setembro deste ano. Conforme dispõe o Anexo 3.02, a URBS: “*O planejamento da oferta dos serviços de transporte coletivo do SIM é realizado pela URBS, que define, mediante estudos técnicos correntes as características operacionais necessárias ao atendimento da demanda de viagens.*” Assim esta alteração como outras que poderão ocorrer até o início de operação dos serviços e posteriormente, no decorrer do prazo do Contrato de Concessão, serão estabelecidas pela URBS no exercício de suas funções de planejamento da operação dos serviços, resultando em novos dados operacionais (frota operacional, produção quilométrica e horas de operação) os quais serão considerados na aplicação do Modelo de Remuneração.

LOTE(S): Todos (linha 206: BRT1)

Anexo 3.02, item 4.2 e Tabelas 5 a 7 (linha 206); fichas da linha 206; Anexo 3.01, itens 7.1.1.2 e 7.1.2

PERGUNTA 16: A linha 206, qualificada como operação compartilhada entre o SIM e o transporte metropolitano, será suprimida (Anexo 3.02, Tabelas 5 a 7: retirada de 9 padron, 782.707 km/ano e 37.254 horas/ano), com a promessa de integração ao VLT sem acréscimo tarifário. O Anexo 3.01 informa que 103 linhas metropolitanas operam em Curitiba (6.335 viagens por dia útil, cerca de 30% da oferta de viagens da RIT), que 47 linhas metropolitanas estão integradas em 14 terminais e que há quatro linhas compartilhadas, além de sistemas de bilhetagem distintos que impedem determinadas integrações. Não foram disponibilizados os convênios ou instrumentos URBS–AMEP–municípios que disciplinam a integração, a liquidação tarifária (clearing), a repartição de receitas e custos e a responsabilidade pela operação das linhas compartilhadas.

Pergunta-se:

- (a) Quais instrumentos jurídicos vigentes entre URBS, AMEP e municípios da Região Metropolitana disciplinam as integrações e as linhas compartilhadas, e qual a sua vigência? Serão disponibilizados às licitantes?
- (b) Como serão repartidas as receitas, os custos e as responsabilidades operacionais das linhas compartilhadas com o sistema metropolitano no novo modelo de remuneração por produção?
- (c) Qual o tratamento contratual da supressão da linha 206, na hipótese de atraso do VLT, e quem assegurará o atendimento dos usuários metropolitanos até sua implantação?

RESPOSTA:

- (a) Os instrumentos de articulação institucional entre o Município de Curitiba, a AMEP e os demais entes envolvidos não integram os documentos necessários à formulação das PROPOSTAS.

Embora os termos de convênios estejam disponíveis no site da URBS e da AMEP, as condições operacionais, econômicas e contratuais aplicáveis às CONCESSIONÁRIAS são aquelas estabelecidas no Edital, no CONTRATO e em seus ANEXOS, não estando prevista a disponibilização de instrumentos adicionais.

- (b) A operação das linhas atribuídas a cada CONCESSIONÁRIA será remunerada conforme o Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração, independentemente da



arrecadação tarifária e de eventual repartição de receitas entre o sistema municipal e o sistema metropolitano.

As responsabilidades operacionais de cada CONCESSIONÁRIA estarão limitadas aos SERVIÇOS e às quantidades estabelecidos na programação operacional do respectivo LOTE. Eventuais ajustes decorrentes da integração metropolitana serão disciplinados pelo PODER CONCEDENTE no âmbito do planejamento operacional do SIM.

(c) A supressão da linha 206 está condicionada à efetiva implantação do VLT EXPRESSO METROPOLITANO. Até que isso ocorra, a linha permanecerá submetida à programação operacional vigente.

O atendimento dos usuários metropolitanos e a articulação entre os sistemas serão coordenados pelos respectivos entes competentes, não cabendo às CONCESSIONÁRIAS assumir obrigações alheias ao objeto de seus CONTRATOS.

LOTE(S): Todos

Anexo 3.02, itens 1, 2 e 2.1 (integração temporal e adequações de rede); Anexos 2.01 a 2.05, Cl. 17.4 e 17.4.1; Boletim de Esclarecimento nº 01 (parágrafo final); Boletim de Esclarecimento nº 02, resposta nº 13

PERGUNTA 17: O Anexo 3.02 anuncia a "expansão irrestrita, limitada exclusivamente pelo tempo", da integração temporal, mas admite restrições temporárias em estações-tubo com capacidade comprometida, sem especificar linhas, estações, janelas temporais ou critérios de bloqueio. Anuncia, ainda, 36 adequações de rede (5 linhas novas, 22 alterações de trajeto, 8 fusões e 1 eliminação), com a ressalva de que algumas poderão ser implementadas posteriormente, mediante estudos específicos. O Boletim nº 01 registrou que todas as especificações operacionais "poderão, no PRAZO DA CONCESSÃO, serem adequadas", e a resposta nº 13 do Boletim nº 02 afirmou que o PODER CONCEDENTE poderá promover a revisão das tabelas de horários.

Pergunta-se:

(a) Quais adequações de rede estão incorporadas às quantidades de referência da DATA DE ASSUNÇÃO e quais serão implementadas posteriormente? Será divulgada matriz linha a linha (situação atual x proposta)?

(b) Quais as hipóteses, a antecedência mínima e o procedimento para a restrição da integração temporal, e qual o seu efeito sobre a remuneração?

(c) Qual a antecedência mínima entre a emissão de Ordem de Serviço Operacional que altere frota, viagens ou quilometragem e a sua implementação, e qual o prazo de mobilização assegurado à CONCESSIONÁRIA para acréscimos de frota?

RESPOSTA:

(a) As adequações de rede consideradas para a DATA DE ASSUNÇÃO são aquelas refletidas nas especificações operacionais, tabelas de oferta, frota e produção quilométrica constante do Anexo 3.03.

Conforme indicado no Anexo 3.02, a linha Circular Centro está contemplada na configuração inicial da operação. As linhas Conectora 0, Conectora 1, Conectora 3 e Conectora 6 serão objeto de posterior detalhamento pelo PODER CONCEDENTE e, portanto, não estão incorporadas às quantidades de referência da DATA DE ASSUNÇÃO.

As demais adequações previstas no Anexo 3.02 encontram-se identificadas em seus quadros, mapas e fichas operacionais, não estando prevista a divulgação de matriz adicional.

(b) A integração temporal observará as regras do SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA e as condições operacionais do SIM. Eventuais restrições em ESTAÇÕES-TUBO serão estabelecidas pelo PODER CONCEDENTE quando necessárias à adequada prestação dos SERVIÇOS, especialmente em razão de limitações de capacidade, segurança ou fluidez operacional.

Por sua natureza operacional, tais medidas serão definidas conforme as circunstâncias verificadas em cada caso, não havendo relação prévia de linhas, estações ou períodos, nem antecedência mínima uniforme.

A eventual restrição da integração temporal não implica, por si só, alteração da REMUNERAÇÃO, que continuará submetida aos critérios e procedimentos estabelecidos no CONTRATO e em seus ANEXOS.

(c) As alterações de frota, viagens, horários e quilometragem observarão os procedimentos de planejamento e programação operacional previstos no CONTRATO e no Anexo 3.02.

Não há previsão de antecedência mínima única para toda Ordem de Serviço Operacional, uma vez que o prazo aplicável dependerá da natureza e das circunstâncias da alteração, inclusive de seu caráter ordinário, extraordinário ou emergencial.

Do mesmo modo, os documentos licitatórios não estabelecem prazo geral e uniforme de mobilização para acréscimos de frota. A CONCESSIONÁRIA deverá observar as determinações do PODER CONCEDENTE e cumprir as obrigações de disponibilidade, continuidade e adequação dos SERVIÇOS, nos termos do CONTRATO e de seus ANEXOS.

LOTE(S): Todos

Anexo 2.09, item 3.7 (IQ7 – Cumprimento de Viagens), item 3.6 (IQ6) e item 3.10 (IQ10), Tabela 2 (pesos); Anexo 2.07, itens 1.4 e 1.9

PERGUNTA 18: O item 3.7 do Anexo 2.09 estabelece nota 10 "quando o FCVm = 98% das viagens previstas ou maior" e nota 0 "quando o FCVm = 94% das viagens previstas ou menor", e, entre esses limites, a expressão $IQ7m = 10 \times (0,98 - FCVm)/0,04$. Aplicada literalmente, a fórmula atribui nota próxima de zero a quem cumpre 97,9% das viagens ($IQ7 = 0,25$) e nota próxima de dez a quem cumpre 94,1% ($IQ7 = 9,75$), invertendo o sentido do indicador de maior peso do IDG (15% nos lotes BRT e 16% nos regionais) e criando descontinuidades nos limites. Os demais indicadores do tipo "quanto maior, melhor" (IQ6 e IQ9) utilizam a forma $(F - \text{ piso})/\text{ faixa}$. No IQ6, o fator é definido como FIF, mas a fórmula grafa FIO; e a fórmula do IQ10 grafa "IQ9m".

Pergunta-se:

(a) Confirma a URBS que a fórmula correta do IQ7 é $IQ7m = 10 \times (FCVm - 0,94)/0,04$? O Anexo 2.09 será republicado com a correção?

(b) Quais as grafias corretas das fórmulas do IQ6 (FIF ou FIO) e do IQ10 (IQ10m ou IQ9m)?

(c) Serão publicados exemplos numéricos de cálculo do IQ6, do IQ7 e do IDG, com a planilha de cálculo, para permitir sua reprodução pelas licitantes?

RESPOSTA:

(a) Sim. A fórmula correta para o intervalo em que o FCVm seja superior a 94% e inferior a 98% é:

$$IQ7_m = 10 \times \frac{FCV_m - 0,94}{0,04}$$

Permanecem aplicáveis os limites estabelecidos no item 3.7 do Anexo 2.09 – Sistema de Gestão da Qualidade: nota 10 quando o FCVm for igual ou superior a 98% e nota 0 quando for igual ou inferior a 94%.

Esta alteração do Anexo 2.09 será também publicada em Errata a ser emitida pela URBS.

(b) No item 3.6, a grafia correta do fator é FIFm, conforme sua definição no mesmo item. No item 3.10, a identificação correta da fórmula é IQ10m. As referências divergentes constituem erros materiais e serão igualmente corrigidas por meio de Errata a ser publicada pela URBS.

(c) As definições, fórmulas e faixas de pontuação constantes do Anexo 2.09 – Sistema de Gestão da Qualidade, consideradas as correções acima, permitem a reprodução do cálculo dos indicadores e do IDG. Não está prevista a publicação de planilha ou de exemplos numéricos adicionais.

LOTE(S): Todos

Anexo 2.07, itens 1.4, 1.6 e 1.9; Anexo 2.09, itens 6 e 7; Anexos 2.01 a 2.05, Cl. 24.10 e 36.1.1; Planilhas 5.01 a 5.05 (PAINEL_DE_CONTROLE, FLUXO_CAIXA_SPE e ANTP_RPS_Resultados); Boletim de Esclarecimento nº 02, resposta nº 22; Lei nº 12.587/2012, art. 10, II; Lei nº 14.133/2021, art. 11, III; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 34; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Achado 2

PERGUNTA 19: A Remuneração Referencial das Planilhas resulta em TIR igual ao CMPC (10,14% real) e VPL nulo em todos os lotes, sem desconto de qualidade em nenhum mês: nenhuma célula das Planilhas contém o IDG ou expectativa de desconto de qualidade, e o prêmio de risco (RPS) adotado não contempla risco de qualidade ou de penalidades. Na resposta nº 34 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão confirmou que, na modelagem de referência, "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". Os valores de referência dos indicadores, contudo, exigem desempenho superior ao histórico da RIT: segundo as justificativas da URBS registradas no Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558 do TCE-PR (Processo nº 380423/26, Achado 2, "b"), a meta do IQ3 representa redução de 22% dos sinistros em relação ao 1º semestre de 2025 e de 39% em relação a 2024; a do IQ4, redução de cerca de 28% das falhas em relação a 2024; a do IQ5, redução de cerca de 33% das autuações em relação ao 1º semestre de 2025; a média de reclamações do 1º semestre de 2025 ficou cerca de 7% acima da meta do IQ1; e a nota de referência do IQ2 (9) é 29% superior à obtida em 2025 (7). O desconto do SGQ, de até 3% (Anexo 2.09, item 6), incide sobre Rcalc do



mês m-3, que inclui as parcelas de capital e de infraestrutura, e é cumulativo com as penalidades descontáveis da REMUNERAÇÃO (Cl. 24.10). Pela simulação da requerente sobre os fluxos das próprias Planilhas, um desconto médio de 1% reduz a TIR para 9,1% a 9,6%, e um desconto de 3%, para 7,0% a 8,5%, conforme o lote. Na resposta nº 22 do Boletim nº 02, a Comissão remeteu às licitantes, "por sua conta e risco", a simulação da exposição a multas, glosas e reduções.

Pergunta-se:

(a) Como a URBS avaliou a aderência do orçamento de referência ao art. 11, III, da Lei nº 14.133/2021, considerando que as metas exigem, desde o início da operação, desempenho superior ao histórico e que a expectativa de desconto do SGQ não foi modelada e reduz a TIR abaixo do CMPC antes mesmo do desconto ofertado na proposta?

(b) Qual o fundamento técnico para aplicar o fator redutor do IDG também sobre as parcelas de capital (CT_CAP_MR, CT_INFRA) e de custos licitatórios (CT_CL), que não guardam relação com o desempenho operacional?

(c) Haverá limite conjunto, por mês, para a soma de descontos do IDG, glosas de produção e penalidades descontadas da REMUNERAÇÃO? Haverá mecanismo de bonificação, considerando o art. 10, II, da Lei nº 12.587/2012 ("incentivos e das penalidades"), revogado pelo art. 43, III, da Lei nº 15.432/2026 somente a partir da vigência desta?

(d) Como se evita o triplo efeito sobre a mesma viagem não realizada (não remuneração da produção, redução do IQ7 e multa)?

RESPOSTA:

(a) A modelagem econômico-financeira de referência considera a prestação dos SERVIÇOS em conformidade com os requisitos e indicadores estabelecidos no CONTRATO, razão pela qual não incorpora projeção de redução da REMUNERAÇÃO por desempenho insuficiente.

Os parâmetros do SGQ são aplicáveis igualmente a todas as LICITANTES e estão integralmente disponibilizados nos documentos licitatórios, cabendo a cada uma avaliar, por sua conta e risco, os efeitos de seu desempenho na formulação da PROPOSTA. As simulações apresentadas na pergunta constituem cálculos do requerente e não alteram as premissas da modelagem.

(b) O Fator Redutor decorrente do IDG incide sobre a REMUNERAÇÃO calculada nos termos do Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração, conforme expressamente estabelecido no Anexo 2.09 – Sistema de Gestão da Qualidade.

A aplicação sobre a REMUNERAÇÃO total reflete a avaliação global da qualidade da prestação dos SERVIÇOS, não correspondendo à revisão individual dos custos ou investimentos que compõem cada Componente Tarifário.

(c) Não há previsão de limite conjunto mensal para o Fator Redutor do IDG, as glosas de produção e as penalidades contratuais, que possuem pressupostos e procedimentos próprios.

Também não está previsto mecanismo adicional de bonificação financeira. Os incentivos à adequada prestação dos SERVIÇOS decorrem da estrutura de



remuneração, do SGQ e dos demais mecanismos estabelecidos no CONTRATO e em seus ANEXOS.

(d) A não realização de viagem pode produzir efeitos distintos: a produção não realizada não integra a base de remuneração; o cumprimento da programação compõe a avaliação de qualidade; e eventual infração contratual poderá ensejar penalidade, observados seu enquadramento e o devido processo administrativo.

Esses efeitos possuem fundamentos e finalidades próprios e não caracterizam, por si só, duplicidade de penalização. A aplicação de penalidades observará as circunstâncias do caso concreto, a proporcionalidade e o procedimento estabelecido no CONTRATO.

LOTE(S): Todos

Anexo 2.07, item 2.4.1 e 2.4.2 (p. 11); Anexo 2.08, itens 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1.2, 2.3.1.1 e 2.3.2 (p. 10); Planilhas 5.01 a 5.05, abas REM_BN_REVER e REMUNERAÇÃO; Anexos 2.01 a 2.05, Cl. 1.3

PERGUNTA 20: O Anexo 2.07 grafa o preço unitário de capital do material rodante elétrico como $PU = ValorVeículo \times \{[(1+CMPC)^n \times (1+CMPC)] / [(1+CMPC)^n - 1]\} / 12 \times FG$, e o Anexo 2.08 grafa a mesma expressão sem a divisão por 12. O Anexo 2.08 afirma que a expressão "produz resultado equivalente ao uso da fórmula de Excel PGTO", mas a anuidade (PGTO) tem numerador $CMPC \times (1+CMPC)^n$, e não $(1+CMPC)^n \times (1+CMPC)$. O item 2.1.2 do Anexo 2.08 afirma que "nper é o número de meses da amortização", e o item 2.3.1.1.1, que "nper é 12 anos". As Planilhas calculam o PU como $-PMT(CMPC \text{ anual}; n \text{ anos}; valor)/12/(1-13,61\%)$. Pela verificação da requerente, para um biarticulado elétrico com valor de aquisição da ordem de R\$ 7,6 milhões ($n = 15$ anos), o modelo resulta em cerca de R\$ 97,9 mil/mês (REM_BN_REVER!C13), enquanto a aplicação literal das fórmulas publicadas conduz a valores cerca de 10,7 vezes (Anexo 2.07) e 128 vezes (Anexo 2.08) superiores. O PU do material rodante elétrico será recalculado veículo a veículo, com base no valor de aquisição efetivo, durante a execução.

Pergunta-se:

(a) Qual é a fórmula correta do preço unitário de capital (material rodante convencional e elétrico, carregadores, eletropostos e estações-tubo), com a definição inequívoca de n (em anos ou meses) e da taxa (anual ou mensal)? Os Anexos 2.07 e 2.08 serão republicados com a correção?

(b) Em caso de divergência entre os Anexos 2.07 e 2.08 e as Planilhas, qual documento prevalece, considerando que a regra de prevalência da Cl. 1.3 (documento "de data mais recente") é inaplicável a anexos da mesma versão e sem data?

RESPOSTA:

a) As fórmulas corretas a serem consideradas são as encontradas nos Anexos 5.01 a 5.05, considerando-se como o período n em anos, e, portanto, as fórmulas deverão ser consideradas conforme abaixo:

- No item 2.4.1 do Anexo 2.07, lê-se a fórmula:
$$[Valor_{MR_CONV_i} * (1 - FV)] \times \left\{ \frac{[(1+CMPC_t)^n \times CMPC_t]}{[(1+CMPC_t)^n - 1]} \right\} / 12 / (1 - FG)$$

- No item 2.4.2 do Anexo 2.07, lê-se a fórmula:

$$= ValorVeículo_j \times \left\{ \frac{[(1+CMPC_t)^n \times CMPC_t]}{[(1+CMPC_t)^n - 1]} \right\} / 12 / (1 - FG)$$

- No item 2.1.1 do Anexo 2.08, lê-se a fórmula:

$$PU_{Cap_celm} = Investimento_{CEL} \times \left\{ \frac{[(1+CMPC_t)^n \times CMPC_t]}{[(1+CMPC_t)^n - 1]} \right\} / 12 / (1 - FG)$$

- No item 2.2.1.2 do Anexo 2.08, lê-se a fórmula:

$$PU_{CAP_infra_MobUrb} = Investimento_{MobUrb} \times \left\{ \frac{[(1+CMPC_t)^n \times CMPC_t]}{[(1+CMPC_t)^n - 1]} \right\} / 12 / (1 - FG)$$

- No item 2.3.1.1 do Anexo 2.08, lê-se a fórmula:

$$PU_{CAP_MR_CONV} = [Valor_{MR_CONV_t} * (1 - FV)] \times \left\{ \frac{[(1 + CMPC_t)^n \times CMPC_t]}{[(1 + CMPC_t)^n - 1]} \right\} / 12 / (1 - FG)$$

- No item 2.3.2 do Anexo 2.08, lê-se a fórmula:

$$PU_{CAP_MR_ELETRICO_j} = ValorVeículo_j \times \left\{ \frac{[(1 + CMPC_t)^n \times CMPC_t]}{[(1 + CMPC_t)^n - 1]} \right\} / 12 / (1 - FG)$$

- No item 2.1.2 do Anexo 2.08, onde se lê "nper é o número de meses da amortização", deve-se ler "nper é o número de anos da amortização".

b) Deverão ser consideradas as fórmulas presentes nos Anexos 5.01 a 5.05, em Excel, e as correções citadas acima.

LOTE(S): Todos

Anexo 2.07, itens 2.4.1 e 4.3; Anexo 2.08 (FG); Planilhas 5.01 a 5.05, FLUXO_CAIXA_SPEIH26 e H29; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 29; Anexo 4.02, itens 10.1.1 e 10.1.4

PERGUNTA 21: O Anexo 2.07 afirma que "o FG é um fator multiplicador de valor 1,1361". Nas Planilhas, todas as parcelas de capital são divididas por $(1 - FLUXO_CAIXA_SPEIH26)$, sendo $H26 = 0,136094658$ (valor digitado, idêntico nos cinco lotes), o que equivale a um multiplicador de $1/(1 - 0,1361) = 1,1575$. A diferença, de cerca de 1,9% em cada preço unitário de capital recalculado pela fórmula do Edital, é perpetuada pela imutabilidade do FG (Anexo 2.07, item 4.3). O indicador calculado pela própria Planilha em H29 (fórmula H27/H28, que relaciona IR/CSLL e CAPEX, ambos proporcionalmente à receita) varia entre os lotes (15,61% no BRT1, 10,94% no BRT2, 19,64% no Norte, 19,90% no Oeste e 19,85% no Sul), sem atingir 13,61% em nenhum deles. Na resposta nº 29 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão esclareceu que os tributos contemplados no FG "são somente os tributos diretos sobre a renda, notadamente o IRPJ e CSLL", e que 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". O Anexo 4.02, contudo, reitera que "O FG é um fator multiplicador de valor 1,1361" e o descreve como fator que "incorpora os efeitos de itens de saída de caixa



no Fluxo de Caixa Descontado decorrentes de capital de giro e tributos/taxas não albergados pelo fator "imp" (itens 10.1.1 e 10.1.4).

Pergunta-se:

- (a) O valor correto do FG a ser aplicado nas revisões e nos recálculos de preço unitário previstos no Anexo 2.07 é 1,1361 (multiplicador) ou 1,1575 (equivalente a $1/(1 - 0,1361)$), conforme as Planilhas)?
- (b) Se o FG é obtido do fluxo de caixa de cada modelo, qual a origem do valor único digitado em FLUXO_CAIXA_SPEIH26 para os cinco lotes, cujas razões calculadas em H29 diferem entre si? Qual a relação entre esse valor e as alíquotas de IRPJ e CSLL?
- (c) Prevalece a descrição do Anexo 4.02 (capital de giro e tributos/taxas não albergados pelo fator "imp") ou a da resposta nº 29 do Boletim nº 03 (somente IRPJ e CSLL)? Qual a memória de cálculo que conduz a 1,1361?

RESPOSTA:

- a) Vide resposta à pergunta 20 deste Boletim de Esclarecimento.
- b) O FG é calculado a partir do Fluxo de Caixa do Sistema, incluindo os 5 lotes, e então mantido para os lotes quando calculados de maneira isolada, de forma a mitigar os possíveis desvios de remuneração de capital entre os lotes. Conforme apresentado no Boletim nº 03 Pergunta 29 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, incluindo os tributos/taxas não albergados pelo fator "imp", além do capital de giro.
- c) Conforme resposta anterior, e em alinhamento com o Anexo 4.02, o FG engloba o capital de giro e tributos/taxas não albergados pelo fator "imp", destacando-se que a resposta nº 29 do Boletim nº 03 não implica que o capital de giro não esteja contemplado, mas que a resposta foca nos tributos diretos, uma vez que esse era um dos questionamentos originais. Ainda, sobre a memória de cálculo, destaca-se que o FG se trata de mecanismo endógeno à modelagem e que é calculado de maneira iterativa por ferramentas do Excel, de forma a balancear o Fluxo de Caixa Descontado.

LOTE(S): Todos

Planilhas 5.01 a 5.05, REMUNERAÇÃO!C37:C63 e PAINEL_DE_CONTROLE!D50; Anexo 2.08 (preços unitários de custo fixo); Anexo 2.07, item 4.2.1; Boletim de Esclarecimento nº 03, respostas nº 26 e 29; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, itens 15 e 16 e Achado 4; Anexo 4.02, item 11

PERGUNTA 22: Os preços unitários de custo fixo das Planilhas são calculados como $OPEX \text{ anual} / 12 \times (1 + \text{PAINEL_DE_CONTROLE!D50})$, em que D50 é um percentual digitado, distinto por lote: +8,6787% (BRT1), +9,3735% (BRT2), +0,1287% (Norte), -5,3465% (Oeste) e -5,7051% (Sul). O ajuste é o que leva a TIR de cada lote a 10,14%.



Pela verificação da requerente, o efeito acumulado em 15 anos é de cerca de +R\$ 71 milhões (BRT1), +R\$ 58 milhões (BRT2), +R\$ 1 milhão (Norte), –R\$ 58 milhões (Oeste) e –R\$ 55 milhões (Sul): nos Lotes Oeste e Sul, os preços unitários de custo fixo ficam abaixo do custo apurado pela própria Planilha. Nem o Anexo 2.08 nem o Anexo 4.02 mencionam o ajuste; este se limita a afirmar que "todos os lotes deveriam estar equilibrados, resultando em um VPL nulo, e com a TIR igualada ao CMPC modelado, de 10,14%" (item 11).

Pergunta-se:

(a) Qual a natureza e a justificativa técnica do percentual D50 de cada lote, e por que não consta da metodologia do Anexo 2.08 nem da Avaliação Econômico-Financeira do Anexo 4.02?

(b) Por que os preços unitários de custo fixo dos Lotes Oeste e Sul foram fixados abaixo do custo apurado nas próprias Planilhas?

(c) Na revisão ordinária com base em composições de preços unitários (Anexo 2.07, item 4.2.1), o ajuste D50 será mantido, recalculado ou eliminado?

(d) Na resposta nº 26 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão afirmou que o valor global de outorga, de R\$ 62.641.829,33, "engendra o equilíbrio econômico-financeiro de cada lote (TIR equivalente ao CMPC)"; na resposta nº 29, que o FG é o valor necessário para que o VPL seja nulo. Qual desses parâmetros — outorga, FG ou ajuste D50 — foi efetivamente utilizado para levar a TIR de cada lote a 10,14%, e qual a função dos demais? Por que o Anexo 4.02, que apresenta a avaliação econômico-financeira e os indicadores de equilíbrio de cada lote, não faz nenhuma referência à outorga?

(e) Segundo o Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558 do TCE-PR (Processo nº 380423/26) (item 15), a redução do WACC de 10,79% para 10,14% e a correção de dez componentes de custo decorrentes da fiscalização "não tenham se refletido na redução do valor total do contrato", tendo possibilitado a previsão de ar-condicionado em toda a frota a ser adquirida. Será disponibilizado quadro de conciliação, por lote e por componente, entre a modelagem submetida ao TCE-PR e a publicada, com a indicação dos parâmetros recalibrados (inclusive D50, FG e outorga)?

RESPOSTA:

Os preços unitários relativos aos Componentes Tarifários de Custos Variáveis, de Mão de Obra, e os Preços Unitários de Remuneração de Capital se comportam de maneira linear entre todos os lotes devido sua natureza operacional, e de forma a manter a isonomia entre os lotes para sua operação, todavia, o Componente Tarifário de Custos Fixos sofre influência de características específicas dos lotes, como por exemplo tamanho relativo de garagem por veículo, e manutenção de frota que é dependente do perfil de frota e idade, custos administrativos, entre outros. Devido essa natureza esse fator, da célula D50, foi aplicado sobre esses custos de maneira a trazer a TIR do Lote para o patamar de 10,14%, mantendo-se os outros fatores constantes para todos os lotes.

Quanto ao questionamento "d)" reitera-se que a outorga engendra o equilíbrio econômico-financeiro de cada lote, fazendo parte do Fluxo de Caixa como elemento de saída de caixa, por sua vez, o FG é responsável por equilibrar o sistema como um todo, de forma a se determinar o equilíbrio dos 5 lotes de maneira agregada, e determinando-se esse valor para o cálculo da parcela de remuneração de capital. Posteriormente a essas determinações é analisado o equilíbrio de cada lote, e as distorções da soma dos



lotes individualizados em relação ao sistema global, e então aplicado o fator D50 citado de forma a adequar tais pequenos desvios decorrentes da escala específica dos lotes. Ressalta-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios levantamentos, cálculos, estudos e projeções, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): BRT1 e BRT2

Boletim de Esclarecimento nº 02, resposta nº 9; Decisão da impugnação de 01/09/2026, item (a); Planilhas 5.01 e 5.02, aba Parâmetros, células F58:F63 e F104:F108; Anexo 2.08, item 3.6; CLT, art. 73; Lei nº 605/1949, art. 9º; Anexo 4.02, Tabelas 38 a 40

PERGUNTA 23: Na resposta nº 9 do Boletim nº 02, a Comissão confirmou que a coluna "Outros custos de folha" (coluna I) "foi omitida da conta por ser considerada não aplicável" aos cargos de infraestrutura, "uma vez que esses têm sua operação com programação bem definidas [...] sendo o FU já responsável por dimensionar o nível de serviço necessário com esses Outros Custos". Verifica-se, contudo, que: (i) as células que omitem a coluna I estão na aba Parâmetros (F104:F108 = SOMA(G:H)), ao passo que os cargos de motorista, fiscal, manutenção e limpeza de veículos (F58:F63 = SOMA(G:I)) a incluem; (ii) os fatores dos cargos de infraestrutura efetivamente utilizados nas Planilhas (Parâmetros!F114:F118 – 0,12, 0,78 e 0,25 por veículo da frota operante) definem a quantidade de postos, e não parcelas remuneratórias; (iii) as estações-tubo operam em horário noturno, aos domingos e feriados; (iv) o Anexo 2.08 (item 3.6) publica os salários médios desses cargos com rótulos trocados ("Feriados/DSR" com valor correspondente ao anuênio); (v) a Tabela 40 do Anexo 4.02 reproduz essa rotulagem e evidencia a omissão: para cobradores, limpeza das estações-tubo e terminais e zeladores, o "salário médio" (R\$ 2.315,45, R\$ 4.086,06 e R\$ 1.944,61) corresponde ao salário acrescido apenas da coluna rotulada "Feriados - DSR - Horas Extras - Adicional Noturno" (R\$ 210,50, R\$ 371,46 e R\$ 176,78, equivalentes a 10% do salário, isto é, ao anuênio), excluía a coluna rotulada "Valor do Anuênio" (R\$ 235,74, R\$ 759,13 e R\$ 386,21), ao passo que, nas Tabelas 38 e 39, o salário médio corresponde à soma das três colunas. Pela verificação da requerente, a omissão representa cerca de R\$ 8,4 milhões no Ano 1 e R\$ 126,7 milhões em 15 anos, com encargos, nos Lotes BRT1 e BRT2.

Pergunta-se:

(a) Considerando que as estações operam em período noturno, aos domingos e feriados, em qual rubrica das Planilhas estão contemplados, para cobradores, supervisores de limpeza e zeladores, o adicional noturno (art. 73 da CLT), a remuneração dos feriados trabalhados (art. 9º da Lei nº 605/1949), as horas extras decorrentes da escala, se houver, e as verbas da convenção coletiva?

(b) Se o "FU" citado na resposta corresponde aos fatores de Parâmetros!F114:F118, como um fator de quantidade de postos pode remunerar verbas salariais adicionais?

(c) Qual a rotulagem correta das colunas do item 3.6 do Anexo 2.08 e da Tabela 40 do Anexo 4.02? Os valores de R\$ 235,74, R\$ 759,13 e R\$ 386,21 correspondem às verbas de feriados, DSR, horas extras e adicional noturno excluídas do salário médio?

RESPOSTA:



Prefeitura de
CURITIBA

Esclarecemos que compete às Licitantes, por sua conta e risco, realizar os cálculos, estudos e levantamentos que entenderem necessários à formulação de suas Propostas Econômicas, observando as diretrizes estabelecidas no Edital, na Minuta de Contrato de Concessão e respectivos Anexos, inclusive nas Planilhas 5.01 a 5.05. O elemento de Fator de Utilização utilizados na modelagem possui caráter referencial, e os parâmetros de citados não incluem itens vinculantes, ressalvado quando expressamente previsto de modo diverso no Edital e Anexos.

LOTE(S): Todos

Boletim de Esclarecimento nº 02, respostas nº 7 e 8; Anexo 2.08, itens 3.4.1 e 3.6 (encargos sociais – Grupo B); Anexo 4.02 (encargos sociais, conforme invocado na resposta nº 8); Planilhas 5.01 a 5.05, Mão_de_Obra!C5 e OPEX_RIT; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 13; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Achados 1 e 7; Anexo 4.02, itens 5.3 (Tabela 28) e 6.8

PERGUNTA 24: Na resposta nº 7 do Boletim nº 02, a Comissão informou que a alteração do Fator de Utilização de 31,7193 para 32,0260 horas semanais "decorreu de revisão realizada em atendimento a questionamento do Tribunal de Contas do Estado do Paraná". Na resposta nº 8, afirmou que "os itens de afastamento, acidente de trabalho, viagens suprimidas, aviso prévio e auxílio-doença fazem parte da composição dos Encargos Sociais, conforme consta do Anexo 4.02". O Anexo 4.02 (item 5.3, Tabela 28), contudo, apresenta composição idêntica à do Anexo 2.08: no Grupo A, cujas alíquotas "decorrem de legislação federal", consta "Acidente de Trabalho" de 3,00%; no Grupo B, além de férias, abono de férias e 13º salário, apenas "Aviso Prévio Indenizado" (1,1759%), "Auxílio Enfermidade" (0,3596%) e "Indenizações Adicionais" (0,0045%), itens que "são variáveis e foram calculadas tomando-se por base a estatística do Sistema", sem memória de cálculo e sem rubrica de afastamentos, viagens suprimidas, absenteísmo, treinamento ou reserva de motoristas. O item 6.8 do Anexo 4.02, por sua vez, atribui o FU de 32,0260 horas aos "dados de operação vigente atualmente no SIM". Pela verificação da requerente, a alteração do FU reduz o quadro em cerca de 24,8 motoristas-equivalentes no Ano 1 (cerca de R\$ 2,5 milhões/ano), resultando em cerca de 2,06 motoristas por veículo da frota operacional do Ano 1.

Pergunta-se:

(a) Na resposta nº 13 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão informou que a jornada produtiva de 5,338 horas diárias resulta de 6 horas, "descontados 39,7 minutos relativos aos percursos ociosos, tempos de descanso e outros tempos operacionais". Segundo o Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558 do TCE-PR (Processo nº 380423/26) (Achado 7, "j"), no parâmetro anterior o desconto equivalia a "aproximadamente 43 minutos por jornada diária, dos quais 15 minutos correspondem ao descanso previsto na CLT, resultando em 28 minutos de tempo ocioso por motorista", e a URBS revisou o parâmetro com base em "estudos com dados de GPS realizados junto ao IPPUC" (velocidade média de 24,25 km/h), "cujas memórias de cálculo foram disponibilizadas em planilhas anexas" ao Tribunal. Serão disponibilizadas às licitantes essas memórias de cálculo? Qual a decomposição dos 39,7 minutos atuais entre descanso, percurso ocioso e demais tempos, e o percurso ocioso considerado corresponde à quilometragem ociosa de 6% ou à de 7,4% apurada pela própria URBS (Achado 1, "b")?

(b) Considerando que a Tabela 28 do Anexo 4.02, invocada na resposta nº 8, reproduz a composição do Anexo 2.08 e não contém rubrica de afastamentos, viagens suprimidas, absenteísmo ou reserva técnica de motoristas, em quais rubricas e com

quais percentuais esses itens estão contemplados? O item "Acidente de Trabalho" (3,00%) do Grupo A corresponde à contribuição legal incidente sobre a folha ou à cobertura dos dias de afastamento? Qual a "estatística do Sistema" (período, base e memória) que fundamenta os percentuais de 1,1759%, 0,3596% e 0,0045%?

(c) O item 6.8 do Anexo 4.02 apresenta o FU como valor único, "resultante dos dados de operação vigente atualmente no SIM". Como se concilia essa origem com a resposta nº 7 do Boletim nº 02 (revisão em atendimento ao TCE-PR) e com a resposta nº 13 do Boletim nº 03 (6 horas descontados 39,7 minutos)? Considerando que as distâncias às garagens e aos eletropostos diferem entre lotes, o FU será diferenciado por lote?

RESPOSTA:

(a) Os parâmetros utilizados para definição do Fator de Utilização constam dos documentos licitatórios, em especial do Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-Financeira e do Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira. O pedido de esclarecimento deve se ater às disposições e condições relacionadas ao objeto da Licitação, não abrangendo documentos ou matérias estranhas ao certame. Por fim ressalta-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios levantamentos, cálculos, estudos e projeções, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

(b) Os custos relacionados à disponibilidade da mão de obra operacional foram considerados na modelagem econômico-financeira conforme a metodologia descrita nos Anexos 2.08 e 4.02, incluindo os encargos e fatores aplicáveis à operação. Os percentuais e parâmetros adotados correspondem às premissas referenciais utilizadas para a elaboração do modelo econômico-financeiro e encontram-se refletidos nas Planilhas Econômico-Financeiras disponibilizadas às LICITANTES.

O item "Acidente de Trabalho" constante dos encargos sociais corresponde ao encargo incidente sobre a folha de pagamento previsto na legislação aplicável, não se confundindo com a mensuração individualizada de afastamentos ou ocorrências operacionais específicas.

(c) Não há incompatibilidade entre as referências mencionadas. O valor do Fator de Utilização apresentado no Anexo 4.02 corresponde ao parâmetro final adotado na modelagem de referência, após as revisões técnicas realizadas durante a estruturação do projeto. Trata-se de parâmetro único para fins da modelagem econômico-financeira referencial da Concessão, cabendo às LICITANTES, por sua conta e risco, realizar os estudos, avaliações e premissas que entenderem pertinentes para a formulação de

suas PROPOSTAS, nos termos do item 6.4.1 do Edital e conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): BRT1 e BRT2

Anexos 2.01 e 2.02, Cl. 15.4; Anexo 2.08, item 2.2.1; Anexo 2.09, Tabela 7 (ET-14) e item 3.10 (IQ10); Anexo 3.07 (responsabilidades); Boletim de Esclarecimento nº 02, resposta nº 10; Lei nº 15.432/2026, art. 37, II; Boletim de Esclarecimento nº 03, respostas nº 9 a 12

PERGUNTA 25: Na resposta nº 10 do Boletim nº 02, a Comissão confirmou que "a formação dos preços unitários não considerou a automatização das ESTAÇÕES-TUBO". A Cl. 15.4 atribui ao PODER CONCEDENTE a implementação, "conforme sua discricionariedade", da automatização, resguardado apenas "o direito do PODER CONCEDENTE ao reequilíbrio econômico-financeiro de eventual redução permanente de custos". O Anexo 2.09 (Tabela 7, item ET-14) avalia, no IQ10, o "Sistema automático de acesso funcionando adequadamente". Pela verificação da requerente, os quadros de cobradores de estação modelados nos Lotes BRT1 e BRT2 somam cerca de 1.427 postos no Ano 1 (cerca de 1.367 a partir do Ano 5).

Pergunta-se:

(a) Na resposta nº 9 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão afirmou que, "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"; na resposta nº 10, que a Cl. 15.4 não exclui o direito da CONCESSIONÁRIA ao reequilíbrio, "obedecido o disposto no contrato, em especial na Seção VI, em especial, nas Cláusulas 30, 31 e 33". Confirma a URBS que os custos da CONCESSIONÁRIA decorrentes da automatização (desmobilização e rescisão de pessoal, requalificação, operação e manutenção de catracas e portas automáticas), por decorrerem de decisão discricionária do PODER CONCEDENTE, serão recompostos independentemente do limiar de 5% da Cl. 30.6.1 e de forma concomitante à implantação da medida (art. 37, II, da Lei nº 15.432/2026, a partir de sua vigência)? A Cl. 15.4 será retificada para prever expressamente o reequilíbrio bilateral?

(b) O item ET-14 do IQ10 será aplicado antes da implantação e da transferência formal do sistema automático à CONCESSIONÁRIA?

RESPOSTA:

(a) Conforme esclarecido nas respostas nº 9 e nº 10 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Cláusula 15.4 não exclui eventual direito da CONCESSIONÁRIA à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência da automatização das ESTAÇÕES-TUBO.

Os efeitos da medida, inclusive eventuais custos e reduções permanentes de despesas, serão apurados conforme as circunstâncias efetivamente verificadas e tratados nos termos das Cláusulas 30, 31 e 33 do CONTRATO, observados os requisitos, limites e procedimentos nelas estabelecidos.

Não se confirma, portanto, a inaplicabilidade prévia do limiar previsto na Cláusula 30.6.1, nem a recomposição automática ou antecipada de custos. Também não se mostra necessária a retificação da Cláusula 15.4, que deve ser interpretada em



conjunto com os demais mecanismos de preservação do equilíbrio econômico-financeiro previstos no CONTRATO.

Quanto à aplicabilidade da Lei Federal nº 15.432/2026, reitera-se a Resposta à Pergunta 1 do Boletim de Esclarecimento nº 03.

(b) O item ET-14 do IQ10 somente será aplicável às ESTAÇÕES-TUBO em que o sistema automático de acesso tenha sido efetivamente implantado e esteja sob responsabilidade operacional da CONCESSIONÁRIA.

Não serão consideradas, para fins de avaliação desse item, funcionalidades que ainda não tenham sido implantadas ou formalmente atribuídas à CONCESSIONÁRIA.

LOTE(S): Todos

*Anexo 2.07, itens 3.2, 3.5, 3.6 e 3.7; Anexo 2.10, itens 34 e 39; Planilhas 5.01 a 5.05, abas OPEX_ * (mão de obra do custo fixo) e ANTP_RPS_Resultados (Risco 15); Lei nº 15.432/2026, art. 11, V; Boletim de Esclarecimento nº 03, respostas nº 30 e 43; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Achado 9*

PERGUNTA 26: O item 3.6 do Anexo 2.07 prevê que, quando a convenção coletiva superar o INPC, o reajuste da mão de obra será o INPC acrescido de 50% da diferença, "a depender de anuência prévia do Poder Concedente", e, sem anuência, apenas o INPC. O custo fixo é reajustado por 80% do IPCA e 20% do INCC (item 3.7), embora, pela verificação da requerente, a mão de obra represente entre 41% e 51% do custo fixo nas Planilhas. O próprio prêmio de risco das Planilhas (ANTP_RPS_Resultados) reconhece o "Risco 15 – Salários acima da inflação", com incidência de cerca de 45,5%. O art. 11, V, da Lei nº 15.432/2026 atribui ao titular, a partir de sua vigência, a definição de critérios de reequilíbrio "em casos de eventos alheios à gestão operacional do contratado e não previstos pelo poder concedente".

Pergunta-se:

(a) Quais os critérios objetivos, o prazo e a motivação exigíveis para a "anuência prévia" do PODER CONCEDENTE prevista no item 3.6 do Anexo 2.07? O silêncio implicará anuência?

(b) Considerando que a mão de obra representa entre 41% e 51% do custo fixo, qual a justificativa para indexar integralmente esse componente por IPCA e INCC, sem qualquer parcela vinculada à convenção coletiva?

(c) Na resposta nº 30 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão remeteu ao item 4.2 (v) do Anexo 2.07, segundo o qual a Revisão Ordinária considerará "a evolução dos preços de insumos relevantes vis-à-vis aos índices de reajuste anual acumulados"; na resposta nº 43, afirmou que a revisão "poderá capturar alterações nos parâmetros e preços que venham a elevar a base de remuneração", ressalvando que ela "não poderá impactar a repartição de riscos originalmente prevista no Contrato" (Cl. 30.4.2). Considerando que a regra do item 3.6 do Anexo 2.07 foi adotada por recomendação do TCE-PR (Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558 do TCE-PR (Processo nº 380423/26), Achado 9, "a"), a variação salarial decorrente de convenção coletiva ou de sentença normativa acima do INPC, na parcela não coberta pelo item 3.6, será recomposta na Revisão Ordinária, ou a alocação da "discrepância inflacionária" à CONCESSIONÁRIA (item 34 do Anexo 2.10) impede essa recomposição? Em caso positivo, a partir de quando, considerando o intervalo trienal da revisão?



RESPOSTA:

(a) A anuência prevista no item 3.6 do Anexo 2.07 - Modelo de Remuneração deverá ser prévia e expressa, não decorrendo do mero silêncio do PODER CONCEDENTE.

A análise considerará a convenção coletiva de trabalho ou sentença normativa aplicável, sua vigência, abrangência, repercussão sobre o componente de mão de obra e os demais elementos necessários à aplicação da regra prevista no referido item. Não há prazo específico previsto nos documentos licitatórios para essa manifestação, aplicando-se os procedimentos administrativos e contratuais pertinentes.

A anuência não se confunde com reconhecimento de direito a reequilíbrio econômico-financeiro, constituindo requisito específico para a aplicação da fórmula de reajuste estabelecida no item 3.6.

(b) A premissa apresentada na pergunta não considera a estrutura completa do modelo de remuneração. A mão de obra diretamente associada à operação dos veículos constitui componente remuneratório próprio e está submetida à regra específica do item 3.6 do Anexo 2.07 - Modelo de Remuneração.

O componente de custos fixos, por sua vez, contempla um conjunto mais amplo de despesas, não limitado à mão de obra, incluindo custos de manutenção, estrutura operacional e administrativa, instalações e outros custos vinculados à disponibilização dos SERVIÇOS. Por essa razão, seu reajuste observa a fórmula paramétrica definida no item 3.7, composta por 80% da variação do IPCA e 20% da variação do INCC.

Os índices e respectivas ponderações constituem parâmetros do modelo de remuneração e não representam a reprodução individualizada da variação de cada item de custo. As planilhas econômico-financeiras são instrumentos referenciais da modelagem e devem ser interpretadas em conjunto com o CONTRATO e seus ANEXOS, não prevalecendo cálculos ou agrupamentos realizados isoladamente a partir de suas abas. As planilhas do Modelo Econômico-financeiro distinguem, inclusive, as parcelas de mão de obra, custos variáveis, custos fixos e capital na composição da remuneração.

(c) A variação salarial decorrente de convenção coletiva ou sentença normativa será tratada conforme a regra específica do item 3.6 do Anexo 2.07 - Modelo de Remuneração. A parcela eventualmente não incorporada por essa regra não gera, por si só, direito à recomposição em Revisão Ordinária, sendo que a sua aplicação deve observar os pressupostos, os procedimentos e os efeitos previstos no CONTRATO e no Anexo 2.07.

LOTE(S): Todos

Anexo 2.08, itens 3.3.1 (consumo de combustível), 3.3.9 (pneus e recapagens) e 3.5.1 (peças); Planilhas 5.01 a 5.05, Parâmetros!F8 e OPEX_ (linhas de recapagem e peças); Manual ANTP – Método de Cálculo, Anexos III e VI; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 42; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Achado 7; Anexo 4.02, itens 6.1, 6.5, 6.6, 7.1, 7.5 e 10.1.5 e Tabelas 29, 31, 36 e 53*

PERGUNTA 27: O Anexo 2.08 adota coeficientes de consumo de diesel de 0,2307 l/km (micro), 0,3124 l/km (midi) e 0,3600 l/km (comum), inferiores aos limites mínimos da Tabela A.III.1 do Manual ANTP (0,24; 0,34 e 0,37 l/km, respectivamente); adota, para pneus, 125.000 km e 3 recapagens, ambos no extremo superior das faixas da ANTP; adota 2,5% fixo para peças do veículo elétrico em todas as idades, embora o item 3.5.1 declare seguir a metodologia da ANTP, que não contempla essa tecnologia; e aplica acréscimo de 13% de consumo para ar-condicionado (Parâmetros!F8), cuja fonte, segundo a resposta nº 42 do Boletim de Esclarecimento nº 03, é benchmark do sistema do Município de São Paulo (SPTrans). Nas abas OPEX, coexistem a linha "Troca e Recapagem de Pneus" e a linha "Recapagem Pneu", esta zerada, e as peças e acessórios, descritos no Anexo 2.07 como custo variável, estão alocados no custo fixo das Planilhas. O Anexo 4.02 declara que o coeficiente de rodagem é o "coeficiente de consumo atual utilizado pela URBS" (item 6.5), mas indica "Fonte: ANTP" (Tabela 31); declara que os preços de pneus e recapagens "são baseados nos dados atuais de cálculo da operação da URBS" (item 7.5), mas indica como fonte da Tabela 36 relatório da SPTrans de dezembro de 2025; e inclui "Peças e acessórios" no preço unitário de custo variável (item 10.1.5), embora os valores da Tabela 53 sejam reproduzidos, pela verificação da requerente, apenas com diesel, lubrificante, Arla32 e rodagem (comum diesel sem ar: $0,3600039 \times 4,9424 + 0,0265 \times 4,9424 + 0,04 \times 0,3600039 \times 2,05 + 6 \times (1.715 + 3 \times 479)/125.000 = R\$ 2,0911/\text{km}$). Pela verificação da requerente, a adoção dos mínimos da ANTP para micro, midi e comum acrescentaria cerca de R\$ 45,5 milhões de combustível em 15 anos nos lotes regionais.

Pergunta-se:

(a) O item 6.1 do Anexo 4.02 informa que foram adotados "os índices de consumo vigentes e parametrizados atualmente pela URBS em sua operação até o presente momento". Serão disponibilizados a série de medições, o período e a memória que fundamentam esses índices (Tabela 29), em especial os de micro, midi e comum, inferiores aos mínimos da ANTP, referência invocada pelo próprio Anexo 2.08?

(b) Segundo o Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558 do TCE-PR (Processo nº 380423/26) (Achado 7, "d"), a equipe técnica constatou que o cálculo original de rodagem incluía "apenas o custo do pneu novo e da primeira recapagem, desconsiderando as demais recapagens previstas", e a URBS informou ter revisado a metodologia para 125.000 km e 3 recapagens. Pela verificação da requerente, os preços da Tabela 53 do Anexo 4.02 consideram, por pneu, o pneu novo acrescido de três recapagens diluído em 125.000 km. Confirma a URBS que os 125.000 km correspondem à vida total do pneu (novo e três recapagens), e que esse é o custo contido na linha "Troca e Recapagem de Pneus"? Qual a função da linha "Recapagem Pneu", zerada? Qual a fonte efetiva dos preços da Tabela 36 (URBS ou SPTrans) e dos parâmetros da Tabela 31 (URBS ou ANTP)?

(c) Segundo o mesmo Relatório (Achado 7, "e"), a URBS substituiu o índice único de peças e acessórios por percentuais variáveis de 6% a 12% conforme a idade do veículo, com base na ANTP, o que as Planilhas aplicam ao diesel (Parâmetros!E236:E241); para o veículo elétrico, contudo, mantém 2,5% em todas as faixas etárias (Parâmetros!H236:H241), sob o rótulo "Parâmetro ANTP". Qual a fonte específica (tabela da ANTP ou outra) do percentual de 2,5% e por que não varia com a idade do veículo? Por que as peças estão no custo fixo nas Planilhas e no custo variável no Anexo 2.07? Considerando que o item 10.1.5 do Anexo 4.02 também inclui "Peças e acessórios" no custo variável, mas os valores da Tabela 53 não os contemplam, em qual componente as peças são efetivamente remuneradas? O percentual de 2,5% incide sobre o valor do veículo elétrico "descontado dos pneus e da bateria" (item 6.6)?



(d) Na resposta nº 42 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão informou que a Revisão Ordinária abrangerá "a atualização e apropriação dos coeficientes de consumo". Até a primeira Revisão Ordinária, a diferença entre os coeficientes de referência e o consumo efetivamente verificado será suportada pela CONCESSIONÁRIA? A atualização alcançará também os parâmetros de pneus e de peças?

(e) O item 7.1 do Anexo 4.02 prevê, "Na hipótese do estabelecimento da isenção de impostos sobre o óleo diesel após o início da operação", "Fator Redutor" de "15% sobre o valor do Componente Tarifário dos Custos Variável caso a redução do ICMS ou do imposto que o substitua seja de 80%", e, para outros percentuais, a expressão CV_{isento}/CV_{base} , determinando que as licitantes considerem "o preço do óleo diesel sem a isenção do ICMS". Considerando que o Anexo 2.07 não prevê esse fator (seu Fator Redutor refere-se apenas ao IDG) e que a participação do diesel no custo variável difere por tipologia, qual o fundamento contratual do Fator Redutor? O percentual de 15% é único ou calculado por tipologia, e aplica-se ao custo variável dos veículos elétricos? A expressão CV_{isento}/CV_{base} corresponde ao fator a ser aplicado ou à razão da qual ele é deduzido?

RESPOSTA:

(a) Os coeficientes de consumo adotados são os constantes do Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-financeira, do Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira e das Planilhas Econômico-Financeiras. A ANTP constitui referência metodológica, não havendo obrigatoriedade de adoção integral de todos os parâmetros nela indicados. Não está prevista a divulgação de documentação adicional.

(b) O custo de rodagem foi calculado conforme os parâmetros de vida útil, quantidade de recapagens, preços e número de pneus estabelecidos para cada tipologia nos documentos licitatórios e nas Planilhas Econômico-Financeiras. Para os preços de pneus foram adotados valores de pneus e recapagem publicados pela SPTrans, com data-base compatível. Por sua vez, a idade máxima e número de recapagens foram adotadas seguindo parametrização da ANTP para o limite máximo.

A rubrica "Troca e Recapagem de Pneus" consolida os custos considerados na modelagem. A linha "Recapagem Pneu", mantida com valor zero, não produz custo adicional nem duplicidade. Aplicam-se as fontes indicadas nas respectivas tabelas do Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira.

Ressalta-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios levantamentos, cálculos, estudos e projeções, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

(c) Para os veículos a diesel, aplicam-se os percentuais de peças e acessórios definidos conforme a idade do veículo. Para os veículos elétricos, aplica-se o percentual de 2,5% sobre o valor do veículo descontado dos pneus e da bateria, conforme o Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-financeira e o Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira.

As peças e acessórios integram o Componente Tarifário de Custos Variáveis, conforme o Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração. A previsão constante da seção de custos fixos do Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-financeira refere-se à metodologia de apuração dessa parcela. Os custos são considerados uma única vez, de acordo com as fórmulas das Planilhas Econômico-Financeiras.

(d) Até a primeira Revisão Ordinária, aplicam-se os coeficientes e parâmetros previstos nos documentos licitatórios. Eventuais diferenças em relação aos custos ou consumos efetivamente verificados não geram, por si só, direito à recomposição.

A Revisão Ordinária observará o item 4.2 do Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração, os dados disponíveis e a repartição de riscos contratual, sem efeitos retroativos.

(e) O item 7.1 do Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira estabelece premissa aplicável à eventual redução tributária incidente sobre o óleo diesel.

O percentual de 15% corresponde à hipótese específica descrita naquele item. Para percentuais distintos, a expressão $CV_{\text{isento}}/CV_{\text{base}}$ representa o fator multiplicador aplicável ao custo variável da tipologia afetada. A regra não se aplica aos veículos elétricos e somente produzirá efeitos caso o benefício tributário seja efetivamente instituído, observados os documentos contratuais.

LOTE(S): Todos

Planilhas 5.01 a 5.05 (FLUXO_CAIXA_SPE!B10; aba DEPR_IMOB; CAPEX!W67:W68; CÁLCULO_WACC!D21; Parâmetros!F99; Mão_de_Obra!C7:C9); Anexo 2.08, itens 2.7, 3.5.3.1 e 3.6; Anexo 2.07, itens 1.6 e 1.8; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Achados 1, 4 e 7; Lei nº 14.133/2021, art. 5º; Anexo 4.02, itens 8.2.2, 8.4, 9.3, 10.1, 10.1.4 e 14 e Tabelas 41 e 58; Anexo 2.07, item 5.10.3

PERGUNTA 28: Foram identificados, nas Planilhas e nos Anexos 2.08 e 4.02, os seguintes erros materiais e elementos provisórios: (i) FLUXO_CAIXA_SPE!B10 com erro #REF! e células com #DIV/0!; (ii) aba de depreciação com dezenas de erros #REF! e #N/A; (iii) CAPEX!W67 com referência a linha incorreta; (iv) CÁLCULO_WACC!D21 com fórmula " $=0,5\%*0$ "; (v) Parâmetros!F99 ("Percentual de Custos dos Eletropostos sobre o CAPEX de Implantação", 11%) com a anotação "valor preliminar – falta receber esse dado da engenharia", ao passo que a Tabela 41 do Anexo 4.02 indica "Proporção em relação ao CAPEX" de 5,35%; (vi) PU de custos licitatórios do Lote BRT2 de R\$ 166.363,22 na Planilha e de R\$ 166.362,22 no Anexo 2.08 (item 2.7) e no Anexo 4.02 (Tabela 58); (vii) referência a item inexistente no Anexo 2.08 ("equivalente ao 3.3.2.1", item 3.5.3.1); (viii) fatores de pessoal de infraestrutura expressos em duas unidades distintas (horas semanais em Mão_de_Obra!C7:C9 e postos por veículo em Parâmetros!F114:F118); (ix) o fator "Imp" do Anexo 2.07 (itens 1.6 e 1.8) não tem valor numérico definido no Edital, variando por ano nas Planilhas; o Anexo 4.02 define "Imp" como fator de "tributos indiretos e da taxa de gerenciamento da URBS" (item 10.1) e

remete ao "fator imp estipulado no item 5.3" (item 10.1.4), que trata de encargos sociais; (x) o item 8.4 do Anexo 4.02 afirma CMPC de "10,79% a.a.", custo de capital próprio de 11,79% e de terceiros de 11,72%, ao passo que a fórmula do mesmo item utiliza 15,77% e 11,70% e resulta em 10,14%, e a Conclusão registra "10,14% (dez inteiros e setenta e nove centésimos por cento)" – a resposta nº 41 do Boletim nº 03 reconheceu como erro material apenas o percentual de 10,79%; (xi) o Anexo 4.02 remete ao "item 0" para a metodologia do CMPC, que consta do item 8, e à "seção 11.2" (item 10.1) e ao "item 11.2" (após a Tabela 52) para os preços unitários e o regramento dos PUs dos veículos elétricos, que constam do item 10.2; (xii) o item 9.3 do Anexo 4.02 indica total de subvenções de "R\$ 893.664.338", divergente da soma nele indicada (R\$ 848.165.226 + R\$ 45.498.923 = R\$ 893.664.149).

Pergunta-se:

- (a) A URBS confirma os erros apontados e republicará as Planilhas e os Anexos 2.08 e 4.02 corrigidos, com trilha de alterações?
- (b) O valor "preliminar" de Parâmetros!F99 (11%) foi confirmado, ou prevalece a proporção de 5,35% da Tabela 41 do Anexo 4.02? O parâmetro é utilizado em algum cálculo das Planilhas?
- (c) Qual o valor de "Imp", por ano, a ser utilizado no cálculo da REMUNERAÇÃO (Anexo 2.07, itens 1.6 e 1.8), com a discriminação dos tributos indiretos e do percentual da "taxa de gerenciamento da URBS" que o compõem (Anexo 4.02, item 10.1)? Qual o CMPC de referência a que se refere o item 5.10.3 do Anexo 2.07?
- (d) Serão disponibilizados às licitantes, em isonomia, os documentos de suporte da modelagem encaminhados pela URBS ao TCE-PR e referidos no Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558 do TCE-PR (Processo nº 380423/26), em especial o cálculo detalhado da quilometragem ociosa (Achado 1, "b", "Anexo 1"), as memórias de cálculo do FU com dados de GPS (Achado 7, "j"), as pesquisas de preços de ARLA 32, pneus e terrenos (Achado 7, "a", "b" e "f") e o cálculo do beta ponderado adotado no WACC (Achado 4, "c"), considerando que o item 8.2.2 do Anexo 4.02 remete a "valores reproduzidos abaixo" que não constam do documento?

RESPOSTA:

- a) As células citadas como #DIV/0!, #REF! e #N/A não interferem nos resultados da modelagem de referência, sendo mecanismos internos de teste e estruturas auxiliares da planilha, que se encontram desativadas e estavam como "células ocultas". Quanto à célula CÁLCULO_WACC!D21 com fórmula "=0,5%*0" o tipo de financiamento usado na modelagem do WACC, de acordo com as características do projeto, apresentou taxa de intermediação igual a zero, e, portanto, está correta.
- b) O parâmetro de 11% utilizado foi desativado, conforme é possível mapear pelos Anexos 5.01 e 5.05, e os valores de referência utilizados na modelagem foram os apresentados na tabela 41 do Anexo 4.02.
- c) Os tributos que compõem o "Imp" considerado na modelagem foram a CPRB e ISS, além da Taxa de Gerenciamento da URBS. Os percentuais considerados para cada ano da Concessão estão detalhados na aba "Encargos_Sociais" dos Anexos 5.01 a 5.05.

- d) Quanto ao item 8.2.2 do Anexo 4.02, onde se lê "valores reproduzidos abaixo" deve-se ler "valores reproduzidos na Figura 1". Ademais, esclarece-se que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios levantamentos, cálculos, estudos e projeções, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

LOTE(S): BRT1 e BRT2

Anexo 3.06, item 1 e Tabelas 1 e 2; Planilhas 5.01 e 5.02, aba InfraElétrica e FLUXO_CAIXA_SPE (linha 66 – 'Implantação dos Eletropostos'); Anexo 2.08, item 3.2; Anexos 2.01 e 2.02, Cl. 1.3 e 25.1

PERGUNTA 29: O Anexo 3.06 (item 1) atribui o "Eletroposto Capão da Imbuia" ao Lote BRT1 e o "Eletroposto Capão Raso" ao Lote BRT2. As Planilhas (aba InfraElétrica) atribuem o Capão Raso (R\$ 16.854.108,06 + projetos de R\$ 1.416.007,00 = R\$ 18.270.115,06) ao BRT1 e o Capão da Imbuia (R\$ 25.812.800,94 + R\$ 1.416.007,00 = R\$ 27.228.807,94) ao BRT2. Pela verificação da requerente, os totais de SUBVENÇÃO da Cl. 25.1 (BRT1: R\$ 339.880.876,98; BRT2: R\$ 448.020.461,32) correspondem à soma da subvenção de material rodante com a infraestrutura atribuída pelas Planilhas. As Tabelas 1 e 2 do Anexo 3.06 indicam que o Capão da Imbuia atende linhas do BRT2 (302/303) e o Capão Raso, linhas do BRT1 (502/550/602/603).

Pergunta-se:

- (a) Considerando que os totais da Cl. 25.1 coincidem com a atribuição das Planilhas e que as linhas atendidas por cada eletroposto pertencem ao lote indicado nas Planilhas, confirma a URBS que o Capão Raso cabe ao BRT1 e o Capão da Imbuia ao BRT2, e que o item 1 do Anexo 3.06 será retificado?
- (b) Caso prevaleça, ao contrário, a atribuição do Anexo 3.06, a SUBVENÇÃO, os preços unitários de infraestrutura e a Remuneração Referencial dos Lotes BRT1 e BRT2 serão corrigidos (diferença de R\$ 8.958.692,88), com republicação e reabertura de prazo?

RESPOSTA:

- (a) Sim. O Eletroposto Capão Raso está atribuído ao LOTE BRT1, e o Eletroposto Capão da Imbuia, ao LOTE BRT2, conforme considerado nas Planilhas Econômico-Financeiras e nos valores de SUBVENÇÃO previstos nos respectivos CONTRATOS.

A indicação em sentido contrário constante do item 1 do Anexo 3.06 – Diretrizes e Especificações de Eletropostos constitui erro material e será retificada em errata a ser divulgada, sem prejuízo à formulação da proposta pelos licitantes.

- (b) Conforme resposta do item anterior, o item 1 do Anexo 3.06 possui erro material que será corrigido em Errata a ser publicada.

LOTE(S): Todos (em especial Norte, Oeste e Sul)

Edital, itens 14.2 (ix) e 18.3 (ix); Planilhas 5.01 a 5.05, PREMISSAS/B32:C32 e FLUXO_CAIXA_SPE (linha 72 – '(-) OUTORGA (INDENIZACAO FROTA DIESEL AFETADA)'); Anexo 3.04, item 5.1; Anexo 4.03, seções 4.4 e 7.2; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 26; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Achado 7; Anexo 4.02, item 9.5

PERGUNTA 30: O item 18.3 (ix) exige, como condição para a assinatura, a transferência ao PODER CONCEDENTE de valor de outorga de R\$ 10.553.786,46 (BRT1), R\$ 8.440.459,78 (BRT2), R\$ 13.296.614,72 (Norte), R\$ 16.139.006,99 (Oeste) e R\$ 14.211.961,38 (Sul), totalizando R\$ 62.641.829,33. Na resposta nº 26 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão esclareceu que o valor de 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 global de R\$ 62.641.829,33, "o qual engendra o equilíbrio econômico-financeiro de cada lote (TIR equivalente ao CMPC)", e que a outorga "não possui destinação específica ou vinculação a determinada despesa ou obrigação da Administração Pública", independentemente "da frota afetada em cada lote". Pela verificação da requerente, os valores correspondem exatamente à participação de cada lote na soma das frotas totais anuais dos 15 anos (Anexo 3.03). O Anexo 4.03, contudo, dispõe que os valores de outorga "serão destinados ao FUC, administrado pelo PODER CONCEDENTE, que lhe dará a destinação adequada à política pública definida para o setor" (seção 4.4) e recomenda conta vinculada que os retenha "até que os veículos oriundos das concessões vigentes sejam efetivamente transferidos" (seção 7.2). O Anexo 4.02 não contém nenhuma referência à outorga e afirma que "os bens subvencionados e disponibilizados não implicam desembolso de recursos pelo concessionário, não há, nesse caso, remuneração de capital capturada pela TIR do projeto" (item 9.5). Nas Planilhas, a linha correspondente é rotulada "(-) OUTORGA (INDENIZACAO FROTA DIESEL AFETADA)", e o valor é recuperado na Remuneração ao CMPC de 10,14% a.a., com fator gross-up.

Pergunta-se:

(a) Confirma a URBS que será constituída a conta vinculada prevista na seção 7.2 do Anexo 4.03, com retenção do valor de outorga até a efetiva transferência dos veículos oriundos das concessões vigentes, sendo a ausência de destinação específica afirmada na resposta nº 26 compatível com essa retenção? Os rótulos das Planilhas ("indenização frota diesel afetada" e "veículos desapropriados") serão retificados?

(b) No Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558 do TCE-PR (Processo nº 380423/26) (Achado 7, "h"), consta que "o cálculo do valor da frota a ser disponibilizada considera o valor não amortizado pelas tarifas anteriormente" e que "tal valor está incluído na planilha tarifária na aba FLUXO_CAIXA_SPE, célula J72 como Outorga (indenização da frota diesel afetada)". Como se compatibiliza essa informação com a resposta nº 26 do Boletim nº 03 (outorga "sem destinação específica", rateada pela frota)? Qual a memória de cálculo do valor global de R\$ 62.641.829,33 (veículos considerados, valor de aquisição, amortização já realizada e critério de apuração do saldo) e por que foi rateado entre todos os lotes, inclusive os que não recebem veículos? Como se concilia a vinculação da outorga ao valor não amortizado da frota disponibilizada com a afirmação do item 9.5 do Anexo 4.02?

(c) Por que o valor é financiado pela CONCESSIONÁRIA e recuperado ao CMPC de 10,14% a.a., com impacto na remuneração superior ao do custo de captação municipal, e não suportado diretamente pelo PODER CONCEDENTE?

RESPOSTA:



(a) Não há previsão de constituição de conta vinculada para retenção do valor de outorga até a transferência dos veículos oriundos das concessões vigentes. As contas vinculadas previstas no Anexo 4.03 – Modelo da Concessão referem-se ao fluxo de recursos destinados ao pagamento das CONCESSIONÁRIAS e não se confundem com o pagamento da outorga. Para a outorga, aplicam-se as condições estabelecidas nos itens 14.2 e 18.3 do Edital, que preveem sua transferência ao PODER CONCEDENTE, sem vinculação a despesa específica.

As denominações utilizadas nas Planilhas Econômico-Financeiras são referências auxiliares da modelagem e não alteram a natureza, a finalidade ou as condições de pagamento da outorga estabelecidas no Edital, não estando prevista sua retificação.

(b) O valor global da outorga constitui premissa da modelagem econômico-financeira e foi distribuído entre os LOTES proporcionalmente à respectiva participação na frota total considerada para o período da Concessão, conforme esclarecido na resposta nº 26 do Boletim de Esclarecimento nº 03.

A outorga não constitui pagamento ou indenização pela frota disponibilizada, razão pela qual sua distribuição independe da quantidade de veículos disponibilizados em cada LOTE. As informações necessárias à compreensão de seu cálculo e rateio encontram-se nos documentos licitatórios e nas Planilhas Econômico-Financeiras, não estando prevista a divulgação de memória adicional.

O item 9.5 do Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira refere-se ao tratamento dos bens subvencionados e disponibilizados, não se confundindo com a outorga.

(c) A outorga constitui obrigação da CONCESSIONÁRIA, prevista no Edital e considerada na modelagem econômico-financeira de cada LOTE. O CMPC é o parâmetro utilizado para a avaliação econômico-financeira do projeto e para a aferição de sua viabilidade, não representando operação de financiamento municipal nem remuneração específica da outorga.

Por essa razão, não cabe comparação entre o CMPC da Concessão e eventual custo de captação do PODER CONCEDENTE.

LOTE(S): Todos

Planilhas 5.01 a 5.05, abas Garagens_Detalhado1 (O18:Q21; linhas 48 a 57), Garagens_Detalhado2 (D31; B31:E33; B38:B65) e PREMISSAS!C7; Anexo 2.08, item 3.5.3.2; Anexo 3.05, itens 3.1 a 3.8 e Tabela 3; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 32; TCE-PR, Processo nº 380423/26, Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558, Achado 7; Anexo 4.02, item 6.12 e Tabela 48

PERGUNTA 31: A aba Garagens_Detalhado1 das Planilhas atribui valor zero aos equipamentos de garagem ("Equipamentos / ANTP 2017 R\$/ônibus = 0"), replicado em todos os lotes, embora o Anexo 2.08 (item 3.5.3.2) declare que o dimensionamento da garagem considerou os "equipamentos necessários" e o Anexo 3.05 exija, entre outros, lavadores mecânicos, posto de lubrificação, grupo gerador, tratamento de água de reuso, cabine de pintura com exaustão e laboratório para manuseio e reparação de veículos elétricos. O custo de garagem é calculado com base no índice FIPE/ZAP de 5,61% a.a. (PREMISSAS!C7), convertido em taxa mensal equivalente, inferior ao

CMPC de 10,14% a.a. O Anexo 3.05 (Tabela 3) soma 105 carregadores nas garagens, ao passo que as abas Garagens_Detalhado1 e Garagens_Detalhado2 somam 69 e 83 postos, respectivamente, e a área de garagem remunerada adota esta última base. O Anexo 4.02 afirma que o valor das garagens foi calculado tomando "como base a situação de maior necessidade de áreas" (item 6.12), ao passo que a resposta nº 32 do Boletim nº 03 indica "a frota total do Ano 5"; na Tabela 48 do Anexo 4.02, o aluguel médio anual do Lote BRT1 (R\$ 3.278.176) corresponde, pela verificação da requerente, ressalvado arredondamento, a R\$ 12.370,47 (Tabela 34) × 265 veículos, isto é, à frota total do Ano 4, e não à do Ano 5 (203).

Pergunta-se:

(a) Na resposta nº 32 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão afirmou que os custos unitários de garagem "observaram a metodologia da publicação Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus, da ANTP". Por que os equipamentos de garagem, que integram essa metodologia (rótulo "Equipamentos / ANTP 2017 R\$/ônibus" da própria Planilha), foram precificados em zero? Em qual rubrica estão contemplados os equipamentos exigidos pelo Anexo 3.05, inclusive os específicos para veículos elétricos?

(b) Segundo o Relatório Final da Fiscalização nº 211/1558 do TCE-PR (Processo nº 380423/26) (Achado 7, "f"), o aluguel das garagens foi obtido a partir do "valor total de compra dos terrenos, construção e equipamentos", com a rentabilidade ajustada de 10,79% para 5,61% a.a. (índice FipeZap de imóveis comerciais). Considerando que esse índice mede a rentabilidade de locação de imóveis, como são remunerados os ativos de garagem que não são imóveis e se depreciam (equipamentos, instalações de recarga e sistemas)? Onde estão os "equipamentos" referidos no cálculo, se a Planilha os precifica em zero?

(c) Qual o número de carregadores e posições de recarga por garagem e por lote a ser considerado (105, 69 ou 83)? Considerando que as garagens foram dimensionadas para a frota total do Ano 5 (resposta nº 32 do Boletim nº 03), a área destinada aos carregadores foi considerada nesse dimensionamento?

(d) Qual a frota que serve de base ao preço unitário de garagem – a "situação de maior necessidade de áreas" (Anexo 4.02, item 6.12), a frota total do Ano 5 (resposta nº 32) ou a de cada ano? Por que o aluguel médio do BRT1 na Tabela 48 do Anexo 4.02 corresponde à frota do Ano 4 (265)?

RESPOSTA:

(a) Os requisitos aplicáveis às instalações e aos equipamentos das garagens são os estabelecidos no Anexo 3.05 – Diretrizes das Instalações de Garagem e deverão ser integralmente observados pelas CONCESSIONÁRIAS.

As Planilhas Econômico-Financeiras apresentam a modelagem referencial da Concessão e não constituem relação exaustiva dos bens, sistemas ou equipamentos necessários à prestação dos SERVIÇOS. Os custos associados às obrigações previstas nos documentos licitatórios estão considerados no conjunto da modelagem, não havendo remuneração individualizada por equipamento.

Exposto isso, identifica-se os valores apontados como zerados referentes aos equipamentos de garagem caracterizam-se como erro material, mas que o impacto isolado desta variação na viabilidade é nulo, uma vez que os mesmos não geram alteração dos indicadores. Destaca-se ainda que os carregadores de garagem não



estão considerados sob essa rubrica, uma vez que são calculados pelo Componente Tarifário de específico da infraestrutura de carregamento. Portanto, tal erro não tem potencial de influenciar a formulação das propostas. Ressalta-se ainda que os estudos, informações, planilhas e demais dados disponibilizados pela URBS não têm caráter vinculativo, nem geram responsabilidade da URBS perante as licitantes ou a futura concessionária, conforme o item 6.4.1 do Edital. Compete às licitantes o exame de todas as condições e informações necessárias à exploração da concessão, devendo a proposta econômica refletir os seus próprios levantamentos, cálculos, estudos e projeções, conforme a declaração exigida pelo item 14.2, inciso (xv), do Edital.

(b) O parâmetro indicado no item 3.5.3.2 do Anexo 2.08 – Metodologia de Cálculo Econômico-financeira foi utilizado para a formação do custo referencial das instalações de garagem.

A classificação contábil ou econômica de cada ativo empregado nas garagens não altera as obrigações das CONCESSIONÁRIAS nem implica remuneração específica ou separada por terreno, edificação, equipamento, instalação ou sistema.

(c) As CONCESSIONÁRIAS deverão implantar a infraestrutura de recarga necessária ao atendimento da frota elétrica prevista para cada LOTE, observadas as exigências do Anexo 3.05 – Diretrizes das Instalações de Garagem, dos demais documentos licitatórios e dos projetos a serem apresentados e aprovados.

As referências constantes das Planilhas Econômico-Financeiras não substituem o dimensionamento técnico a ser realizado pela CONCESSIONÁRIA, que deverá contemplar as áreas, os equipamentos e as posições de recarga necessários ao cumprimento das obrigações contratuais.

(d) Os custos unitários de garagem constantes dos documentos licitatórios constituem parâmetros referenciais da modelagem econômico-financeira e não correspondem a ressarcimento anual calculado a partir da frota efetivamente mantida em cada exercício.

O dimensionamento das garagens deverá atender às necessidades da operação ao longo da Concessão, conforme o Anexo 3.05 – Diretrizes das Instalações de Garagem. Os cálculos apresentados na pergunta constituem interpretação do requerente e não alteram os parâmetros ou as obrigações estabelecidos nos documentos licitatórios.

Para o modelo foi utilizada a situação de maior necessidade de áreas, ou equivalente à maior frota, a projetada para todo o período da concessão, que equivale à frota do Ano 5 antes da saída do VLT, ou Ano 4. Nos Anexos 5.01 a 5.05, a coluna do Ano 5 já representa a frota pós saída da frota a ser reduzida com a introdução do VLT, e, portanto, foi utilizada a frota do Ano 4 que é numericamente igual ao Ano 5 antes da saída de frota em consequência do início da operação do VLT.

LOTE(S): Todos

Anexo 3.05, item 3.5 (Tabela 3) e item 6; Anexo 3.06, itens 4.1 a 4.3, 5 e Tabelas 3 e 6; Planilhas, aba InfraElétrica; Anexo 2.10, itens 8.1 e 10; Lei Municipal nº 12.597/2008, art. 14-A, §3º, II; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 39

PERGUNTA 32: A Tabela 3 do Anexo 3.05 fixa demandas elétricas das garagens de 4.190, 3.810, 3.450 e 3.450 kW (lotes BRT), 1.400 kW (Norte) e 800 kW (Sul e Oeste), totalizando 17.900 kW; na mesma tabela, os carregadores são identificados como de "180 kWh" e "240 kWh" (unidade de energia, e não de potência), erro repetido nas Tabelas 3 e 6 do Anexo 3.06. Apenas os eletropostos foram objeto de consulta à COPEL, cujo parecer – que teria indicado, "no presente momento, a inexistência de restrições" – não foi disponibilizado. O laudo da COPEL sobre as garagens será entregue apenas após a DATA DE EFICÁCIA (Anexo 3.05, item 6), e as Planilhas não contêm custo de subestação, entrada de energia em média ou alta tensão ou participação financeira em obras de rede para as garagens. Os itens 8.1 e 10 do Anexo 2.10 alocam à CONCESSIONÁRIA as interfaces com a distribuidora de energia. O art. 14-A, §3º, II, da Lei nº 12.597/2008 admite que a subvenção custeie o acesso à rede, subestações e transformadores "em eletropostos ou em garagens".

Pergunta-se:

(a) Serão disponibilizados o parecer da COPEL relativo aos eletropostos, o ponto de conexão e a demanda contratada de referência? Considerando que a resposta nº 39 do Boletim de Esclarecimento nº 03 remete ao diagrama de demanda por faixas horárias dos eletropostos (Figuras 9 e 10 do Anexo 3.06), será disponibilizada a memória de carga equivalente para as garagens?

(b) Confirma a URBS que os carregadores referidos como de "180 kWh" e "240 kWh" são de 180 kW e 240 kW de potência? Considerando que a demanda de algumas garagens supera 2.500 kW, qual a tensão de fornecimento e a infraestrutura de conexão (subestação, rede) pressupostas, e em qual rubrica das Planilhas estão precificadas?

(c) A quem é alocado o risco de obras de reforço de rede ou de prazos de conexão pela distribuidora que excedam o PERÍODO DE TRANSIÇÃO? Por que o acesso à rede nas garagens não foi incluído na subvenção, como autoriza o art. 14-A, §3º, II, da Lei nº 12.597/2008?

RESPOSTA:

(a) As informações referenciais relativas aos eletropostos encontram-se no Anexo 3.06 – Diretrizes e Especificações de Eletropostos. Não está prevista a divulgação de documentação adicional.

Quanto às garagens, o dimensionamento definitivo da carga, da demanda contratada e do ponto de conexão dependerá do projeto e da localização de cada instalação, observados o Anexo 3.05 – Diretrizes das Instalações de Garagem e os procedimentos da distribuidora de energia.

(b) Confirma-se que as referências a "180 kWh" e "240 kWh" nas tabelas indicadas correspondem, respectivamente, a carregadores com potência nominal de 180 kW e 240 kW.

Os estudos de engenharia consideraram o fornecimento em média tensão. A configuração definitiva da conexão, inclusive entrada de energia, transformação, proteção e demais instalações necessárias, será definida conforme o projeto de cada garagem e as exigências da distribuidora.



As Planilhas Econômico-Financeiras apresentam a modelagem referencial da Concessão e não constituem relação individualizada de todos os elementos necessários à implantação da infraestrutura elétrica.

(c) As providências relacionadas à solicitação de acesso, ao projeto, à implantação e à interlocução com a distribuidora de energia observarão as obrigações e a alocação de riscos estabelecidas no Anexo 2.10 – Matriz de Riscos e nos demais documentos contratuais.

A subvenção da Concessão possui o objeto e as condições definidos no Edital e em seus Anexos.

LOTE(S): BRT1 e BRT2 (e LOTES usuários dos eletropostos)

Anexo 3.06, itens 2.1, 2.2, 3.1, 6 e 7 e Tabelas 3 a 6; desenhos CRS9 e IMB6 (Apenso do Anexo 3.06); Anexo 2.08, nota [1] (terrenos); Anexos 2.01 e 2.02, Cl. 18.1 (xxviii) e 25.10.1 (iii); Anexo 2.10

PERGUNTA 33: O Anexo 3.06 prevê que os terrenos dos eletropostos "serão disponibilizados pelo PODER CONCEDENTE mediante processo de desapropriação" (item 3.1). O terreno do Capão Raso é descrito como "destinado à abertura de via pública e à ampliação do Terminal Capão Raso" (item 2.2). O terreno do Capão da Imbuia, em zona SEHIS com "taxa mínima de permeabilidade de 25%", apresenta no projeto "taxa de permeabilidade de 6%" (item 2.1), 10% na Tabela 5 e 10% no desenho IMB6 (cerca de 10,6% pela área indicada); o Capão Raso apresenta 3,8% no texto e 8% na Tabela 5. O item 6 do Anexo 3.06 exige, para a Licença Prévia, "Estudo Simplificado" e, no parágrafo seguinte, "Relatório Ambiental Prévio – RAP", refere-se ao órgão ambiental como "SSMA" e "SMMA" e remete ao "Anexo 3.5". O Anexo 3.06 exige a conclusão de 75% a 80% das obras no período de mobilização, e o Anexo 2.10 não contém item específico sobre atraso de desapropriação.

Pergunta-se:

(a) Em que estágio se encontram as desapropriações dos terrenos dos eletropostos (decreto de utilidade pública, avaliação, imissão na posse)? Qual a data prevista para a entrega da posse livre e desembaraçada à CONCESSIONÁRIA? Serão disponibilizadas as matrículas e certidões urbanísticas dos imóveis?

(b) Como se compatibiliza a destinação do terreno do Capão Raso à abertura de via pública e à ampliação do terminal com a implantação do eletroposto?

(c) Qual a taxa de permeabilidade correta dos projetos e qual o fundamento urbanístico para a implantação no Capão da Imbuia com permeabilidade inferior ao mínimo de 25% da zona SEHIS? Há manifestação do órgão municipal competente?

(d) Quais o estudo ambiental exigível para a Licença Prévia (Estudo Simplificado ou RAP), o órgão competente e a remissão correta do item 6 do Anexo 3.06?

(e) A quem é alocado o risco de atraso na desapropriação, na conformidade urbanística e no licenciamento dos eletropostos, e haverá suspensão automática dos prazos e das penalidades da CONCESSIONÁRIA enquanto a posse não for entregue?

RESPOSTA:

(a) Os terrenos destinados aos ELETROPOSTOS serão disponibilizados pelo PODER CONCEDENTE, sem custo de aquisição para as CONCESSIONÁRIAS, conforme o

item 3.1 do Anexo 3.06 – Diretrizes e Especificações de Eletropostos. As informações e os documentos pertinentes serão disponibilizados às CONCESSIONÁRIAS para o desenvolvimento e a aprovação dos projetos, observados os prazos e procedimentos contratuais aplicáveis.

(b) A implantação do ELETROPOSTO Capão Raso será compatibilizada com o planejamento urbano e com as demais intervenções previstas para a área, no âmbito do desenvolvimento e da aprovação do respectivo projeto.

(c) As informações de áreas e taxas constantes do Anexo 3.06 – Diretrizes e Especificações de Eletropostos e de seus Apensos possuem caráter referencial. O projeto definitivo deverá observar a legislação urbanística aplicável e será submetido à aprovação dos órgãos competentes.

(d) O licenciamento deverá observar o estudo e a documentação definidos pelo órgão ambiental competente, de acordo com o enquadramento do projeto. As referências a “SSMA” e ao “Anexo 3.5” devem ser compreendidas, respectivamente, como referências à SMMA e ao Anexo 3.05 – Diretrizes das Instalações de Garagem.

(e) As obrigações relativas à disponibilização dos terrenos competem ao PODER CONCEDENTE. A elaboração dos projetos e a obtenção das licenças e autorizações necessárias à implantação dos ELETROPOSTOS competem às CONCESSIONÁRIAS, conforme o CONTRATO e seus ANEXOS.

Não há suspensão automática de prazos ou penalidades. Eventuais impedimentos deverão ser avaliados conforme sua causa, seus efeitos comprovados e a alocação de riscos estabelecida no CONTRATO e no Anexo 2.10 – Matriz de Riscos.

LOTE(S): BRT1 e BRT2

Anexo 3.06, item 2.2, item 4.2.1.2, item 5 e Tabelas 3, 4, 6 e 7; pranchas CRS9-Planta_90, CRS9-Topografia_90, IMB6-Planta_90 e IMB6-Topografia_90; Anexo 2.08, item 3.7; Planilhas, FLUXO_CAIXA_SPE (CAPEX de eletropostos); Anexo 4.02, itens 7.11, 9.3 e 10.1.1 e Tabela 41

PERGUNTA 34: O item 2.2 do Anexo 3.06 indica 22 posições de recarga no Capão Raso, e a Tabela 4, 23 posições. A Tabela 6 prevê, no Capão Raso, 7 carregadores de 240 kW no Ano 1 e mais 4 no Ano 2, sem expansão posterior, enquanto a Tabela 7 vincula a esse eletroposto novas linhas nos Anos 3 (linha 250), 4 (linhas 550 e 603) e 5 (linhas 502 e 602); as Planilhas somente contêm CAPEX de eletropostos nos Anos 0 e 1. As pranchas de implantação trazem na legenda "CARREGADOR 120 kW", potência não prevista no memorial nem nas tabelas, que tratam apenas de carregadores de 180 kW e 240 kW. As áreas construídas indicadas na Tabela 4 do Anexo 3.06 (483,2 m² e 463,2 m²) divergem das dos desenhos (475 m² e 427 m²). O Anexo 2.08 (item 3.7) adota custo operacional idêntico de R\$ 1.142.218,25 por ano para os dois eletropostos, e o Anexo 4.02 (item 7.11) o justifica afirmando que "não há diferenças significativa no porte dos dois eletropostos que justifique valores diferenciados entre eles", embora o próprio Anexo 4.02 atribua subvenções de implantação de R\$ 27,2 milhões e R\$ 18,3 milhões (item 9.3). A Tabela 41 do Anexo



4.02 decompõe o custo em pessoal (R\$ 68.753,81/mês), manutenção (R\$ 17.777,88/mês) e consumos (R\$ 8.653,17/mês), com "Proporção em relação ao CAPEX" de 5,35%, que corresponde, pela verificação da requerente, à razão entre R\$ 1.142.218,25 e a média dos investimentos em infraestrutura e instalação elétrica dos dois eletropostos (Anexo 2.08, item 3.2) $((R\$ 16.854.108,06 + R\$ 25.812.800,94) \div 2 = R\$ 21.333.454,50)$.

Pergunta-se:

(a) Qual o número correto de posições de recarga e de carregadores, por potência, por eletroposto e por ano? Qual documento prevalece entre pranchas e memorial quanto aos carregadores de 120 kW?

(b) A capacidade de recarga prevista é suficiente para as linhas que passam a utilizar o Capão Raso a partir dos Anos 3 a 5? Se houver necessidade de expansão, quem a custeará e com qual regra de recomposição? Aplica-se à expansão a regra do item 10.1.1 do Anexo 4.02, segundo a qual o investimento que ultrapassar a subvenção "deverá ser coberta pela concessionária, mas remunerada ao longo da concessão através da SUBCOMPONENTE de implantação de Eletropostos"?

(c) Qual a memória de cálculo da Tabela 41 do Anexo 4.02 (quantitativo de operadores de recarga, segurança/portaria e limpeza por turno, salários, encargos, itens de manutenção e consumos)? O custo foi dimensionado de baixo para cima ou como percentual do CAPEX médio dos dois eletropostos? Como se sustenta a ausência de "diferenças significativa no porte", diante das diferenças de posições, carregadores e investimento?

RESPOSTA:

A configuração final adotada não prevê carregadores de 120 kW. Os desenhos do projeto contêm este tipo de carregador na legenda, porém ele não está alocado nas posições de recarga, como pode ser observado em uma leitura atenta dos desenhos.

O dimensionamento da estrutura de recarga foi realizado para a operação da totalidade da frota de ônibus elétricos, sendo esta implantada no PERÍODO DE TRANSIÇÃO (Ano "0") e no 1º Ano de operação, independentemente de toda a frota de ônibus elétricos ser requerida, nos termos do planejamento de entrada de operação desta frota. Desta forma, a capacidade de recarga implantada será suficiente para a operação dos serviços da integridade da frota de ônibus elétricos prevista.

O dimensionamento da infraestrutura de recarga foi realizado para a operação da frota de ônibus elétricos prevista no Edital, com margem de segurança. Caso haja necessidade de ampliação da frota de ônibus elétricos que venha a requerer ampliação da quantidade de carregadores e demais componentes do sistema elétrico, os investimentos adicionais serão tratados na forma estabelecida no CONTRATO.

As dimensões dos dois ELETROPOSTOS são praticamente equivalentes, justificando a adoção de um OPEX idêntico. Não há relação entre OPEX e CAPEX, tendo sido realizado o dimensionamento dos custos com mão-de-obra e serviços. Incumbe aos licitantes a elaboração de sua Proposta com base nas informações disponibilizadas no Edital, em especial, as do Anexo 3.06.

LOTE(S): Todos

Anexo 3.06, apresentação, itens 3.8, 4.2.2, 9 e 10; Anexo 2.09, item 3.7 (critérios de exclusão); Anexos 2.01 a 2.05, Cl. 14 e 16; Anexo 4.02, itens 6.2 e 10.1.2 e Tabela 50

PERGUNTA 35: Os eletropostos são de uso irrestrito por todos os ônibus do SIM, mas sua operação e manutenção são atribuídas exclusivamente aos Lotes BRT1 e BRT2, cabendo aos lotes usuários apenas o custo da energia, segundo modelo de rateio da fatura da COPEL a ser instituído futuramente pelas concessionárias e pelo PODER CONCEDENTE; a programação de recarga será feita pela URBS. O Anexo 3.06 exige protocolo OCPP 1.6 JSON e API, veda plataformas proprietárias e prevê a futura centralização do controle dos eletropostos e das garagens mediante "entendimentos" entre as partes. Não há regulamento de prioridade de acesso, capacidade por lote, indisponibilidade, filas, rateio de custos fixos (demanda contratada, perdas, serviços auxiliares) ou responsabilidade por danos causados por veículos de outros lotes. O item 3.7 do Anexo 2.09 prevê a exclusão, no cálculo do IQ7, de faixas com impedimento decorrente de situações alheias à CONCESSIONÁRIA.

Pergunta-se:

- (a) As concessionárias dos lotes regionais utilizarão os eletropostos? O Anexo 4.02 (item 10.1.2) informa que os custos de operação dos eletropostos são remunerados apenas aos Lotes BRT1 e BRT2 (R\$ 95.184,85/mês por eletroposto, Tabela 50), "exceto os custos de energia elétrica da recarga dos ônibus, considerados nos custos variáveis com a produção quilométrica", e que o consumo foi modelado com parcela de demanda (kW) e parcela variável (kWh/km) por tipologia (item 6.2). Como a fatura de cada eletroposto, inclusive demanda contratada e perdas, será rateada entre os lotes usuários, considerando que cada lote é remunerado por quilômetro no seu próprio componente de custo variável? Qual a demanda (kW) de cada eletroposto atribuída a cada lote na modelagem?
- (b) Será publicado, antes da entrega das propostas, regulamento de uso compartilhado dos eletropostos (capacidade e prioridade por lote, níveis de serviço, indisponibilidade, responsabilidade por danos e solução de conflitos)?
- (c) Confirma a URBS que a indisponibilidade de eletroposto operado por outro lote, ou a programação de recarga definida pela URBS, que impeça a realização de viagens, enquadra-se nos critérios de exclusão do item 3.7 do Anexo 2.09? Tais viagens serão também excluídas das glosas de produção?

RESPOSTA:

(a) Os ELETROPOSTOS poderão ser utilizados pelos ônibus elétricos dos LOTES que deles necessitem, conforme a programação operacional definida pelo PODER CONCEDENTE.

Os custos de operação e manutenção dos ELETROPOSTOS integram a remuneração dos LOTES responsáveis por sua implantação e operação. O custo da energia elétrica será atribuído aos LOTES usuários conforme o consumo apurado pelo Sistema de Gestão de Recarga e o modelo de repartição previsto no Anexo 3.06 – Diretrizes e Especificações de Eletropostos, que poderá considerar também a demanda contratada. Não há demanda específica previamente atribuída a cada LOTE usuário.

(b) Não está prevista a publicação de regulamento adicional antes da entrega das PROPOSTAS. A programação e as condições de utilização compartilhada serão estabelecidas pelo PODER CONCEDENTE de acordo com as necessidades

operacionais do SIM e com as disposições do CONTRATO e do Anexo 3.06 – Diretrizes e Especificações de Eletropostos.

(c) A aplicação dos critérios de exclusão previstos no item 3.7 do Anexo 2.09 – Sistema de Gestão da Qualidade dependerá da caracterização e comprovação, em cada caso, de impedimento decorrente de situação alheia à atuação da CONCESSIONÁRIA avaliada.

A eventual exclusão no cálculo do IQ7 não implica exclusão automática de outros efeitos contratuais. A apuração da produção e a aplicação de eventuais glosas observarão as respectivas causas, responsabilidades e disposições do CONTRATO e de seus ANEXOS.

LOTE(S): Todos

Anexo 3.04, itens 2.1 (Tabela 1), 3.1, 4.2, 4.3.2 (c) e Apenso II (itens 4.1 (a), 6.2, 9.1, 9.2, 12.1 e 13.1.1); Anexos 2.01 a 2.05, definição de MEF e Cl. 16.3, 16.7, 25.9.1 e 25.10.1 (v); Anexo 3.02, itens 5.1 a 5.3; Lei Municipal nº 12.597/2008, art. 14-A, §6º; Anexo 4.02, itens 6.7, 7.6 e 12 e Tabelas 36 e 37

PERGUNTA 36: O Anexo 3.04 (item 3.1) afirma que o Manual de Especificação da Frota – MEF "é atualizado periodicamente pelo PODER CONCEDENTE [...] trata-se de um instrumento dinâmico", disponível na página da URBS, sem integrar o Edital; a vida útil das baterias é a especificada no MEF (item 4.2); e o Apenso II (item 9.2) autoriza o PODER CONCEDENTE a "modificar, excluir ou incluir requisitos de desempenho e funcionalidade". O Apenso II (item 4.1, a) exclui dos processos de aquisição subvencionada os fornecedores que "tenham participado da LICITAÇÃO", inclusive controladas e coligadas (item 6.2), e as consultas aos fabricantes sobre a disponibilidade de veículos ocorrerão após a DATA DE EFICÁCIA (item 4.3.2, c). O Anexo 3.02 afirma ter consultado fornecedores nacionais e estrangeiros, sem publicar atas ou resultados. O Anexo 4.02 (item 7.6) informa que os preços dos ônibus foram adotados a partir de cinco fontes – entre elas a "Cotação do preço dos ônibus elétricos realizada com 8 (oito) fabricantes em abril e maio de 2025" e a tabela de referência da SPTrans – e fixa o biarticulado elétrico em R\$ 7.661.947,34, "com o conjunto de pneus" (Tabela 37); o preço de R\$ 7.629.299,34 adotado nas Planilhas (Invest_frota_BRT1!AF63) corresponde, pela verificação da requerente, a esse preço deduzido de 14 pneus (número de pneus da metodologia ANTP) de R\$ 2.332,00 (Tabela 36). O Anexo 4.02 não identifica, contudo, a fonte utilizada para cada tipologia, nem os fabricantes consultados e os valores cotados. O Apenso II contém a expressão "Erro! Fonte de referência não encontrada." (item 3.3) e não fixa prazo máximo para novos processos (item 13.1.1).

Pergunta-se:

(a) Qual versão do MEF é vinculante para a formulação das propostas? A URBS anexará ao Edital a versão vigente na DATA-BASE e confirmará que suas alterações posteriores ensejarão recomposição do equilíbrio?

(b) Serão disponibilizadas as cotações obtidas junto aos 8 (oito) fabricantes referidos no item 7.6 do Anexo 4.02 (identificação, data, especificação e preço por tipologia), com a indicação da fonte efetivamente adotada para cada preço da Tabela 37, de modo a demonstrar a existência de pluralidade de fabricantes aptos a fornecer, nos prazos exigidos e com credenciamento no BNDES FINAME, os biarticulados e articulados elétricos especificados?



- (c) Qual o alcance da vedação do item 4.1 (a) do Apenso II (fornecedores que tenham "participado da LICITAÇÃO")? Refere-se a quem participou da elaboração dos estudos ou a qualquer empresa integrante de grupo econômico de licitante?
- (d) Qual a redação correta do item 3.3 do Apenso II e qual o prazo máximo do procedimento de aquisição previsto no item 13.1.1?
- (e) O Anexo 4.02 adota vida útil de 8 (oito) anos para as baterias, com preço de reposição equivalente a 33% do preço do ônibus (item 6.7), e registra que a troca de baterias a partir do 8º ano tem "previsão de remuneração integral durante o período da concessão" e que "a Prefeitura de Curitiba terá a possibilidade de negociar junto ao concessionário uma subvenção" para essa troca (item 12). Por qual fórmula do Anexo 2.07 será remunerada a reposição das baterias, considerando que o PU do material rodante elétrico toma o valor de aquisição de cada veículo? Prevalece a vida útil de 8 anos do Anexo 4.02 ou a do MEF (Anexo 3.04, item 4.2), e a alteração desta pelo PODER CONCEDENTE ensejará recomposição do equilíbrio?

RESPOSTA:

(a) Para a formulação das PROPOSTAS, deverão ser consideradas as especificações constantes do Edital e de seus ANEXOS, inclusive do Anexo 3.04 – Diretrizes e Especificações da Frota, bem como a versão vigente do MEF na data de publicação do Edital.

(b) Os preços indicados no Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira constituem referências da modelagem econômico-financeira e não representam indicação, credenciamento ou garantia de contratação de determinado fabricante.

Não está prevista a divulgação das cotações individualizadas. A seleção dos fornecedores do MATERIAL RODANTE subvencionado observará o procedimento competitivo estabelecido no Apenso II do Anexo 3.04 – Diretrizes e Especificações da Frota, inclusive as condições dos FINANCIADORES DA SUBVENÇÃO.

(c) A vedação do item 4.1, alínea “a”, do Apenso II alcança os fornecedores que tenham participado da LICITAÇÃO como LICITANTES, individualmente ou por meio de CONSÓRCIO, bem como as pessoas jurídicas abrangidas pelo item 6.2 do mesmo Apenso.

A disposição não se refere aos fornecedores consultados exclusivamente para obtenção de informações técnicas ou referenciais de mercado na fase de estruturação do projeto.

(d) A expressão “Erro! Fonte de referência não encontrada.” constante do item 3.3 do Apenso II constitui erro material de edição e não modifica as regras do procedimento. Assim, onde se lê, no item 3.3 do Apenso II do Anexo 3.04, “A CONCESSIONÁRIA poderá estabelecer, fundamentadamente, etapas adicionais às previstas pelo Item 3.2, Erro! Fonte de referência não encontrada., (...)”, leia-se “A CONCESSIONÁRIA poderá estabelecer, fundamentadamente, etapas adicionais às previstas pelo Item 3.2, acima, (...)”.

O cronograma deverá ser proposto pela CONCESSIONÁRIA e submetido à aprovação do PODER CONCEDENTE, observados os prazos contratuais para disponibilização do

MATERIAL RODANTE e as condições dos **FINANCIADORES DA SUBVENÇÃO**. Não há prazo máximo único adicional ao previsto nos documentos contratuais.

(e) A reposição das baterias integra o provimento do **MATERIAL RODANTE ELÉTRICO** e será tratada conforme o Componente Tarifário de Custos de Capital de **MATERIAL RODANTE** previsto no Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração, observados os procedimentos contratuais aplicáveis.

Para fins da modelagem referencial, foi considerada a vida útil indicada no Anexo 4.02 – Avaliação Econômico-Financeira. Durante a execução contratual, deverão ser observados os parâmetros técnicos do MEF, o acompanhamento da capacidade das baterias e a alocação de riscos prevista no CONTRATO.

LOTE(S): BRT1 e BRT2

Anexo 3.07, itens 3.8 (Tabela 19), 3.9, 3.10 (Tabelas 20 a 23) e 4; Planilhas 5.01 e 5.02, aba INFRAESTRUTURA (CAPEX de estações)

PERGUNTA 37: O item 3.8 do Anexo 3.07 exige que "todas as ESTAÇÕES-TUBO objeto de implantação ou ampliações deverão ser implantadas até o final do primeiro ano de operação" (16 estações, 148 módulos e 44 portas), mas as Planilhas alocam 49% (BRT1) e 82% (BRT2) desse CAPEX no segundo ano de operação. A Tabela 19 (item 6) descreve "duas estações tubo de 12 (doze) módulos", mas registra 26 módulos; os itens 8 e 9 (BRT2) não têm quantitativos; e os percentuais das Tabelas 20 a 23 não correspondem às quantidades nelas indicadas (por exemplo, Tabela 22: módulos do BRT1 = 51,0%, e não 59%). O item 3.9 atribui à URBS a obtenção das licenças das estações, sem prazo. O item 4 prevê que o inventário e o estado de conservação das estações serão apurados somente na DATA DE ASSUNÇÃO.

Pergunta-se:

- (a) Qual o prazo exigível para a implantação das estações-tubo: o do item 3.8 (fim do primeiro ano) ou o cronograma das Planilhas (segundo ano)?
- (b) A URBS corrigirá as Tabelas 19 a 23 e quantificará os itens 8 e 9 da Tabela 19?
- (c) Qual o prazo para a obtenção das licenças pela URBS (item 3.9), e haverá prorrogação automática do prazo da CONCESSIONÁRIA em caso de atraso?
- (d) Será disponibilizado, antes da entrega das propostas, o inventário individualizado das estações-tubo e terminais, com laudos de estado de conservação e acessibilidade, que permita às licitantes precificarem a manutenção?

RESPOSTA:

O prazo de implantação das ESTAÇÕES-TUBO é de 2 (dois) anos conforme previsto nas planilhas 5.01 e 5.02. O texto do Anexo 3.07 será retificado por meio de Errata a ser publicada.

As quantidades apresentadas nas tabelas 20 a 23 estão corretas e o percentuais serão retificados. As quantidades apresentadas na Tabela 19 se referem às novas estações.

A URBS obterá as licenças necessárias de acordo com o planejamento de implantação a ser definido com as CONCESSIONÁRIAS. Eventuais atrasos na obtenção das licenças pela URBS constituem risco do PODER CONCEDENTE e será tratado nos termos do CONTRATO.



Todas as ESTAÇÕES-TUBO encontram-se implantadas e em operação, disponíveis para a realização de vistoria pelos LICITANTES de modo a verificar o seu estado atual.

LOTE(S): BRT1 e BRT2

Anexo 3.04, itens 2.2, 5.1, 5.2 e Tabelas 5 e 11 a 14 (Apenso I); Anexo 3.03, Tabelas 3 e 11; Planilha 5.01, aba Invest_frota_BRT1; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 24

PERGUNTA 38: O item 5.1 do Anexo 3.04 prevê a disponibilização de "até 220" ônibus (167 biarticulados e 53 articulados) aos Lotes BRT1 e BRT2, mas o Apenso I (Tabela 14) relaciona 219 prefixos (166 biarticulados e 53 articulados), seis dos quais (HE616, HE617, EE600 a EE603) sem cor, chassi, marca e carroceria. O Anexo 3.03 aloca 117 veículos ao BRT1 e 62 ao BRT2 (179 no total), e a Tabela 13 do Anexo 3.04 prevê frota suplementar de 41 veículos, "alocada pela URBS por lote de acordo com as necessidades operacionais", não considerada nas Planilhas. O item 5.2 obriga as concessionárias a "reparar ou substituir" veículos em caso de divergência, embora o próprio Anexo reconheça que "os ônibus biarticulados diesel não são mais fabricados" (item 2.2). A Tabela 5 do Anexo 3.04 (BRT1) indica total de 26 no Ano 5 (7 biarticulados e 18 articulados expresso, soma 25) e total geral de 121, enquanto a soma da linha é 122.

Pergunta-se:

- (a) Qual a relação completa dos veículos a serem disponibilizados, com a identificação dos seis veículos incompletos e do 220º veículo, e quais veículos serão destinados a cada lote?
- (b) Qual a destinação dos 41 veículos da frota suplementar? Se alocados a um lote, como serão remunerados os custos de garagem, manutenção, seguro e inspeção correspondentes?
- (c) Como será cumprida a obrigação de "substituir" biarticulados diesel que não são mais fabricados? A obrigação será limitada ao reparo, excluída a depreciação natural?
- (d) Quais os valores corretos da Tabela 5 do Anexo 3.04?
- (e) Na resposta nº 24 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão esclareceu que os 220 ônibus não são, na data do Edital, "bens de livre disposição do Poder Concedente" e que sua disponibilização poderá ser formalizada mediante desapropriação por utilidade pública ou "negócio jurídico hábil à prevenção de controvérsia". Qual o cronograma previsto para esse instrumento? Se não concluído a tempo da mobilização, a quem é alocado o risco, inclusive quanto à aquisição de frota substituta, ao cumprimento do PERÍODO DE TRANSIÇÃO e à aplicação de penalidades?

RESPOSTA:

(a) A relação dos veículos passíveis de disponibilização é a constante do Apenso I do Anexo 3.04 – Diretrizes e Especificações da Frota. A identificação definitiva dos veículos e sua alocação entre os LOTES BRT1 e BRT2 serão informadas previamente à transferência, observadas as condições previstas nos documentos contratuais.

(b) A frota suplementar prevista no Anexo 3.04 – Diretrizes e Especificações da Frota poderá ser alocada pelo PODER CONCEDENTE conforme as necessidades



operacionais do SIM. Eventual utilização desses veículos observará a programação operacional e o modelo de remuneração estabelecido no CONTRATO e em seus ANEXOS.

(c) A obrigação prevista no item 5.2 do Anexo 3.04 – Diretrizes e Especificações da Frota será aplicada conforme a natureza da divergência identificada e as condições técnicas do veículo disponibilizado. A indisponibilidade comercial de determinada tipologia não afasta as obrigações de manutenção, conservação e disponibilidade da frota previstas nos documentos contratuais.

(d) Os valores corretos da Tabela 5 serão objeto de esclarecimento específico pelo PODER CONCEDENTE, prevalecendo, para fins de dimensionamento operacional, as especificações e os quantitativos consolidados nos documentos licitatórios.

(e) A disponibilização dos veículos será formalizada por instrumento jurídico adequado, conforme esclarecido na resposta nº 24 do Boletim de Esclarecimento nº 03. Os respectivos procedimentos serão conduzidos pelo PODER CONCEDENTE de acordo com o cronograma da transição.

Não há suspensão automática de prazos ou penalidades. Eventual impedimento será analisado conforme sua causa, seus efeitos comprovados e a repartição de riscos prevista no CONTRATO e em seus ANEXOS.

LOTE(S): Norte, Oeste e Sul

Anexo 3.02, item 8 e Tabela 18 (transporte sob demanda – Lotes Norte, Oeste e Sul); Anexos 2.03 a 2.05, Cl. 26.8; Anexo 2.07

PERGUNTA 39: O Anexo 3.02 (item 8) prevê programa de transporte sob demanda nos lotes regionais, com grupo de trabalho, estudos, seleção de fornecedores, piloto de 12 meses com 3 veículos por lote (240 dias e 108.720 km por lote) e possível implantação definitiva, declarando que os custos de operação, as licenças de software e outros elementos "serão estabelecidos posteriormente". A Tabela 18 atribui a mobilização às concessionárias, em prazo total de 720 dias a partir da DATA DE ASSUNÇÃO.

Pergunta-se:

(a) Os custos do piloto (veículos, motoristas, software, licenças e operação) estão contemplados na Remuneração Referencial dos lotes regionais? Em caso positivo, em quais rubricas; em caso negativo, como e quando serão remunerados?

(b) A mobilização para o piloto e para a eventual implantação definitiva somente será exigível após a aprovação do respectivo orçamento e a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro?

(c) Quais os parâmetros de remuneração, os níveis de serviço, a titularidade dos dados e a integração com a bilhetagem aplicáveis ao serviço sob demanda?

RESPOSTA:

(a) Não. Os custos do teste-piloto e da eventual implantação definitiva do SERVIÇO SOB DEMANDA não estão contemplados na REMUNERAÇÃO REFERENCIAL dos LOTES NORTE, OESTE e SUL.



A forma de remuneração será definida posteriormente, após a conclusão dos estudos previstos no item 8 do Anexo 3.02 – Especificações Operacionais dos Serviços do SIM, considerando o modelo operacional e os custos efetivamente aprovados pelo PODER CONCEDENTE.

(b) A Tabela 18 do Anexo 3.02 – Especificações Operacionais dos Serviços do SIM apresenta planejamento preliminar para a estruturação do programa e a realização do teste-piloto.

A mobilização operacional dependerá da prévia definição e aprovação, pelo PODER CONCEDENTE, do escopo, do orçamento, das condições de execução e da correspondente forma de remuneração. A eventual implantação definitiva dependerá, ainda, dos resultados do teste-piloto e de decisão do PODER CONCEDENTE.

(c) Os parâmetros de remuneração, níveis de serviço, tratamento e titularidade dos dados, integração com o SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA e demais condições aplicáveis ao SERVIÇO SOB DEMANDA serão estabelecidos no processo de estruturação previsto no item 8 do Anexo 3.02 – Especificações Operacionais dos Serviços do SIM, previamente ao início de sua operação.

LOTE(S): Todos

Anexo 3.08, itens 2.1 a 2.4 (A.4, H.2 e H.4) e item 3 (PRSG); Anexos 2.01 a 2.05, Cl. 8.3 e 26.2 (iv)

PERGUNTA 40: O Anexo 3.08 exige inventário anual de emissões, compensação e certificação anual (A.4), metas progressivas de participação de mulheres, em especial na gestão, "compatíveis com a representatividade das mulheres na população" (H.2), e observância da "ABNT NBR ISO 9.050:2020" (H.4) – norma que, no catálogo da ABNT, é identificada como ABNT NBR 9050:2020. A Cl. 8.3 das minutas indica a metodologia do inventário (ABNT NBR ISO 14.064 ou GHG Protocol) e trata de metas "voluntárias", ao passo que a Cl. 26.2 (iv) considera créditos de carbono como receita acessória. O Plano de Responsabilidade Socioambiental e de Governança (PRSG) será apresentado após a DATA DE EFICÁCIA e aprovado pelo PODER CONCEDENTE, sem critérios de aprovação ou consequências da não aprovação definidos.

Pergunta-se:

(a) Qual o padrão de certificação exigido para o inventário? A compensação de emissões prevista no Anexo 3.08 (A.4) é obrigatória, e seus custos foram considerados na Remuneração Referencial? Como se compatibiliza com o caráter "voluntário" das metas da Cl. 8.3 e com a Cl. 26.2 (iv)?

(b) Quais a linha de base, o indicador, a fórmula e o cronograma das metas de diversidade do item H.2, e qual a consequência contratual do seu não atingimento?

(c) Confirma a URBS que a norma aplicável é a ABNT NBR 9050:2020 (versão corrigida de 2021)?

(d) Quais os critérios objetivos de aprovação do PRSG e a consequência de sua não aprovação?

RESPOSTA:

(a) O inventário deverá observar uma das metodologias previstas na Cláusula 8.3 do CONTRATO, incluindo a ABNT NBR ISO 14064, o Programa Brasileiro GHG Protocol ou metodologia equivalente.

As ações de compensação e a certificação anual previstas no item A.4 do Anexo 3.08 – Diretrizes de Responsabilidade Socioambiental e de Governança integram as obrigações da CONCESSIONÁRIA, não havendo remuneração específica ou individualizada para sua execução. O caráter voluntário previsto na Cláusula 8.3 refere-se às metas de redução de emissões, não afastando as demais obrigações estabelecidas no referido Anexo.

A eventual comercialização de créditos de carbono constitui atividade distinta, sujeita à prévia autorização do PODER CONCEDENTE e ao regime de RECEITAS ACESSÓRIAS previsto no CONTRATO.

(b) A linha de base, os indicadores, as metas progressivas e o respectivo cronograma serão propostos pela CONCESSIONÁRIA no PRSG e submetidos à aprovação do PODER CONCEDENTE, observadas as diretrizes do item H.2 do Anexo 3.08 – Diretrizes de Responsabilidade Socioambiental e de Governança.

Não há penalidade específica vinculada ao atingimento de determinado percentual. O cumprimento das obrigações será acompanhado conforme o CONTRATO e o PRSG aprovado.

(c) Sim. A referência constante do item H.4 deve ser entendida como ABNT NBR 9050:2020, ou norma que a suceder.

(d) O PRSG será avaliado quanto à conformidade com as diretrizes e o conteúdo mínimo estabelecidos no item 3 do Anexo 3.08 – Diretrizes de Responsabilidade Socioambiental e de Governança. Caso não atenda a esses requisitos, não será aprovado até que sejam promovidas as adequações necessárias.

Não há consequência específica e autônoma prevista para a não aprovação, aplicando-se as disposições gerais do CONTRATO relativas ao cumprimento das obrigações da CONCESSIONÁRIA.

LOTE(S): Todos

Anexo 3.09, itens 5.3, 5.4.5, 5.4.6, 6.1 a 6.4 e 10; Anexos 2.01 a 2.05, Cl. 36.6.3 (iii.c); Lei nº 13.460/2017

PERGUNTA 41: O Anexo 3.09 atribui ao motorista o embarque ou desembarque de usuário fora da cadeira de rodas quando esta "não apresentar boas condições", o auxílio no posicionamento e ancoragem, e a resposta a incidentes (acionamento de "botão de importunação sexual" que acionaria a Guarda Civil, parada do veículo, fechamento de portas, deslocamento à delegacia), sem protocolo técnico, cobertura do equipamento na frota, integração com central ou tempo de resposta definidos. O item 10 exige, de cada concessionária, central telefônica, canal eletrônico e "atendimento presencial, em pontos definidos pelo PODER CONCEDENTE", com solução definitiva em até 10 dias úteis; os indicadores de atendimento utilizam conceitos distintos ("resposta", "solução", "prazo legal") sem definição. A falta de resposta no prazo constitui infração leve de até R\$ 885.129,00 (Cl. 36.6.3, iii.c).



Pergunta-se:

- (a) Os procedimentos de acessibilidade e de resposta a incidentes serão detalhados em protocolo técnico vinculante antes da DATA DE ASSUNÇÃO? O "botão de importunação sexual" é equipamento a ser fornecido pela CONCESSIONÁRIA ou pelo PODER CONCEDENTE, e qual a arquitetura de integração com a Guarda Civil?
- (b) Quantos pontos de atendimento presencial serão exigidos por lote, e onde? O atendimento ao usuário será integrado à ouvidoria do PODER CONCEDENTE, considerando a bilhetagem única?
- (c) Quais as definições de "resposta", "solução" e "prazo legal", as fórmulas, metas e consequências dos indicadores de atendimento do item 10? A multa da Cl. 36.6.3 (iii.c) incide por manifestação individual ou por evento agregado?

RESPOSTA:

- (a) O Anexo 3.09 – Diretrizes de relacionamento com usuários estabelece diretrizes a serem observadas pelas CONCESSIONÁRIAS na capacitação de seus profissionais e na elaboração de seus procedimentos operacionais.

A referência ao botão de importunação sexual descreve funcionalidade de apoio à operação. Sua especificação técnica, disponibilização e integração serão definidas pelo PODER CONCEDENTE, não constituindo obrigação autônoma de fornecimento pelas CONCESSIONÁRIAS na ausência de determinação específica.

- (b) A quantidade e a localização dos pontos de atendimento presencial serão definidas pelo PODER CONCEDENTE, conforme as necessidades do SIM. Os canais das CONCESSIONÁRIAS deverão permitir o registro e o acompanhamento individualizado das manifestações, sem prejuízo dos canais próprios do PODER CONCEDENTE e da integração de informações que venha a ser estabelecida.

- (c) Para fins do item 10 do Anexo 3.09 – Diretrizes de relacionamento com usuários:

o tempo de resposta corresponde ao período entre o recebimento da manifestação e a resposta apresentada;
a solução corresponde ao encerramento do tratamento da manifestação;
o prazo máximo é de 10 dias úteis, ressalvados os casos que exijam prazo superior, mediante justificativa e informação ao USUÁRIO.

As fórmulas dos indicadores são aquelas estabelecidas no próprio item 10. Não foram previstas metas numéricas adicionais nem consequência sancionatória automática vinculada isoladamente a cada indicador.

A multa prevista na Cláusula 36.6.3 não incide automaticamente por manifestação individual. Sua aplicação dependerá da caracterização do descumprimento contratual, mediante o procedimento previsto no CONTRATO, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

LOTE(S): Todos

Anexo 4.01, itens 3, 4 e 8; Anexo 2.10, itens 22, 23 e 24.1; Anexo 3.05, item 6 e Apenso (licenciamento)



PERGUNTA 42 O Anexo 4.01 reconhece que a Lei nº 15.190/2025 (licenciamento ambiental) ainda será regulamentada e que "não há referências que permitam estabelecer as diretrizes de licenciamento", limitando-se a consulta à SMMA a pendências judiciais. O item 24.1 do Anexo 2.10 atribui à CONCESSIONÁRIA o passivo ambiental que "pudesse ter sido conhecido por auditoria ambiental prévia", embora o PODER CONCEDENTE não disponibilize diagnóstico de passivos das garagens atualmente em uso nem acesso prévio a elas, e os itens 22 e 23 atribuem à CONCESSIONÁRIA exigências ambientais supervenientes.

Pergunta-se:

(a) O PODER CONCEDENTE disponibilizará diagnóstico de passivos ambientais das garagens e instalações hoje utilizadas no SIM, ou assegurará acesso prévio às licitantes para auditoria ambiental antes da entrega das propostas?

(b) Na ausência de regulamentação da Lei nº 15.190/2025, qual o rito de licenciamento ambiental das garagens a ser considerado pelas licitantes, e a quem é alocado o risco de exigências supervenientes decorrentes dessa regulamentação?

RESPOSTA:

(a) Não está prevista a disponibilização de diagnóstico de passivos ambientais das garagens atualmente utilizadas no SIM, nem a realização de auditoria ambiental prévia pelas LICITANTES nessas instalações.

A CONCESSIONÁRIA deverá realizar as avaliações e os estudos aplicáveis às instalações que vier a utilizar, observadas as disposições do CONTRATO, do Anexo 2.10 – Matriz de Riscos, do Anexo 3.05 – Diretrizes das Instalações de Garagem e da legislação vigente.

Ressalta-se, que não está prevista a disponibilização pelo PODER CONCEDENTE das garagens atuais do SIM para as futuras Concessionárias.

(b) Enquanto não editada a regulamentação municipal da Lei Federal nº 15.190/2025, deverão ser observadas as normas e os procedimentos de licenciamento ambiental vigentes, bem como as orientações constantes do Anexo 4.01 – Avaliação Socioambiental e do Anexo 3.05 – Diretrizes das Instalações de Garagem. O enquadramento e os estudos exigíveis serão definidos pelo órgão ambiental competente em função das características de cada instalação.

Eventuais exigências supervenientes serão tratadas conforme a alocação de riscos estabelecida no CONTRATO e no Anexo 2.10 – Matriz de Riscos, não implicando, por si só, direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

LOTE(S): BRT1 (com reflexos em todos os LOTES)

Anexo 3.02, item 4.1, item 4.2 (linha 503) e Tabelas 5 a 7; Anexo 3.03, tabelas por linha do Lote BRT1 (linha 503); ficha 503.01 (Apenso do Anexo 3.02 – Lote BRT1, Expressas); Anexo 4.04 (cenário com VLT); Lei nº 14.133/2021, arts. 18 e 55, §1º; Lei nº 8.987/1995, art. 9º, §4º; Boletim de Esclarecimento nº 03, resposta nº 37

PERGUNTA 43: O Anexo 3.02 (item 4.2, linha 503, e Tabelas 5 a 7) prevê que a linha 503 – Boqueirão (Expressa, Terminal Boqueirão – Terminal Carlos Gomes), operada no Lote BRT1 com 8 veículos (5 biarticulados e 3 articulados), 636.118 km e 35.239



horas por ano, "será suprimida, em razão de sua sobreposição com o traçado do VLT EXPRESSO METROPOLITANO", cujo traçado, segundo o item 4.1, parte de São José dos Pinhais "com integração no Terminal Central" e cujos estudos "ainda serão alvo de análise e decisão por parte da governança do projeto". Em julho de 2026, contudo, foi noticiado teste de ônibus de 23 metros conduzido pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – AMEP, em parceria com a Prefeitura de São José dos Pinhais, com vistas à futura ampliação da linha 503 até o Terminal Central de São José dos Pinhais, com parada intermediária na Estação Parque Iguaçu, condicionada à construção de plataforma elevada naquele terminal, com recursos do Governo do Estado. Os documentos do certame não tratam dessa ampliação.

Pergunta-se:

(a) A ampliação da linha 503 até o Terminal Central de São José dos Pinhais integra o objeto licitado ou a rede de referência do Lote BRT1? Em caso positivo, com quais frota (tipo e quantidade), quilometragem, horas, tabela horária e data de início; em caso negativo, qual o tratamento contratual de sua eventual implantação durante a CONCESSÃO?

(b) Na resposta nº 37 do Boletim de Esclarecimento nº 03, a Comissão esclareceu que "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". Implantada a ampliação antes do VLT, a linha 503 ampliada será suprimida com a entrada em operação do VLT? Até lá, a operação ampliada será remunerada pela aplicação dos preços unitários às quantidades acrescidas?

(c) Os efeitos da ampliação e da nova integração no Terminal Central de São José dos Pinhais foram considerados no Anexo 4.04 (demanda, integração e repartição de receita com o sistema metropolitano)? Em caso negativo, a quem será alocado o risco desses efeitos, e a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será concomitante à alteração (art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/1995)?

(d) A quem incumbirão a operação e a manutenção da plataforma do Terminal Central de São José dos Pinhais e da Estação Parque Iguaçu, e com qual remuneração?

RESPOSTA:

(a) A eventual ampliação da linha 503 até o Terminal Central de São José dos Pinhais não integra a rede operacional de referência do LOTE BRT1. Para a formulação das PROPOSTAS, deverão ser considerados os dados operacionais constantes dos Anexos 3.02 – Especificações Operacionais dos Serviços do SIM e 3.03 – Lotes de Serviços e Dados Operacionais.

Caso venha a ser implementada durante a CONCESSÃO, a alteração será objeto do planejamento operacional do PODER CONCEDENTE, com a definição das características necessárias à sua operação e tratamento conforme o CONTRATO e seus ANEXOS.

(b) A supressão da linha 503 permanece condicionada à efetiva implantação do VLT EXPRESSO METROPOLITANO, conforme esclarecido na resposta nº 37 do Boletim de Esclarecimento nº 03.

Enquanto a linha permanecer em operação, eventuais alterações de itinerário, oferta, frota e demais características operacionais serão consideradas na programação



vigente e na remuneração calculada nos termos do Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração.

Esclarece-se que a oferta é expressa em quantidade de viagens, enquanto a produção quilométrica também depende da extensão dos itinerários. Por essa razão, a produção quilométrica não deve ser utilizada isoladamente para comparar variações de oferta. Ambas poderão variar ao longo dos meses em decorrência do planejamento operacional realizado pelo PODER CONCEDENTE, conforme o Capítulo 7 do Anexo 3.02 – Especificações Operacionais dos Serviços do SIM.

(c) O Anexo 4.04 – Estudo de Demanda possui caráter referencial. A remuneração das CONCESSIONÁRIAS não é determinada pela demanda de passageiros ou pela arrecadação tarifária, aplicando-se o modelo estabelecido no Anexo 2.07 – Modelo de Remuneração.

Eventuais alterações operacionais, de integração ou de articulação com o sistema metropolitano serão tratadas conforme o CONTRATO e seus ANEXOS. Não se reconhece, previamente, direito automático à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, que dependerá do enquadramento da alteração na repartição contratual de riscos e nos procedimentos aplicáveis.

(d) A implantação, operação e manutenção de eventual infraestrutura no Terminal Central de São José dos Pinhais ou na Estação Parque Iguaçu não integram as obrigações atualmente atribuídas à CONCESSIONÁRIA do LOTE BRT1.

Caso alguma dessas obrigações venha a ser incorporada à CONCESSÃO, suas condições técnicas, operacionais e econômicas serão previamente definidas pelo instrumento contratual pertinente.

Atenciosamente,

SERGIO LUIS DE
OLIVEIRA:66284252900

Assinado de forma digital por
SERGIO LUIS DE
OLIVEIRA:66284252900
Dados: 2026.10.02 21:51:04 -03'00'

SERGIO LUIS DE OLIVEIRA
Presidente Comissão de Contratação