URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

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

urbs

Prefeitura de CURITIBA

CONCORRÊNCIA PÚBLICA FUC Nº. 001/2026

RELATÓRIO DE APRECIAÇÃO DE IMPUGNAÇÃO

Aos 26 **(vinte e seis) dias do mês de outubro do ano de dois mil e vinte e seis**, reuniram-se os membros da **Comissão de Contratação**, designados pela Portaria nº. 018/2025, para deliberar acerca da **impugnação apresentada em 15 de outubro de 2026, às 19h02,** pela empresa **TRANSPORTE COLETIVO GLÓRIA**, em face do Edital da **Concorrência Pública FUC nº. 001/2026**, encaminhada por meio do endereço eletrônico esclarecimentosedital@urbs.curitiba.pr.gov.br.

1. TEMPESTIVIDADE

Nos termos do **item 8.3** do Edital da Concorrência Pública FUC nº. 001/2026, eventual impugnação ao instrumento convocatório deve ser protocolada em até 3 (três) dias úteis antes da Data para Recebimento dos Envelopes, que ocorrerá em **17 de novembro de 2026,** sob pena de decadência do direito.

Considerando que a impugnação foi encaminhada por correio eletrônico em **15 de outubro de 2026**, tem-se que a mesma é tempestiva.

Registra-se, por oportuno, que o prazo para resposta à impugnação teve seu curso suspenso em cumprimento da decisão do TCE/PR em sede de cautelar no processo de Representação 605694/26, nada data de **em 20 de outubro de 2026**

Entretanto, os efeitos da referida decisão foram **suspensos em 23 de outubro de 2026**, nos autos do Mandado de Segurança TJ/PR nº0152871-86.2026.8.16.0000, retomando-se, a partir de então, a contagem do prazo remanescente. Assim, o prazo para a resposta à presente impugnação encerra-se em **26 de outubro de 2026**.

2. RELATÓRIO

Trata-se de impugnação formulada pela **Transporte Coletivo Glória Ltda**. na qual sustenta albergar o ato convocatório insuficiências na modelagem técnica, econômica e contratual, com possíveis impactos sobre a competitividade, a segurança jurídica e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

A Impugnante sustenta, inicialmente, que respostas a pedidos de esclarecimento e atos de comunicação da Comissão de Contratação teriam promovido **alterações materiais do instrumento convocatório**, a exigir a republicação do Edital e a reabertura dos prazos, nos termos do art. 55, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021. Indica, a título exemplificativo, a redução dos quantitativos de experiência operacional exigidos para a habilitação, a alteração do prazo de

implantação e ampliação das estações-tubo, a definição posterior da base de horas remuneráveis pelo PUCMO e a majoração dos valores da garantia de proposta pelo Comunicado Relevante nº 002.

Alega, ainda, a **insuficiente demonstração dos impactos econômicos da ampliação da integração temporal**, notadamente quanto aos efeitos sobre a arrecadação tarifária e sobre a segurança econômica da contratação.

Questiona, também, a **fundamentação do preço de referência do óleo diesel e seu tratamento na remuneração**, apontando a forma de construção do preço de referência, a exposição da Concessionária às variações ocorridas entre reajustes e a necessidade de revisão do parâmetro e do gatilho de repasse.

Insurge-se contra a **limitação da remuneração dos percursos ociosos** a 6% da produção quilométrica produtiva, sustentando seus efeitos sobre os custos da operação, a restrição à competitividade e o potencial de direcionamento do certame.

Impugna a **obrigação de assegurar ao Poder Concedente a opção de compra das garagens**, que reputa desnecessária à continuidade dos serviços, restritiva da competitividade e incompatível com o regime constitucional e legal de desapropriação.

Sustenta a **insuficiência da demonstração dos custos de anuênio e do Fator de Utilização da mão de obra**, questionando a adoção de anuênio médio uniforme, o dimensionamento dos motoristas e a cobertura das ausências, os fatores de utilização dos demais profissionais e o dimensionamento dos postos fixos.

Aponta a **insuficiente disciplina dos efeitos econômicos da implantação, do atraso, do cancelamento e da alteração das características do VLT Expresso Metropolitano**, inclusive quanto à disponibilidade da frota pública e à demonstração da fonte dos recursos.

Questiona a **incidência do fator redutor de desempenho (IDG) sobre a remuneração do CAPEX**, alegando inconsistência da modelagem econômico-financeira.

Alega a **insuficiência do tratamento tributário das subvenções para investimento**, criticando a premissa de crédito fiscal igual a zero e a efetividade da alocação de riscos quanto à realização financeira do crédito.

Por fim, sustenta a **indevida limitação temporal dos efeitos da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro**, especialmente quanto a eventos de natureza continuada ou cumulativa.

Com fundamento nessas razões, a Impugnante requer a republicação do Edital, com a retificação dos pontos impugnados, e a reabertura dos prazos do certame.

É o breve relato.

Os principais motivos apresentados são:

C. Alterações materiais do instrumento convocatório – Necessidade de republicação e reabertura dos prazos
C.1. Redução dos quantitativos de experiência operacional exigidos para a habilitação
C.2. Alteração do prazo de implantação e ampliação das estações-tubo
C.3. Definição posterior da base de horas remuneráveis
C.4. A majoração dos valores exigidos a título de garantia de proposta pelo Comunicado Relevante nº 002

D. A insuficiente demonstração dos impactos econômicos da ampliação da integração temporal

E. A insuficiência da fundamentação do preço do diesel e de seu tratamento na remuneração
E.1. A construção do preço de referência
E.2. A persistência da insuficiência inicial e a exposição entre reajustes
E.3. A necessária revisão do parâmetro e de sua fundamentação

F. A limitação da remuneração dos percursos ociosos das garagens: inadequação econômica e restrição à competitividade
F.1. O limite remuneratório e seus efeitos sobre os custos da operação
F.2. A restrição à competitividade e o potencial de direcionamento do certame
F.3. A violação ao regime legal e a necessidade de revisão do Edital

G. A obrigação de assegurar a compra irrecusável das garagens: exigência desnecessária e restrição à competitividade
G.1. A disponibilidade da garagem e a obrigação de assegurar sua alienação
G.2. A desnecessidade da exigência e a diminuição da competitividade
G.3. A violação ao regime constitucional e legal de desapropriação

H. A insuficiência da demonstração dos custos de anuênio e do Fator de Utilização da mão de obra
H.1. A adoção de anuênio médio uniforme durante a concessão
H.2. O dimensionamento dos motoristas e a cobertura das ausências

H.3. A insuficiência da demonstração dos fatores de utilização dos demais profissionais e a inadequação do dimensionamento dos postos fixos
H.4. A insuficiência da menção à gestão empresarial e às revisões futuras
H.5. A necessária adequação do ponto

I. A insuficiente disciplina dos efeitos econômicos da implantação, do atraso, do cancelamento e da alteração das características do VLT Expresso Metropolitano
I.1. A premissa adotada pela modelagem e os esclarecimentos prestados
I.2. A disponibilidade da frota pública e a ausência de demonstração da fonte dos recursos
I.3. A necessária complementação da modelagem

J. A incidência do fator redutor de desempenho sobre a remuneração do CAPEX
J.1. A incidência do IDG sobre as parcelas de capital
J.2. A inconsistência da modelagem econômico-financeira
J.3. A necessária adequação da modelagem

K. A insuficiência do tratamento tributário das subvenções
K.1. A premissa de crédito fiscal igual a zero e a alegada neutralidade tributária
K.2. A realização financeira do crédito e a efetividade da alocação de riscos
K.3. Conclusão do tópico: a necessária complementação e revisão da modelagem

L. A indevida limitação temporal dos efeitos da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
L.1. A limitação contratual e seus efeitos sobre eventos continuados ou cumulativos
L.2. A incompatibilidade com a garantia de recomposição integral do equilíbrio econômico-financeiro
L.3. A necessária adequação da disciplina contratual

M. Pedidos

Com fundamento nessas razões, a Impugnante requer a republicação do Edital com a retificação do que foi alegado e a devolução dos prazos do certame.

3. ANÁLISE DA IMPUGNAÇÃO

3.1 CABIMENTO DA IMPUGNAÇÃO

Nos termos do art. 164 da Lei Federal nº 14.133/2021, qualquer pessoa é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação da lei. A impugnação foi apresentada tempestivamente, conforme o item 1 deste Relatório, razão pela qual dela se conhece.

Registra-se, desde logo, que diversos pedidos formulados pela Impugnante

não apontam ilegalidade de disposição do Edital, mas postulam a elaboração de novos estudos, memórias de cálculo, simulações e análises de sensibilidade. A impugnação destina-se ao controle da legalidade do instrumento convocatório, não se prestando à requisição de elementos adicionais àqueles que integram o certame.

Os estudos exigidos pelo art. 18 da Lei Federal nº 8.987/1995 foram disponibilizados – Anexos 4.01 a 4.04 e Planilhas Econômico-Financeiras 5.01 a 5.05 –, com caráter referencial (Subitem 6.4.1 do Edital), cabendo às LICITANTES realizarem as análises necessárias à formulação de suas PROPOSTAS ECONÔMICAS, por sua conta e risco, observada a alocação de riscos do ANEXO 2.10.

Isso não significa que a suficiência dos estudos esteja imune ao controle por meio de impugnação. O que se exige é a demonstração concreta de que a ausência de determinado elemento impede a formulação das propostas, o que não se verifica nos pontos examinados a seguir.

Diferentemente do caso examinado pelo Tribunal de Justiça do Estado do Paraná no Agravo de Instrumento nº 0083298-29.2024.8.16.0000, relativo à Concorrência Pública nº 11/2024 do Município de Ponta Grossa, invocado pela Impugnante, em que não houve divulgação integral dos documentos do estudo de viabilidade econômico-financeira, no presente certame os estudos, as Planilhas Econômico-Financeiras e as respectivas fórmulas foram integralmente publicados, e suas premissas foram detalhadas nos Boletins de Esclarecimento divulgados.

Não obstante isso, em atenção aos argumentos apresentados, a Comissão de Contratação procederá à análise das razões deduzidas pela Impugnante, nos limites das questões submetidas à sua apreciação.

3.2 RAZÕES DA IMPUGNAÇÃO

Registra-se, ainda, que a modelagem da concessão foi objeto de fiscalização pela Coordenadoria de Acompanhamento de Atos de Gestão do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, no período de 07/05/2025 a 03/06/2026, consubstanciada no Relatório de Auditoria nº 211/1558. Das treze constatações formuladas, onze foram consideradas sanadas pela unidade técnica, à vista dos ajustes promovidos pela URBS, e as recomendações remanescentes (Achados 2 e 9) foram homologadas pelo Tribunal Pleno por meio do Acórdão nº 2437/26, de 24/09/2026 (Processo nº 380423/26), tendo sido devidamente atendidas pela Administração. Diversas matérias suscitadas na presente impugnação coincidem com aspectos examinados naquela fiscalização, conforme se indica nos tópicos a seguir.

C. Alterações materiais do instrumento convocatório – Necessidade de republicação e reabertura dos prazos

A Impugnante sustenta que parte das respostas aos pedidos de esclarecimento e dos atos de comunicação da COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO teria alterado materialmente o instrumento convocatório. Segundo ela, essas mudanças teriam atingido *"a natureza, a qualidade técnica e o âmago do conteúdo das futuras propostas"*. Invoca o subitem 8.2.2 do EDITAL, segundo o qual as respostas integram o instrumento convocatório e vinculam o PODER CONCEDENTE, a COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO, as LICITANTES e a CONCESSIONÁRIA. Daí extrai que toda resposta que fixe sentido diverso da literalidade de algum dispositivo equivaleria a uma modificação do Edital. Essa modificação atrairia o art. 55, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 e os subitens 8.12 e 14.7, inciso (v), do EDITAL.

Com base nessa premissa, a Impugnante indica quatro hipóteses, apresentadas como *"exemplificativas"*:

i) a correção dos quantitativos de experiência operacional do subitem 13.16, inciso (i), do EDITAL (resposta nº 30 do Boletim de Esclarecimento nº 05 e resposta nº 68 do Boletim nº 08);

ii) o prazo de implantação e ampliação das ESTAÇÕES-TUBO previsto no item 3.8 do Anexo 3.07 (resposta nº 37 do Boletim nº 07 e resposta nº 71 do Boletim nº 08);

iii) a quantidade de horas multiplicada pelo PUCMO, à luz do item 2.6 do Anexo 2.07 (resposta nº 12 do Boletim nº 07);

iv) os valores atualizados da GARANTIA DE PROPOSTA divulgados pelo Comunicado Relevante nº 002, de 13/10/2026.

Ao final, a Impugnante requer a republicação do EDITAL *"na mesma forma da divulgação inicial"*. Requer também a reabertura integral dos prazos de apresentação das propostas, de visita técnica, de esclarecimentos e de impugnação, contados da nova divulgação.

Pois bem.

A apreciação do tópico depende de duas premissas, que orientam a análise de cada uma das hipóteses.

A **primeira premissa** é que nem toda resposta a pedido de esclarecimento constitui modificação do Edital. O pedido de esclarecimento existe justamente para que a Administração fixe o sentido das disposições do instrumento convocatório, resolva aparentes divergências entre seus documentos e corrija erros materiais perceptíveis a partir dos próprios elementos publicados. O subitem 8.2.2 do EDITAL atribui às respostas força vinculante para assegurar a todos os interessados a mesma leitura do instrumento. Ele não converte cada esclarecimento em alteração das condições do certame. Explicitar o sentido de

uma regra preexistente ou alinhar o texto à modelagem já publicada, sem inovar nas premissas sobre as quais as propostas são formuladas, é coisa diversa de modificar o Edital no sentido do art. 55, § 1º, da Lei nº 14.133/2021.

A **segunda premissa** é que, mesmo havendo efetiva modificação do instrumento, a republicação com reabertura de prazos não é consequência automática. O próprio art. 55, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 a afasta *"quando a alteração não comprometer a formulação das propostas"*. O EDITAL seguiu a mesma lógica. O subitem 8.12 condiciona a alteração da DATA PARA RECEBIMENTO DOS ENVELOPES à circunstância de a modificação *afetar a formulação da PROPOSTA ECONÔMICA*. O subitem 14.7, inciso (v), exige que a alteração a afete *"de forma inequívoca"*.

Esse critério já foi explicitado na resposta à Pergunta 57 do Boletim de Esclarecimento nº 08. Naquela resposta, consignou-se que a reabertura do prazo decorre de a alteração comprometer a formulação das PROPOSTAS, *"e não da mera existência de alteração em documento licitatório"*. Registrou-se também que essa verificação é feita em concreto, diante de cada alteração. Os próprios precedentes invocados pela Impugnante pressupõem alterações *"significativas"* ou *"substanciais"*, capazes de repercutir no planejamento dos interessados. Essa qualificação não se presume: deve ser demonstrada à vista do conteúdo e dos efeitos concretos de cada resposta.

Registra-se ainda que todas as matérias suscitadas no tópico já foram objeto de pedidos de esclarecimento, em alguns casos reiterados, e respondidas nos Boletins de Esclarecimento nº 05, 07, 08 e 09. Nessas respostas, a COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO já se manifestou expressamente sobre a não incidência do art. 55, § 1º, da Lei nº 14.133/2021. A impugnação não traz elemento novo que infirme essas conclusões. Limita-se a reapresentá-las sob a forma de vício do instrumento convocatório.

Fixadas essas premissas, passa-se à análise individualizada de cada hipótese, com o fim de verificar se houve modificação do EDITAL e, havendo, se ela compromete a formulação das propostas. Quanto às demais alterações a que a Impugnante alude genericamente, ao dizer que as hipóteses seriam apenas exemplificativas, não há o que apreciar, porque não foram indicados dispositivo, resposta ou efeito concreto.

a) DA AUSÊNCIA DE COMPROMETIMENTO DA FORMULAÇÃO DAS PROPOSTAS

O artigo 55, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021 não determina a reabertura dos prazos licitatórios em razão de toda e qualquer alteração ou esclarecimento dos documentos do certame. A exigência de nova divulgação e reabertura dos prazos deve ser examinada conforme a natureza da alteração e seus efeitos concretos sobre a formulação das propostas.

No caso em exame, as modificações e os esclarecimentos apontados pela Impugnante não justificam, por si sós, a republicação integral do EDITAL e a reabertura dos prazos, conforme se expõe a seguir.

C.1.Redução dos quantitativos de experiência operacional exigidos para a habilitação (subitem 13.16, incuso (i), do Edital)

A redução dos quantitativos mínimos de experiência operacional exigidos para a habilitação não alterou o objeto da CONCORRÊNCIA, as obrigações operacionais das futuras CONCESSIONÁRIAS ou os quantitativos de frota previstos para os LOTES. A alteração se limitou a ajustar o resultado numérico do critério de experiência exigido para comprovação da qualificação técnica, critério este que não foi alterado, conforme esclarecido nas respostas às Perguntas nº 30 do Boletim de Esclarecimento nº 05 e nº 68 do Boletim de Esclarecimento nº 08.

Com efeito, desde a publicação do EDITAL, em 19 de agosto de 2026, o critério de habilitação previsto no subitem 13.16, inciso (i), consiste na comprovação de frota operante *"correspondente a 50% (cinquenta por cento) da FROTA OPERACIONAL EQUIVALENTE prevista para o respectivo LOTE"*, aferida segundo os fatores de equivalência do subitem 13.19. Esse critério não foi modificado: a resposta à Pergunta nº 30 do Boletim de Esclarecimento nº 05 o manteve expressamente, *"mantendo-se como base de cálculo a Frota Operacional Equivalente, conforme previsto no Edital"*. O que se corrigiu foi a sua expressão numérica, que não correspondia ao critério textual do próprio subitem, divergência verificável por qualquer interessado a partir do ANEXO 3.03 e do subitem 13.19 do EDITAL.

A correção, portanto, não decorreu de opção discricionária da Administração, mas da necessidade de adequar a expressão numérica da exigência ao critério editalício que não foi alterado em nenhum momento. Não houve criação de nova condição de participação, mas foi ajustada a redação para o resultado correto de critério preexistente, que os potenciais licitantes sempre puderam aferir pela regra publicada.

Ainda que, em uma leitura isolada, a correção possa ampliar o universo de potenciais LICITANTES aptas a demonstrar a qualificação exigida, tal efeito favorece a competitividade do certame. Além disso, não impõe exigências adicionais aos interessados, tampouco modifica as premissas operacionais, os investimentos obrigatórios, os custos de execução ou as condições econômicas que devem orientar a elaboração das PROPOSTAS ECONÔMICAS.

A circunstância de a alteração permitir a participação de interessados que não atenderiam aos quantitativos anteriormente previstos não implica a

necessidade de modificação da estrutura econômica das ofertas. Trata-se de alteração favorável à ampliação da competição, que não modifica as condições de execução da CONCESSÃO nem restringe a participação dos interessados que já atendiam aos requisitos anteriormente estabelecidos.

Ademais, a correção foi divulgada no Boletim de Esclarecimento nº 05, parte integrante do EDITAL (subitem 8.2.2), com antecedência relação à DATA PARA RECEBIMENTO DOS ENVELOPES, e será consolidada em errata, conforme a resposta à Pergunta nº 68 do Boletim de Esclarecimento nº 08.

Assim, o ajuste da redação dos quantitativos de experiência operacional não compromete a formulação das PROPOSTAS ECONÔMICAS, não se verificando, por esse fundamento, a hipótese prevista no artigo 55, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021 que exigiria a reabertura dos prazos para apresentação das propostas.

C.2. Prazo de implantação e ampliação das estações-tubo

A resposta à Pergunta nº 37 do Boletim de Esclarecimento nº 07 esclareceu que o prazo de implantação das ESTAÇÕES-TUBO é de 2 (dois) anos, conforme já previsto nas Planilhas 5.01 e 5.02, e que o texto do item 3.8 do ANEXO 3.07 seria retificado por errata. O entendimento foi posteriormente confirmado e complementado na resposta à Pergunta nº 71 do Boletim de Esclarecimento nº 08 e na resposta à Pergunta nº 69 do Boletim de Esclarecimento nº 09.

Com efeito, desde a publicação do EDITAL, as Planilhas 5.01 e 5.02 alocam parcela relevante do CAPEX dessas intervenções no segundo ano de operação, como reconhecido na própria indagação respondida na Pergunta nº 37 do Boletim nº 07. O cronograma de desembolsos, a necessidade de capital e a REMUNERAÇÃO REFERENCIAL sempre estiveram estruturados sobre o prazo de 2 (dois) anos, e são esses os elementos a partir dos quais as LICITANTES formulam o DESCONTO. A resposta à Pergunta nº 69 do Boletim nº 09 estendeu o mesmo prazo às ampliações e revitalizações e registrou que os respectivos investimentos estão considerados nos cálculos econômicos.

Não se trata, portanto, de alteração superveniente do cronograma de investimentos adotado na modelagem econômico-financeira e que fundamentou as condições de outorga da concessão estabelecidas no Edital e Anexos. Dessa forma, trata-se apenas de alinhamento material e que já balizava as condições de delegação do serviço ao longo dos documentos editalícios.

Portanto, a circunstância de o texto original do item 3.8 do ANEXO 3.07 indicar prazo diverso não altera a premissa de investimento já considerada, nem implica a modificação dos valores de investimento estimados ou das demais obrigações previstas para a CONCESSÃO. A correção formal, ao explicitar o prazo

de dois anos, não introduz nova obrigação de investimento nem modifica o objeto licitado.

Nesse sentido, a harmonização não impõe ônus adicional às LICITANTES. Ao contrário, confirma prazo mais extenso que já estava previsto nos instrumentos da LICITAÇÃO e não constitui requisito de participação, não havendo que se falar em ampliação do universo de interessados. A LICITANTE que tenha considerado a conclusão das intervenções no primeiro ano poderá manter esse planejamento, pois o prazo de 2 (dois) anos constitui limite máximo, e não marco obrigatório de execução. O alinhamento integrará a errata consolidada.

Por essas razões, a retificação do item 3.8 do ANEXO 3.07 não caracteriza alteração que comprometa a formulação das PROPOSTAS ECONÔMICAS, nos termos do artigo 55, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021.

C.3.Definição da base de horas remuneráveis

A matéria foi objeto de esclarecimentos nos Boletins de Esclarecimento nº 07 e nº 09, especialmente nas respostas às Perguntas nº 12 e nº 57, respectivamente. Conforme esclarecido, o tempo correspondente aos percursos ociosos foi considerado na composição do Fator de Utilização da mão de obra de motorista e, consequentemente, no Preço Unitário do Componente de custos de mão de obra de motorista (PUCMO).

Ainda, A base de horas de operação foi objeto específico do Achado 7, condição “j”, do Relatório de Auditoria nº 211/1558 junto ao TCE/PR, no qual a unidade técnica apontou a necessidade de memória de cálculo das horas operadas por motorista. A URBS supriu a lacuna e corrigiu o parâmetro, que passou de 31,71 para 32,02 horas semanais, e a unidade técnica reconheceu que a resposta “promove coerência documental e corrige o parâmetro adotado”, com o achado considerado sanado.

Não procede, ademais, a premissa da Impugnante de que a REMUNERAÇÃO teria sido *“inicialmente”* calculada sobre as horas produtivas acrescidas das horas de percurso ocioso. Desde a publicação do EDITAL, as horas de referência do ANEXO 3.03, utilizadas nas Planilhas Econômico-Financeiras para o cálculo da REMUNERAÇÃO REFERENCIAL, não incluem horas de percurso ocioso. A própria indagação respondida na Pergunta nº 12 do Boletim de Esclarecimento nº 07 registrou que as “Horas Operadas Totais” das Planilhas são idênticas às do ANEXO 3.03, *“sem acréscimo correspondente ao percurso ocioso”*. Não houve, portanto, *“definição posterior”* da base de cálculo: a quantidade de horas de referência, o Fator de Utilização, o PUCMO de referência e o fluxo de receitas projetado permanecem aqueles publicados com o EDITAL.

A referência aos deslocamentos entre GARAGENS, pontos de controle operacional e ELETROPOSTOS, constante do item 2.6 do ANEXO 2.07, identifica os custos cobertos pelo PUCMO, mas não determina o acréscimo autônomo das horas correspondentes aos percursos ociosos às horas de operação nas linhas utilizadas para o cálculo da REMUNERAÇÃO. Conforme esclarecido no Boletim nº 09, tal acréscimo implicaria remuneração em duplicidade de custos já contemplados na composição do preço unitário.

Conforme a resposta à Pergunta nº 57 do Boletim nº 09, não há divergência entre o item 2.6 do ANEXO 2.07 e as respostas anteriores, que explicitam seu sentido em leitura conjunta com o item 2.5.1 do ANEXO 2.08, com a composição do Fator de Utilização e com as horas de referência do ANEXO 3.03, sendo a redação do item 2.6 harmonizada na errata consolidada.

O critério aplicável deve ser compreendido, portanto, a partir da leitura conjunta do item 2.6 do ANEXO 2.07 e das premissas de composição do PUCMO, que foi esclarecida no âmbito dos boletins de esclarecimentos publicados.

O esclarecimento não modifica o preço unitário de referência nem cria obrigação operacional adicional para as futuras CONCESSIONÁRIAS. Tampouco altera o critério de remuneração, mas explicita a forma de aplicação do componente tarifário, evitando, assim, a duplicidade de remuneração de uma mesma parcela de custo.

Nessas condições, considerado o conjunto dos documentos licitatórios e dos esclarecimentos publicados, não se identifica fundamento para concluir que a matéria imponha a republicação integral do EDITAL e a reabertura dos prazos. A elaboração das PROPOSTAS ECONÔMICAS deve observar o critério de cálculo esclarecido, em conjunto com os demais parâmetros e fórmulas constantes dos ANEXOS.

C.4.Atualização dos valores exigidos a título de garantia de proposta

Os valores divulgados pelo Comunicado Relevante nº 002, de 13 de outubro de 2026, correspondem à atualização monetária da GARANTIA DE PROPOSTA prevista no item 11 do EDITAL, observada a disciplina do subitem 11.2. Não se trata, portanto, de criação de nova exigência ou de alteração discricionária do montante da garantia, mas da aplicação de mecanismo de atualização previsto no instrumento convocatório.

O subitem 11.2.1 do EDITAL determina que a COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO *“comunicará o valor atualizado da GARANTIA DE PROPOSTA até o dia 13 de outubro de 2026”*, e o CRONOGRAMA do subitem 15.1 prevê, como Evento 4, a *“Divulgação do valor atualizado da GARANTIA DE PROPOSTA”* nessa

mesma data, na qual foi publicado o Comunicado Relevante nº 002. Desde 19 de agosto de 2026, portanto, os interessados sabiam que os valores nominais do subitem 11.1 seriam atualizados pelo IPCA e em que data o valor definitivo seria divulgado, dispondo de todos os elementos necessários ao planejamento da obtenção da garantia.

A atualização monetária destina-se a preservar o valor econômico da garantia em relação à data de referência, sem modificar sua natureza, finalidade ou proporção em relação à exigência originalmente prevista. A variação nominal dos valores decorre da atualização prevista no próprio EDITAL e não se confunde com aumento da substância do encargo exigido para participação no certame.

A necessidade de apresentação da GARANTIA DE PROPOSTA, suas modalidades e as consequências de sua não apresentação já estavam disciplinadas no EDITAL. O Comunicado Relevante nº 002 explicitou os valores atualizados aplicáveis a cada LOTE, conferindo maior clareza aos interessados e permitindo conhecer os montantes exigíveis para atendimento à obrigação editalícia.

Em termos de materialidade, a atualização corresponde a aproximadamente 2,78% dos valores originais. A soma das GARANTIAS DE PROPOSTA dos cinco LOTES (R$ 20.068.485,41) representa cerca de 0,11% do valor estimado da contratação (R$ 18.843.399.724,00), muito abaixo do limite de 1% previsto no art. 58, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021. A GARANTIA DE PROPOSTA constitui condição de participação, e não componente da PROPOSTA ECONÔMICA, de modo que sua atualização não interfere na formulação do desconto ofertado.

Desse modo, a atualização monetária dos valores da GARANTIA DE PROPOSTA, realizada nos termos do subitem 11.2 do EDITAL, não caracteriza alteração que comprometa a formulação das PROPOSTAS ECONÔMICAS, não impondo, portanto, a republicação integral do instrumento convocatório e a reabertura dos prazos.

Em síntese, nenhuma das hipóteses indicadas pela Impugnante compromete a formulação das propostas, nos termos do art. 55, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021 e dos subitens 8.12 e 14.7, inciso (v), do EDITAL. Os quantitativos de habilitação foram corrigidos sem alteração do critério editalício e para adequá-lo ao limite legal; o prazo das ESTAÇÕES-TUBO e a base de horas do PUCMO correspondem às premissas da modelagem econômico-financeira publicada desde a abertura do certame; e a atualização da GARANTIA DE PROPOSTA decorre de regra e data expressamente previstas no EDITAL.

b) D) DA SUFICIÊNCIA DA DISCIPLINA CONTRATUAL SOBRE OS EFEITOS

ECONÔMICOS DA AMPLIAÇÃO DA INTEGRAÇÃO TEMPORAL

A ampliação da integração temporal prevista no item 2.1 do ANEXO 3.02 insere-se na política tarifária e de integração do Sistema Integrado de Mobilidade – SIM, cuja definição e gestão competem ao PODER CONCEDENTE, por meio do SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA (resposta à Pergunta nº 17 do Boletim de Esclarecimento nº 07). Seus eventuais efeitos sobre a arrecadação tarifária não repercutem sobre a REMUNERAÇÃO da CONCESSIONÁRIA nem, por conseguinte, sobre a formulação das PROPOSTAS ECONÔMICAS, conforme se demonstra a seguir.

O cenário de integração temporal foi considerado no estudo de demanda e por conseguinte nas projeções correspondentes para os períodos futuros. Os benefícios da integração temporal foram explicitados no Anexo 3.02[1] e as projeções de demanda indicam que as melhorias promovidas na oferta dos serviços, incluindo a integração temporal, terão um efeito real na expansão da demanda[2].

Ressalta-se, que as projeções de demanda realizadas e apresentadas no Anexo 4.04 e na aba “Demanda_Projeção” das planilhas do modelo econômico disponibilizadas foram consideradas nas avaliações da arrecadação, em conjunto com as projeções de custos ao longo do prazo da concessão.

O Tribunal de Contas, no Achado 10, condição “c”, observou que a concessionária é remunerada pela produção quilométrica efetivamente realizada por tipologia de veículo, independentemente da quantidade de passageiros transportados. Por recomendação daquela Corte, a minuta contratual foi ajustada para excluir o risco de demanda da concessionária e atribuir a ela apenas o risco da variação da oferta definida pelo Poder Concedente. Assim, eventuais efeitos da ampliação da integração sobre a demanda não repercutem na remuneração da concessionária, o que afasta a premissa de que seria indispensável a

---

1 *Segundo os resultados obtidos nas simulações da rede de transporte, realizadas no âmbito dos estudos de demanda, a possibilidade de a integração temporal ocorrer de forma ampla se mostrou benéfica ao reduzir a quantidade de transferências na rede, dado que os USUÁRIOS puderam optar por outras rotas mais diretas. De fato, houve uma redução de 4,7 pontos percentuais do grau de integração e uma redução de 2,5% no tempo total gasto*. (item 2.1 do Anexo 3.02)

2 *Cabe ressaltar a comparação entre os resultados da Rede Edital ano 2026 com os resultados da Rede Atual ano 2024. A quantidade de embarques na hora-pico manhã no SIM Curitiba cresce 3,5%, passando de 60.625 embarques na hora pico manhã na Rede Atual para 62.761 embarques na hora-pico manhã na Rede Edital 2026. Este aumento é predominantemente da maior atratividade dos serviços previstos na Rede Edital, no que se refere tanto à maior quantidade de partidas nas linhas do sistema e, consequentemente, menores intervalos de espera, quanto no aumento da capacidade dos ônibus previstos em algumas linhas como, por exemplo, no Inter 2, com a implantação da frota de articulados elétricos.* (item 5.1 do Anexo 4.04)

demonstração adicional pretendida pela impugnante.

Portanto, a remuneração das futuras CONCESSIONÁRIAS não está condicionada à arrecadação tarifária. Nos termos das Subcláusulas 24.1 e 24.6 das Minutas de Contrato, a REMUNERAÇÃO é custeada por recursos do Fundo de Urbanização de Curitiba – FUC, tendo como fontes a RECEITA TARIFÁRIA e os SUBSÍDIOS TARIFÁRIOS, inclusive de natureza orçamentária ou cruzada. O SUBSÍDIO TARIFÁRIO constitui, portanto, fonte de custeio da REMUNERAÇÃO devida à CONCESSIONÁRIA, e não obrigação autônoma ou concorrente com o pagamento dessa remuneração, conforme reiterado na resposta à Pergunta nº 44 do Boletim de Esclarecimento nº 08.

Nesse modelo, a matéria foi expressamente considerada na estruturação do projeto. Na avaliação de riscos que fundamenta a composição do MOBS (Tabela 49 do ANEXO 4.02), os riscos de perda global de demanda (Risco 6) e de perda de receita decorrente do aumento da participação de usuários integrados (Risco 8 – Demanda integrada) foram classificados como não aplicáveis à CONCESSIONÁRIA, por se tratar de projeto remunerado com base em custo, em que a demanda não influencia a remuneração do operador. O efeito da integração sobre a quantidade de passageiros pagantes é, assim, matéria afeta à política tarifária e ao custeio do sistema, a cargo do PODER CONCEDENTE.

Quanto aos efeitos operacionais, a REMUNERAÇÃO é apurada com base na produção efetivamente realizada (quilometragem, horas operadas, frota e infraestrutura), nos termos do ANEXO 2.07, e a oferta de serviços é definida pelo PODER CONCEDENTE por meio da programação operacional. Eventual redistribuição de embarques que demande ajuste da oferta será implementada por determinação do PODER CONCEDENTE e remunerada pelas quantidades efetivamente produzidas. A base inicial para a identificação de alterações posteriores corresponde às quantidades de referência do ANEXO 3.03 (resposta ao item “a” da Pergunta nº 17 do Boletim nº 07), sujeitando-se as alterações determinadas pelo PODER CONCEDENTE aos mecanismos de recomposição previstos na Subcláusula 17.4 das Minutas de Contrato. A eventual restrição da integração em ESTAÇÕES-TUBO tampouco altera, por si só, a REMUNERAÇÃO (resposta ao item “b” da mesma Pergunta).

Além disso, os documentos licitatórios não condicionam o direito da CONCESSIONÁRIA à REMUNERAÇÃO à realização de transferências específicas pelo Estado do Paraná ou pela União Federal. A referência a eventuais recursos provenientes desses entes não afasta a obrigação do PODER CONCEDENTE de pagamento da REMUNERAÇÃO contratualmente devida, conforme esclarecido no Boletim de Esclarecimento nº 05.

Nesse contexto, cumpre distinguir a insuficiência de arrecadação tarifária do

eventual inadimplemento da obrigação de pagamento pelo PODER CONCEDENTE. Enquanto a primeira é tratada pelo modelo de custeio mediante a combinação de RECEITA TARIFÁRIA e SUBSÍDIOS TARIFÁRIOS, o risco de descumprimento das obrigações legais e contratuais do PODER CONCEDENTE é alocado a este pelo item 54 do ANEXO 2.10. Ademais, a Subcláusula 24.1.1 das Minutas de Contrato identifica as dotações orçamentárias que onerarão os dispêndios decorrentes da contratação, reforçando a previsão orçamentária das obrigações de pagamento da REMUNERAÇÃO. , sem prejuízo da observância das regras aplicáveis à execução orçamentária e financeira e dos mecanismos de garantia previstos no ANEXO 2.06.

Quanto às exigências dos artigos 15 a 17 da Lei Complementar nº 101/2000, registra-se que a estimativa do impacto orçamentário-financeiro e a declaração do ordenador da despesa constam do Processo Administrativo Eletrônico SUP nº 01-227034/2025 [doc./fls. ●]. Tais exigências referem-se à despesa decorrente da contratação, considerada em seu conjunto, e não impõem a segregação do efeito de cada parâmetro operacional ou tarifário do serviço. Constituem, ademais, requisitos de regularidade da despesa pública, a cargo do ordenador, que não interferem nas condições de participação nem na formulação das PROPOSTAS ECONÔMICAS, uma vez que a REMUNERAÇÃO independe da arrecadação tarifária. As projeções de demanda, arrecadação, remuneração e déficit do sistema constam do ANEXO 4.02 (Tabelas 1, 2 e 76 a 78), com caráter referencial (subitem 6.4.1 do EDITAL), cabendo ao PODER CONCEDENTE, e não às LICITANTES, a gestão da política tarifária e dos SUBSÍDIOS TARIFÁRIOS.

Diante disso, a ausência de estimativa individualizada dos efeitos da ampliação da integração temporal sobre a arrecadação não compromete a formulação das PROPOSTAS ECONÔMICAS nem a segurança econômica da contratação. Afinal, a REMUNERAÇÃO independe da arrecadação, o risco de demanda – inclusive o decorrente da integração – não é alocado à CONCESSIONÁRIA, os efeitos operacionais são remunerados pela produção efetivamente realizada e as alterações determinadas pelo PODER CONCEDENTE contam com mecanismos contratuais próprios. Quanto ao pedido de elaboração de novos estudos, aplica-se o registrado no item 3.1 deste Relatório. Não havendo alteração do EDITAL, tampouco há fundamento para nova divulgação e reabertura de prazos.

Não há razão para alegar que a ampliação da integração temporal, por si só, comprometa a segurança econômica da contratação por ausência de garantia de que a REMUNERAÇÃO será custeada exclusivamente pela arrecadação tarifária. O modelo contratual contempla fontes complementares de custeio, identifica as dotações orçamentárias destinadas aos dispêndios contratuais e disciplina a responsabilidade pelo cumprimento das obrigações de pagamento. Cabe às

LICITANTES considerarem, na elaboração de suas PROPOSTAS ECONÔMICAS, as regras operacionais e econômicas constantes dos documentos licitatórios.

c) E) DA SUFICIÊNCIA DAS PREMISSAS REFERENCIAIS E DOS MECANISMOS CONTRATUAIS DE TRATAMENTO DO CUSTO DO DIESEL

A Impugnante questiona o preço de referência do óleo diesel adotado na modelagem econômico-financeira, bem como a suficiência dos mecanismos contratuais destinados a tratar as variações desse custo, sustentando a necessidade de revisão do parâmetro e alteração do gatilho de repasse previsto nos documentos licitatórios.

O tratamento do risco de variação do Diesel S10 foi reformulado por recomendação do Tribunal de Contas (Achado 10, condição “a”), que considerou não isonômica a regra que só protegia a concessionária em caso de alta. O mecanismo passou a ser simétrico: variações acumuladas, positivas ou negativas, iguais ou superiores a 10% acionam o gatilho, com incorporação de 80% da variação no componente de custos variáveis. O relatório registra expressamente o “reequilíbrio da matriz de riscos com tratamento isonômico para variações do diesel” (item 16). A exposição entre reajustes alegada pela impugnante é, portanto, limitada e simétrica, por desenho validado pelo controle externo.

Inicialmente, cumpre destacar que o preço do diesel indicado no item 7.1 do ANEXO 4.02 integra a modelagem econômico-financeira referencial da CONCESSÃO, constituindo parâmetro de referência para a elaboração das PROPOSTAS ECONÔMICAS. Nos termos do item 6.4.1 do EDITAL e do inciso “xv” do item 14.2, compete às LICITANTES realizar, por sua conta e risco, os estudos, cálculos e levantamentos que entenderem necessários à formulação de suas PROPOSTAS ECONÔMICAS, consideradas as condições específicas de aquisição de insumos, as estratégias operacionais e as demais premissas econômicas próprias de cada interessado.

A metodologia de cálculo do preço de referência foi esclarecida nas respostas às Perguntas nº 17 e 18 do Boletim de Esclarecimento nº 03, com indicação das informações e das fórmulas utilizadas nas Planilhas Econômico-Financeiras. A circunstância de determinada LICITANTE projetar preços de aquisição distintos daqueles adotados na modelagem referencial não demonstra, por si só, inadequação do EDITAL, cabendo a cada participante avaliar os custos que efetivamente espera incorrer e incorporá-los à respectiva PROPOSTA ECONÔMICA.

A Impugnante sustenta, ademais, a ausência de justificativa para a aplicação da razão entre médias sobre o preço mínimo de revenda. A justificativa consta do

próprio item 7.1 do ANEXO 4.02: a metodologia busca estimar o preço mínimo de distribuição, que não é adotado de maneira direta porque a ANP publica esse parâmetro somente pelo preço médio. Por essa razão, aplica-se ao preço mínimo de revenda a relação entre os preços médios de distribuição e de revenda, apurada em 12 (doze) meses de modo a neutralizar oscilações pontuais, resultando na *proxy* do preço mínimo de distribuição (resposta à Pergunta nº 18 do Boletim de Esclarecimento nº 03).

Quanto à alegada divergência entre a redação do item 7.1 do ANEXO 4.02 e o procedimento de cálculo, a matéria foi objeto da resposta à Pergunta nº 10 do Boletim de Esclarecimento nº 04. Nela se reconheceu a divergência redacional, se fixou que a metodologia válida e aplicável para todos os efeitos da licitação é a descrita nas respostas às Perguntas nº 17 e nº 18 do Boletim nº 03 e se determinou a nova redação do item 7.1 do ANEXO 4.02 e do item 3.4.1.1 do ANEXO 2.07, sem alteração dos parâmetros econômicos, do valor de referência ou dos resultados da modelagem. As respostas aos pedidos de esclarecimento integram o EDITAL (subitem 8.2.2), de modo que os documentos do certame expressam premissa única e verificável, não subsistindo a irregularidade apontada.

Registre-se que o valor de R$ 4,9424 por litro repercute sobre os preços unitários de referência, que constituem limite para a formulação do DESCONTO. A LICITANTE que estimar custo de aquisição distinto o incorporará ao desconto ofertado. Os mecanismos de REAJUSTE e de repasse automático, por sua vez, operam sobre a variação percentual do preço apurado pela ANP (resposta aos itens “i” a “v” da Pergunta nº 9 do Boletim de Esclarecimento nº 04).

Todavia, isso não significa que o modelo contratual desconsidere a variação dos preços dos combustíveis. O ANEXO 2.07 estabelece mecanismos específicos de tratamento desse custo, compreendendo o REAJUSTE ANUAL do componente variável do diesel, conforme o item 3.4, e o gatilho de repasse intra-anual disciplinado nos itens 3.4.1 a 3.4.6. Além disso, a REVISÃO ORDINÁRIA, nos termos do item 4.2 do mesmo ANEXO, abrange a atualização e a apropriação dos coeficientes de consumo, para melhor apuração dos custos incorridos com combustível e energia.

Esses mecanismos devem ser considerados em conjunto com as regras contratuais de REAJUSTE, REVISÃO e alocação de riscos. Sua existência demonstra que o modelo não permanece indiferente às variações do custo do combustível, embora a aplicação de cada mecanismo observe seus pressupostos, limites e efeitos próprios, sem implicar transferência automática e integral de toda variação de custo às PARTES.

Quanto à exposição a variações inferiores ao limiar de 10%, trata-se de risco expressamente alocado à CONCESSIONÁRIA pelos itens 39 e 44 do ANEXO 2.10,

incorporado prospectivamente no REAJUSTE ANUAL (resposta aos itens “i”, “v” e “vi” da Pergunta nº 10 do Boletim de Esclarecimento nº 11). O mecanismo é simétrico: o repasse automático é acionado pela variação acumulada positiva ou negativa, de modo que, na faixa inferior ao limiar, também as reduções do preço do combustível permanecem com a CONCESSIONÁRIA até o REAJUSTE ANUAL. A exposição não é, portanto, unidirecional, como pressupõem os cenários apresentados pela Impugnante, que consideram exclusivamente aumentos sucessivos. A gestão do capital de giro insere-se nas decisões empresariais das LICITANTES, e o risco do capital privado é remunerado pela taxa interna de retorno, e não pela MOBS (resposta aos itens “iii” e “iv” da mesma Pergunta). A sistemática do item 3.4.3 do ANEXO 2.07, inclusive o limiar de 10%, foi mantida (resposta ao item “viii” da mesma Pergunta).

A pretensão de que a Administração reveja o preço de referência ou altere o percentual e as condições de acionamento do gatilho, com base em determinada projeção de custos ou em análise de sensibilidade defendida pela Impugnante, expressa discordância quanto às premissas econômicas adotadas na estruturação do projeto. Para justificar a retificação do instrumento convocatório, seria necessário demonstrar que os parâmetros ou mecanismos estabelecidos violam disposição legal aplicável ou comprometem objetivamente a formulação das PROPOSTAS ECONÔMICAS, nos termos do artigo 164 da Lei Federal nº 14.133/2021, não bastando a apresentação de uma metodologia alternativa ou de uma expectativa particular de evolução dos preços.

Com efeito, a impugnação prevista no artigo 164 da Lei Federal nº 14.133/2021 destina-se ao questionamento de irregularidades na aplicação dessa Lei ao procedimento licitatório, não constituindo instrumento para impor à Administração a adoção de determinada premissa econômica em substituição àquela utilizada na modelagem, sem demonstração de ilegalidade ou de vício concreto do instrumento convocatório.

Ressalte-se que as exigências do art. 18, incisos IV, VIII e IX, da Lei Federal nº 8.987/1995 foram atendidas: os estudos e a memória de cálculo do preço de referência foram disponibilizados (ANEXO 4.02 e Planilhas Econômico-Financeiras), e os critérios de reajuste e de repasse estão definidos nos itens 3.4 a 3.4.6 do ANEXO 2.07.

Dessa forma, consideradas a natureza referencial das premissas econômico-financeiras, a responsabilidade das LICITANTES pela elaboração de suas PROPOSTAS ECONÔMICAS e a existência de mecanismos contratuais específicos para o tratamento dos custos de combustível, não se identifica, pelos fundamentos apresentados, razão suficiente para se acolher os pedidos da Impugnante no que se refere a esse ponto. Não havendo alteração do EDITAL,

tampouco há fundamento para nova divulgação e reabertura de prazos.

d) F) DA ADEQUAÇÃO DO LIMITE DE REMUNERAÇÃO DOS PERCURSOS OCIOSOS

A Impugnante questiona o limite de remuneração dos percursos ociosos, fixado em 6% da produção quilométrica produtiva, sustentando que a parcela excedente permanece a cargo da CONCESSIONÁRIA, embora os deslocamentos sejam necessários à operação dos SERVIÇOS. Argumenta, ainda, que a localização das GARAGENS pode repercutir sobre os custos variáveis, o dimensionamento da mão de obra e a competitividade do certame.

Primeiro, informamos que o limite se encontra de acordo com o art. 24, caput do Decreto Municipal nº 1.356, de 2008. Portanto, está ausente qualquer ilegalidade que pudesse, ainda que potencialmente, impor alteração ao Edital ou viciá-lo de alguma forma. Inobstante, tecemos os esclarecimentos abaixo quanto ao ponto impugnado.

A adoção do percentual de 6% para a quilometragem ociosa foi examinada pelo Tribunal de Contas no Achado 1, condição “b”. A unidade técnica reconheceu que o percentual está “aderente à legislação vigente” (art. 24 do Decreto Municipal nº 1.356/2008) e que se trata do limite máximo permitido. A preocupação do controle externo foi a **redução** da quilometragem ociosa, por representar “gasto adicional de recursos públicos”, e não a sua ampliação. O achado foi considerado sanado. A pretensão da impugnante vai, assim, em sentido contrário ao recomendado pelo órgão de controle.

A localização das GARAGENS[3] é de livre definição pela CONCESSIONÁRIA, nos termos do item 2 do ANEXO 3.05, devendo essa escolha considerar as condições operacionais da CONCESSÃO e os parâmetros de remuneração estabelecidos nos documentos licitatórios. O limite de remuneração dos percursos ociosos, previsto no item 2.5 do ANEXO 2.07, constitui parâmetro de eficiência operacional aplicável indistintamente a todos os interessados, que devem considerá-lo na avaliação dos custos e na formulação de suas PROPOSTAS ECONÔMICAS.

A regra não impede a realização dos deslocamentos necessários à

[3] Conforme dispõe o Anexo 3.05 as instalações de GARAGEM compreendem: “(...)*unidade completa (ou base), com todas as dependências especificadas no item 3 deste ANEXO e unidades de apoio, servindo de pátio de estacionamento de veículos com instalações mínimas de apoio*.” (item 2, do Anexo 3.05). Assim, a CONCESSIONÁRIA pode definir logísticas e estratégias operacionais a partir de um conjunto de instalações físicas que racionalizem os percursos ociosos. O Edital não exige instalação única.

operação, mas delimita a parcela da quilometragem ociosa considerada para fins de remuneração dos custos variáveis. Conforme esclarecido na resposta à Pergunta nº 21 do Boletim de Esclarecimento nº 06 e reiterado nos esclarecimentos posteriores, a quilometragem ociosa que exceder o limite não será remunerada quanto a esses custos, sem alteração dos demais COMPONENTES TARIFÁRIOS. Trata-se, portanto, de condição econômica expressamente estabelecida no EDITAL, cujo impacto deve ser avaliado por cada LICITANTE ao definir a estratégia operacional e a localização de suas GARAGENS.

O parâmetro foi dimensionado a partir de percurso ocioso unitário médio de 5 km, estimado com base nas distâncias entre as áreas de operação de cada LOTE e os Pontos de Controle Operacional das linhas, incluídos os recolhimentos de parte da frota no entre Pico e os deslocamentos para recarga no ELETROPOSTO (respostas à Pergunta nº 21 do Boletim de Esclarecimento nº 06 e ao item “c” da Pergunta nº 56 do Boletim de Esclarecimento nº 09). O valor percentual limite é apurado mensalmente, por tipologia de ônibus, sobre a Produção Quilométrica Produtiva (itens “a” e “b” da mesma Pergunta). Não se trata, assim, de presunção aleatória, mas de meta de eficiência operacional fundamentada, que constitui condição objetiva de remuneração conhecida por todos os interessados.

Quanto aos efeitos sobre a mão de obra, o tempo correspondente aos percursos ociosos foi considerado na composição do Fator de Utilização da mão de obra de motorista, cuja jornada produtiva descontou o tempo médio desses percursos, e, consequentemente, no PUCMO (resposta à Pergunta nº 13 do Boletim de Esclarecimento nº 03; resposta ao item “b” da Pergunta nº 12 do Boletim nº 07; resposta à Pergunta nº 57 do Boletim nº 09). A opção por instalações cuja localização implique tempos de deslocamento superiores aos considerados insere-se na livre definição da CONCESSIONÁRIA e nos riscos a ela atribuídos pelo item 2 do ANEXO 3.05. As alegações relativas à suficiência do Fator de Utilização são examinadas no tópico próprio deste Relatório.

A circunstância de determinados interessados já possuírem imóveis no Município não caracteriza, por si só, tratamento discriminatório. A existência de ativos previamente disponíveis pode representar uma particularidade empresarial de cada participante, assim como outras vantagens ou desvantagens relacionadas à sua estrutura operacional, patrimonial ou financeira. Tais diferenças são inerentes à competição e não afastam a aplicação das mesmas regras editalícias a todos os interessados.

Além disso, a disponibilidade prévia de um imóvel não dispensa sua avaliação quanto à adequação aos requisitos da CONCESSÃO, inclusive em relação à localização, à compatibilidade com a INFRAESTRUTURA DE RECARGA ELÉTRICA, à capacidade de depósito do MATERIAL RODANTE e às demais exigências técnicas e operacionais aplicáveis. Assim, a mera titularidade ou

disponibilidade de imóvel não assegura, por si só, vantagem competitiva determinante nem afasta os custos necessários à sua adaptação e manutenção.

Nesse sentido, a regra editalícia promove a simetria de condições entre os participantes ao estabelecer parâmetros gerais e objetivos para a remuneração dos percursos ociosos, cabendo a cada LICITANTE considerar os efeitos dessa disciplina em seus próprios estudos e na escolha da solução operacional mais adequada. A existência de estruturas patrimoniais distintas entre os interessados não torna discriminatória uma exigência de aplicação uniforme.

Tampouco se aplica ao caso a recomendação do Tribunal de Contas do Estado do Paraná invocada pela Impugnante, relativa à concessão do transporte metropolitano. Naquele caso, o instrumento convocatório exigia que as garagens fossem localizadas no perímetro da concessão, restringindo a escolha dos licitantes. No presente certame, ao contrário, a localização das GARAGENS é de livre definição pela CONCESSIONÁRIA (item 2 do ANEXO 3.05), e o limite de 6% constitui parâmetro regulamentar de remuneração, aplicável uniformemente e independentemente da localização das instalações (art. 24 do Decreto Municipal nº 1.356/2008).

Diante disso, não se verifica fundamento suficiente para concluir que o limite de remuneração dos percursos ociosos viole a isonomia entre os interessados ou comprometa, por si só, a competitividade do certame. A regra é de aplicação geral, está expressamente prevista nos documentos licitatórios e deve ser considerada na elaboração das PROPOSTAS ECONÔMICAS, não se justificando, pelos argumentos apresentados, a retificação do EDITAL ou a reabertura dos prazos.

G) DA LEGITIMIDADE DA OBRIGAÇÃO DE ASSEGURAR A OPÇÃO DE COMPRA DAS GARAGENS

A Impugnante questiona a obrigação prevista nas Subcláusulas 6.10 e seguintes das Minutas de Contrato de Concessão, que assegura ao PODER CONCEDENTE a opção de compra das GARAGENS disponibilizadas pela CONCESSIONÁRIA. Alega que a exigência seria desnecessária à continuidade dos serviços, restringiria a competitividade e equivaleria à aquisição compulsória de bens.

A exigência contratual se justifica pela necessidade de assegurar a continuidade da prestação dos SERVIÇOS após o término do PRAZO DA CONCESSÃO. A INFRAESTRUTURA DE RECARGA instalada nas GARAGENS constitui BEM REVERSÍVEL (Subcláusula 6.2, inciso (vi)), cuja disponibilidade é essencial à manutenção das condições operacionais do SIM. Nesse contexto, a possibilidade de aquisição das GARAGENS pelo PODER CONCEDENTE constitui

mecanismo adicional para preservar a disponibilidade da infraestrutura e das condições necessárias à continuidade dos SERVIÇOS, inclusive durante a transição entre concessionárias.

A obrigação estabelecida nas Minutas de Contrato não exige que a LICITANTE seja proprietária das GARAGENS, nem impede a utilização de instalações próprias, cedidas ou alugadas, conforme admitido pelo item 2 do ANEXO 3.05, e pelo subitem 13.16, inciso (iii), do Edital. Conforme esclarecido na resposta à Pergunta 38 do Boletim de Esclarecimento nº 05, a disciplina das Subcláusulas 6.10 a 6.13.1 será observada conforme a situação jurídica de cada GARAGEM, inclusive quanto à sua titularidade. Registre-se que o CONTRATO define GARAGEM como BEM DA CONCESSÃO, categoria que compreende os bens e direitos detidos pela CONCESSIONÁRIA em razão do CONTRATO, e que a Subcláusula 6.11.1 se refere expressamente à “propriedade e/ou à posse das GARAGENS”. Não há disposição adicional a ser estabelecida por meio da apreciação desta impugnação

A opção de compra, portanto, não confere ao PODER CONCEDENTE poder unilateral de aquisição sobre imóvel de terceiro alheio à relação contratual.

A opção de compra constitui obrigação contratual da CONCESSIONÁRIA, e não requisito de habilitação. Para a habilitação, o subitem 13.16, inciso (iii), do EDITAL exige apenas a declaração e o compromisso formal de disponibilidade da GARAGEM na DATA DE ASSUNÇÃO, admitindo expressamente as condições de proprietário, locatário, arrendatário ou outra forma legal de posse. Não se aplicam ao caso, por isso, os precedentes invocados pela Impugnante, relativos a exigências de qualificação técnica.

A exigência integra as premissas jurídicas e econômicas do empreendimento e, como as demais condições da contratação, deverá ser considerada na formulação das PROPOSTAS. Cabe a cada LICITANTE avaliar as alternativas de disponibilização das GARAGENS e os custos e riscos associados à solução escolhida. Trata-se de obrigação aplicável indistintamente a todas as LICITANTES, não se identificando, por si só, tratamento desigual entre os interessados. A eventual existência de diferentes estruturas patrimoniais ou alternativas imobiliárias constitui circunstância própria de cada LICITANTE, a ser ponderada na elaboração de sua PROPOSTA.

Também não procede a alegação de que a previsão contratual equivaleria, por si só, à realização de desapropriação fora do regime jurídico próprio. A opção de compra prevista nas Minutas constitui mecanismo contratual de aquisição, cujo exercício depende da manifestação do PODER CONCEDENTE e deve observar a disciplina de apuração do valor de mercado e de formalização da aquisição prevista nas Subcláusulas 6.10 a 6.13.1. Essa disciplina compreende a notificação com antecedência mínima de 6 (seis) meses em relação ao término do PRAZO DA

CONCESSÃO ou de sua eventual prorrogação (Subcláusula 6.11). Compreende também a apuração do valor de mercado segundo a metodologia e os critérios da Comissão de Avaliação de Imóveis – CAI do Município de Curitiba, estabelecidos no Decreto Municipal nº 1.411/2024 (Subcláusula 6.13), e a formalização por termo aditivo, com efetivação da aquisição somente após o pagamento do preço à CONCESSIONÁRIA (Subcláusula 6.13.1). Ficam assegurados o direito de petição e o contraditório, conforme a resposta à Pergunta 21 do Boletim de Esclarecimento nº 04. Não se confunde, portanto, com a desapropriação, instituto sujeito a pressupostos, procedimento e garantias próprios.

. Sem prejuízo do mecanismo contratual, o PODER CONCEDENTE dispõe, de forma autônoma, da prerrogativa de declarar a utilidade pública e promover a desapropriação dos bens necessários à execução do serviço, nos termos do art. 5º, inciso XXIV, da Constituição Federal, do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e do art. 29, inciso VIII, da Lei Federal nº 8.987/1995. A opção de compra não substitui nem afasta esse regime, que permanece aplicável segundo seus próprios pressupostos.

Por fim, a obrigação não configura aquisição compulsória pelo simples fato de integrar as condições da contratação. A participação no certame e a posterior celebração do CONTRATO importam a aceitação, pela LICITANTE adjudicatária e pela CONCESSIONÁRIA, das obrigações contratuais previamente estabelecidas, inclusive a de disponibilizar as GARAGENS necessárias à execução dos SERVIÇOS e de outorgar ao Poder Concedente a opção de compra, nos termos da Subcláusula 6.10. A remuneração da disponibilização das GARAGENS deverá observar a disciplina estabelecida no EDITAL e no CONTRATO, observados os parâmetros referenciais do item 3.5.3.2 do ANEXO 2.08, sem prejuízo da consideração, na PROPOSTA, dos custos e riscos associados à solução adotada.

Diante do exposto, não se identifica fundamento suficiente para acolher o pedido supressão da Subcláusula 6.10 das Minutas de Contrato de Concessão e de republicação do Edital, devendo ser mantidas as disposições contratuais impugnadas.

H) DA SUFICIÊNCIA DAS PREMISSAS REFERENCIAIS DE CUSTOS DE MÃO DE OBRA E DOS FATORES DE UTILIZAÇÃO

A Impugnante questiona as premissas adotadas na modelagem econômico-financeira para o cálculo dos custos de mão de obra, alegando insuficiência de fundamentação e de demonstração da adequação dos quantitativos de pessoal e dos custos correspondentes.

As premissas constantes do EDITAL, de seus ANEXOS e das Planilhas Econômico-Financeiras constituem referências comuns para a formulação das PROPOSTAS. Cabe às LICITANTES realizarem seus próprios levantamentos,

estudos e avaliações, considerando as obrigações operacionais da CONCESSÃO, os custos e as despesas em que incorrerão e as condições necessárias à execução dos SERVIÇOS, sem prejuízo da observância dos parâmetros e das regras de remuneração estabelecidos nos documentos licitatórios.

No que se refere ao anuênio, os documentos licitatórios adotam parâmetro médio de tempo de serviço de cinco anos, correspondente a adicional de 10% sobre o salário-base, conforme os itens 3.4.2 e 3.5.3 do ANEXO 2.08. A utilização de uma premissa média constitui opção de modelagem econômica destinada a representar os custos de mão de obra, não se confundindo com a afirmação de que o adicional efetivamente devido a cada empregado permanecerá invariável durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO. A composição concreta do quadro de pessoal, a evolução dos vínculos empregatícios e os respectivos efeitos sobre os custos deverão ser considerados pelas LICITANTES na avaliação das condições de execução contratual, observada a disciplina de riscos e de revisões prevista no CONTRATO.

Ainda, apuração do anuênio foi objeto do Achado 7, condição “i”. O Tribunal de Contas examinou a incorporação do adicional por tempo de serviço previsto na Convenção Coletiva do SINDMOC, que é limitado a sete anos (14%). A unidade técnica concluiu que o equívoco de cálculo foi “devidamente corrigido”, e o achado foi considerado sanado. O dimensionamento das horas de motorista também foi revisto, conforme a condição “j” (32,02 horas semanais). A parametrização impugnada já passou, portanto, pelo crivo técnico do controle externo.

A adoção de parâmetro médio uniforme não afeta a isonomia entre os interessados. O parâmetro é idêntico para todas as LICITANTES, e não está prevista a transferência de empregados das atuais operadoras para as novas CONCESSIONÁRIAS. O início da CONCESSÃO não obriga à preservação de antiguidade, benefícios ou demais condições dos contratos de trabalho vigentes, cujas relações são estranhas ao objeto da LICITAÇÃO (resposta aos itens “vii” e “viii” da Pergunta nº 14 do Boletim de Esclarecimento nº 11). A composição e a rotatividade do quadro integram a gestão de recursos humanos da CONCESSIONÁRIA, a quem são atribuídos os riscos das obrigações trabalhistas e de erro ou variação de premissa da proposta (itens 29 e 53 do ANEXO 2.10). Eventual descolamento estrutural do parâmetro poderá ser examinado na REVISÃO ORDINÁRIA (Subcláusula 30.4; item “x” da mesma Pergunta).

O fator de utilização de 1 (um) motorista a cada 32,0260 horas operadas decorre da jornada de 6 horas diárias, descontados 39,7 minutos relativos a percursos ociosos, descansos e outros tempos operacionais, multiplicada por 6 dias de trabalho, com base nos dados da operação vigente no SIM (item 3.4.1 do ANEXO 2.08; item 6.8 do ANEXO 4.02; resposta à Pergunta nº 13 do Boletim de Esclarecimento nº 03). A cobertura financeira das ausências regulares é feita pelos

encargos sociais do Grupo B, que incluem férias, abono de férias e auxílio-enfermidade (item 3.4.2.1 do ANEXO 2.08; Tabela 28 do ANEXO 4.02), incidentes sobre a mão de obra dimensionada. O dimensionamento físico do pessoal reserva e das escalas incumbe à CONCESSIONÁRIA (Subcláusula 19.1, incisos “x” e “xii”; resposta à Pergunta nº 17 do Boletim de Esclarecimento nº 11).

Os fatores de utilização das demais categorias foram estabelecidos com base no histórico de formação da remuneração dos contratos vigentes, compatível com parâmetros aplicados em outros sistemas de transporte público coletivo, sendo o sistema local a melhor referência disponível para tanto, incluindo as necessidades de pessoal associadas às ESTAÇÕES-TUBO, específicas do SIM (resposta à Pergunta nº 15 do Boletim de Esclarecimento nº 03). Esses fatores incidem sobre a frota operacional do ANEXO 3.03 (resposta à Pergunta nº 14 do mesmo Boletim). A operação das ESTAÇÕES-TUBO é remunerada por SUBCOMPONENTE multiplicado pela quantidade de estações (item 2.3.2 do ANEXO 2.07). Os efeitos da implantação do VLT serão objeto de revisão própria (item 3.2 do ANEXO 4.03).

Quanto ao item 3.6 do ANEXO 2.08, a inversão dos rótulos das colunas intermediárias foi reconhecida como erro material na resposta à Pergunta nº 62 do Boletim de Esclarecimento nº 09, que integra o EDITAL (subitem 8.2.2) e será considerada na errata de consolidação, sem alteração dos valores. Na mesma resposta, esclareceu-se que a parcela “Outros custos de folha” não se aplica aos cargos de operação de infraestrutura, por terem programação definida e menor sujeição a variações extraordinárias.

Quanto aos Fatores de Utilização, os coeficientes publicados nos documentos licitatórios estabelecem referências para o dimensionamento da mão de obra necessária à execução dos SERVIÇOS. A contestação desses parâmetros não demonstra, por si só, que os quantitativos adotados sejam insuficientes ou que a remuneração contratual seja incompatível com as obrigações assumidas.

Diante do exposto, não se identifica fundamento suficiente para acolher os pedidos de revisão ampla das premissas de anuênio e dos Fatores de Utilização. Não havendo alteração do EDITAL, tampouco há fundamento para nova divulgação e reabertura de prazos.

I) DA ADEQUAÇÃO DO TRATAMENTO CONTRATUAL DOS CENÁRIOS DE IMPLANTAÇÃO, ATRASO, CANCELAMENTO OU ALTERAÇÃO DO VLT EXPRESSO METROPOLITANO

A Impugnante questiona o tratamento dos efeitos operacionais e econômico-financeiros decorrentes da implantação, do atraso, do cancelamento ou da alteração das características do VLT Expresso Metropolitano, alegando que a modelagem do LOTE BRT1 pressupõe sua entrada em operação no início do Ano 5 da CONCESSÃO sem demonstrar suficientemente a viabilidade da manutenção

dos SERVIÇOS em cenários distintos.

A modelagem econômico-financeira e operacional adota o início do Ano 5 como marco referencial para a projeção da implantação do VLT e dos efeitos correspondentes sobre a configuração das linhas e o dimensionamento da frota, conforme o item 3 do ANEXO 3.03. No entanto, esse marco não determina a alteração automática das condições operacionais pelo simples transcurso do tempo. Conforme esclarecido na resposta à Pergunta nº 37 do Boletim de Esclarecimento nº 03 e reiterado na resposta à Pergunta nº 27 do Boletim de Esclarecimento nº 0**4**, a redução da frota e a reconfiguração das linhas previstas para o período posterior ao Ano 4 estão condicionadas à efetiva entrada em operação do VLT.

Na hipótese de atraso, implantação parcial ou alteração do cronograma do empreendimento, a CONCESSIONÁRIA deverá continuar atendendo às linhas segundo as diretrizes e a programação de oferta determinadas pelo PODER CONCEDENTE, em conformidade com as Subcláusulas 17.4 e 17.4.1 das Minutas de Contrato. Assim, a chegada do Ano 5, por si só, não autoriza a redução da frota ou a supressão das linhas que, na modelagem de referência, seriam alteradas em razão da implantação do VLT.

A modelagem considera, portanto, o Ano 5 como referência para o cenário projetado, sem desconsiderar a possibilidade de divergência entre o cronograma estimado e a implantação efetiva do empreendimento. Essa solução é compatível com a natureza do VLT, empreendimento externo à presente CONCESSÃO, cuja implantação pode interferir na programação dos serviços de ônibus e nas condições operacionais do SIM. A Administração dimensionou a modelagem com base nas informações e nas condições consideradas para a estruturação do projeto disponíveis no momento da publicação do Edital, disciplinando contratualmente os efeitos de eventuais divergências em relação ao cenário-base.

Quanto à viabilidade econômica da continuidade dos SERVIÇOS em caso de atraso, a REMUNERAÇÃO é apurada pela aplicação dos Preços Unitários às quantidades efetivamente associadas à oferta (frota, produção quilométrica e horas operadas). A manutenção das linhas que seriam desmobilizadas é, portanto, remunerada pelas Ordens de Serviço Operacional executadas, o que assegura a cobertura dos custos operacionais decorrentes da prorrogação da operação (resposta à Pergunta nº 37 do Boletim de Esclarecimento nº 03; resposta ao item "iii" da Pergunta nº 27 do Boletim de Esclarecimento nº 04). As alterações das especificações operacionais determinadas pelo PODER CONCEDENTE observam a preservação do equilíbrio econômico-financeiro, inclusive quanto aos custos fixos (Subcláusulas 17.4, 17.4.1 e 17.5).

[#]

Também não procede a alegação de que a continuidade dos SERVIÇOS em caso de atraso do VLT tenha sido remetida à utilização de frota pública sem disciplina contratual. As Minutas de Contrato atribuem ao PODER CONCEDENTE a disponibilização do MATERIAL RODANTE nas tipologias e quantidades previstas nos documentos licitatórios, sendo a transferência dos respectivos bens formalizada por TERMO DE ACEITAÇÃO, com identificação de seu estado de conservação, condições de operação e especificações técnicas. A partir da transferência, incumbem à CONCESSIONÁRIA as obrigações de operação, guarda, conservação e manutenção ordinária dos veículos, observada a repartição de riscos estabelecida no ANEXO 2.10, inclusive quanto aos vícios ocultos dos ativos transferidos e ao descumprimento das obrigações atribuídas a cada PARTE.

A idade dos veículos disponibilizados, por si só, não demonstra sua inaptidão operacional nem a insuficiência dos custos considerados na modelagem. A utilização dos veículos permanece condicionada ao atendimento das condições técnicas e operacionais aplicáveis, às inspeções previstas e aos parâmetros do SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE. Eventuais ocorrências relacionadas à frota serão apuradas conforme sua causa e segundo as responsabilidades contratuais de cada PARTE, observados os mecanismos de contestação e revisão previstos nos documentos da CONCESSÃO.

Além disso, as Minutas de Contrato contemplam mecanismos para o tratamento de alterações que repercutam sobre a execução da CONCESSÃO. A Subcláusula 32.7 alcança situações em que se constate, a partir de um ano contado da Data de Assunção, que o VLT não será implantado segundo as características operacionais consideradas no ANEXO 3.02, abrangendo hipóteses de implantação posterior ou em condições distintas daquelas adotadas na modelagem. Nesses casos, o PODER CONCEDENTE poderá determinar a realização de INVESTIMENTOS ADICIONAIS, desde que precedidos de termo aditivo e de prévia recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

A substituição dos veículos é planejada anualmente por meio do PLANO DE RENOVAÇÃO DA FROTA, apresentado até o último dia de outubro de cada ano (Subcláusula 16.2; itens 4.3.3 e 4.3.4 do ANEXO 3.04). Eventuais INVESTIMENTOS ADICIONAIS dependem de determinação do PODER CONCEDENTE, de termo aditivo e de prévia recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (Subcláusulas 32.4, 32.7 e 32.7.1), de modo que não constituem encargo a ser precificado pelas LICITANTES em suas PROPOSTAS.

Sobre a frota disponibilizada às futuras concessionárias, o Tribunal de Contas analisou o cálculo do montante indenizável dos veículos (Achado 7, condição “h”), e o apontamento foi considerado sanado. Quanto às áreas de implantação, por recomendação daquela Corte (Achado 10, condição “b”), a matriz de riscos passou a alocar à concessionária os vícios aparentes, identificáveis em visita técnica ou a

partir de informações públicas. Ao Poder Concedente ficam os vícios ocultos não identificáveis, constatados após a assunção e comprovada a incompatibilidade das informações prestadas.

A verificação da adequação orçamentária correspondente ocorrerá por ocasião do respectivo aditivo. Quanto ao estágio, ao cronograma e ao financiamento do VLT Expresso Metropolitano, trata-se de empreendimento externo à CONCESSÃO, cuja situação não constitui disposição ou condição da LICITAÇÃO (resposta à Pergunta nº 6 do Boletim de Esclarecimento nº 07). Seus efeitos sobre o CONTRATO estão alocados no item 36 do ANEXO 2.10 e nas Subcláusulas 13.10 e 32.7.

O tratamento contratual deve ser compreendido em conjunto com a repartição de riscos estabelecida no ANEXO 2.10 e com as regras de remuneração e de alteração das condições operacionais. A necessidade de continuidade dos SERVIÇOS diante de atraso ou de alteração do empreendimento externo não implica, por si só, que todos os efeitos econômicos sejam suportados pela CONCESSIONÁRIA, tampouco autoriza presumir a existência de recomposição automática em qualquer cenário. Os efeitos concretos deverão ser tratados conforme a natureza da ocorrência, as obrigações atribuídas a cada PARTE e os mecanismos contratuais aplicáveis, preservando-se o equilíbrio econômico-financeiro nos termos do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Diante do exposto, não se identifica fundamento para acolher os pedidos de revisão da modelagem e de republicação do EDITAL com base nas alegações formuladas neste item, devendo ser observadas as regras operacionais, a matriz de riscos e os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previstos nas Minutas de Contrato e respectivos ANEXOS. **Não havendo alteração do EDITAL, tampouco há fundamento para nova divulgação e reabertura de prazos.**

J) DA ADEQUAÇÃO DO FATOR REDUTOR DECORRENTE DO IDG E DE SUA INCIDÊNCIA SOBRE A REMUNERAÇÃO TOTAL

A Impugnante questiona a incidência do fator redutor decorrente do Índice de Desempenho Geral (IDG) sobre a totalidade da REMUNERAÇÃO, inclusive sobre os componentes destinados à recuperação e à remuneração dos investimentos (CAPEX).

A disciplina estabelecida no ANEXO 2.09 (Sistema de Gestão da Qualidade – SGQ) adota uma avaliação global da qualidade da prestação dos SERVIÇOS, não

limitada a um componente isolado da REMUNERAÇÃO ou a um conjunto restrito de custos operacionais. Essa abordagem é compatível com a natureza integrada das obrigações atribuídas à CONCESSIONÁRIA, que abrangem não apenas a operação dos serviços de transporte, mas também a implantação, a conservação, a manutenção e a adequada disponibilização dos ativos e das infraestruturas compreendidos nos ESCOPOS DA CONCESSÃO.

Nesse contexto, a aplicação do fator redutor sobre a REMUNERAÇÃO, conforme previsto nos Anexos 2.07 e 2.09 e esclarecido na resposta à Pergunta 19 do Boletim de Esclarecimento nº 07, decorre da opção de vincular parte da remuneração ao desempenho global da CONCESSIONÁRIA. O SGQ contempla indicadores relacionados à qualidade da operação e à adequada prestação dos SERVIÇOS, bem como aspectos diretamente associados à infraestrutura e aos demais componentes do empreendimento. Portanto, a avaliação global busca assegurar que a remuneração reflita a qualidade do conjunto das obrigações contratuais e não apenas o desempenho de componentes individualmente considerados.

Por sua vez, 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. Conforme esclarecido no Boletim de Esclarecimento nº 07, os parâmetros do SGQ são aplicáveis igualmente a todas as LICITANTES e estão disponibilizados nos documentos licitatórios, cabendo a cada uma avaliar os efeitos do desempenho na formulação de sua PROPOSTA.

O desconto decorrente do SGQ está limitado a 3% da REMUNERAÇÃO mensal, nos termos do item 6 do ANEXO 2.09, sendo proporcional ao resultado do IDG quando este se situa entre os níveis de operação insuficiente e excelente. Mesmo em cenário de desempenho reiteradamente insatisfatório, a aplicação do fator redutor permanece submetida a esse limite contratual, não se confundindo com a supressão da remuneração dos investimentos ou com a alteração das regras de amortização dos ativos. Além disso, a obrigação de manter os BENS DA CONCESSÃO e de assegurar a adequada prestação dos SERVIÇOS permanece integralmente atribuída à CONCESSIONÁRIA, independentemente do resultado obtido na avaliação de qualidade.

Diante do exposto, não se identifica fundamento para excluir os componentes de capital da base de incidência do IDG ou para impor a apresentação de cenários adicionais como condição para a manutenção da modelagem. A aplicação do IDG constitui mecanismo contratual de incentivo à qualidade dos serviços em benefício dos usuários, com limite expressamente estabelecido e aplicação uniforme às

LICITANTES.

K) DA ADEQUAÇÃO DO TRATAMENTO TRIBUTÁRIO DAS SUBVENÇÕES PARA INVESTIMENTO

A Impugnante questiona o tratamento tributário das SUBVENÇÕES PARA INVESTIMENTO destinadas à aquisição de parte da frota elétrica e à implantação dos ELETROPOSTOS.

A modelagem econômico-financeira de referência considerou crédito fiscal igual a zero, conforme esclarecido na resposta à Pergunta 36 do Boletim de Esclarecimento nº 03. Essa premissa evita que a formulação da REMUNERAÇÃO referencial dependa da obtenção de benefício fiscal cuja fruição está condicionada ao atendimento dos requisitos legais aplicáveis. A ausência de consideração do crédito na modelagem de referência, contudo, não impede sua eventual obtenção, hipótese em que se aplica o mecanismo da Subcláusula 25.17.6 (25.16.6 nos LOTES NORTE, OESTE e SUL).

Nos termos da Subcláusula 25.17.6 das Minutas de Contrato Nos termos da Subcláusula 25.17.6 das Minutas de Contrato (25.16.6 nos LOTES NORTE, OESTE e SUL), o crédito fiscal efetivamente obtido será descontado da REMUNERAÇÃO, facultando-se ao PODER CONCEDENTE realizar a retenção de forma parcelada caso haja risco à sustentabilidade financeira da CONCESSÃO e à adequada prestação dos SERVIÇOS e provimento dos ESCOPOS DA CONCESSÃO. O mecanismo permite que o benefício efetivamente realizado seja considerado na relação econômico-financeira entre as PARTES, sem incorporá-lo antecipadamente como receita certa na modelagem de referência. Caso o crédito não seja reconhecido, não haverá valor a descontar; na hipótese de reconhecimento parcial, o desconto observará o valor efetivamente obtido; e, no caso de reconhecimento posterior, o desconto será realizado quando efetivamente obtido o crédito (resposta à Pergunta nº 36 do Boletim de Esclarecimento nº 03).

A disciplina deve ser compreendida em conjunto com a alocação de riscos do ANEXO 2.10. O item 47 atribui ao PODER CONCEDENTE o risco de indeferimento ou atraso na análise do crédito fiscal, desde que a CONCESSIONÁRIA tenha empreendido os melhores esforços exigidos para sua obtenção. Essa alocação distingue o risco relacionado à atuação da Administração na análise do crédito dos deveres atribuídos à CONCESSIONÁRIA quanto ao cumprimento dos requisitos legais e à adoção das providências necessárias à sua habilitação e obtenção. Desse modo, não se presume concessão automática do benefício, tampouco se transfere à CONCESSIONÁRIA, indistintamente, todo risco relacionado à atuação administrativa.

Quanto aos pressupostos de habilitação previstos na Lei Federal nº 14.789/2023, o enquadramento da futura CONCESSIONÁRIA nas hipóteses de implantação ou expansão e a identificação do eventual ato concessivo constituem matérias de incidência e aplicação da legislação tributária, e não condições ou disposições da LICITAÇÃO (resposta à Pergunta nº 12 do Boletim de Esclarecimento nº 05). Tais aspectos não influenciam a precificação das PROPOSTAS ECONÔMICAS: a modelagem de referência considera crédito fiscal igual a zero, o crédito eventualmente obtido é descontado da REMUNERAÇÃO, e o risco de sua não obtenção, observados os melhores esforços da CONCESSIONÁRIA, é atribuído ao PODER CONCEDENTE (item 47 do ANEXO 2.10).

Quanto à metodologia de apropriação contábil da SUBVENÇÃO PARA INVESTIMENTO e aos efeitos tributários correspondentes, a COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO esclareceu, na resposta à Pergunta 36 do Boletim de Esclarecimento nº 03, que a modelagem considera a apropriação da receita de subvenção à medida que ocorre a amortização do ativo intangível, adotando a premissa de valor adicionado nulo entre essas rubricas. Os esclarecimentos também trataram da relação entre essa premissa, o crédito fiscal eventualmente obtido e o mecanismo contratual de desconto da REMUNERAÇÃO.

O tratamento tributário das subvenções, à luz da Lei nº 14.789/2023, foi objeto específico do Achado 7, condição “c”. O Tribunal de Contas apontou a omissão do tema nas planilhas tarifárias. A solução adotada foi a previsão contratual de obrigação de melhores esforços, penalidades e mecanismo de desconto da remuneração na busca do benefício. A unidade técnica considerou que essa solução “atende aos apontamentos da auditoria”. A alocação impugnada decorre, portanto, de recomendação do controle externo.

A solicitação de detalhamento adicional não demonstra, por si só, a existência de erro na modelagem ou a necessidade de alterar as condições do certame. Os documentos licitatórios estabelecem a premissa de crédito fiscal zero, disciplinam o tratamento do crédito eventualmente obtido e atribuem os riscos pertinentes conforme o ANEXO 2.10. Eventuais efeitos tributários diversos daqueles considerados na modelagem observarão a repartição de riscos dos itens 48.1 e 48.2 do ANEXO 2.10 e as Subcláusulas 33.3 e 33.4 do CONTRATO, distinguindo-se das regras específicas relativas à obtenção do crédito fiscal da SUBVENÇÃO PARA INVESTIMENTO (resposta à Pergunta nº 36 do Boletim de Esclarecimento nº 03 e Boletim de Esclarecimento nº 04).

Também não se confunde a premissa de crédito fiscal zero com uma garantia de neutralidade tributária absoluta para toda e qualquer hipótese de incidência, alteração legislativa ou interpretação fiscal. Eventuais ocorrências deverão ser

tratadas conforme sua natureza, a legislação aplicável e a repartição de riscos estabelecida no CONTRATO e em seus ANEXOS, distinguindo-se o risco de obtenção do crédito fiscal dos demais riscos tributários expressamente disciplinados.

A escolha do modelo de concessão comum com SUBVENÇÃO PARA INVESTIMENTO, em lugar da concessão patrocinada com aporte de recursos, foi motivada no Estudo Técnico Preliminar, especialmente no ANEXO 4.03, disponibilizado às LICITANTES (resposta aos itens “v” a “x” da Pergunta nº 36 do Boletim de Esclarecimento nº 03), e insere-se na esfera de decisão do PODER CONCEDENTE, não tendo a Impugnante demonstrado ilegalidade nessa opção.

Diante do exposto, não se identifica fundamento para acolher os pedidos de revisão da modelagem e de complementação dos documentos licitatórios nos termos pretendidos pela Impugnante. Devem ser mantidas as premissas de referência e a disciplina contratual do crédito fiscal, observados o mecanismo de desconto da REMUNERAÇÃO e a repartição de riscos estabelecida nas Minutas de Contrato e respectivos ANEXOS. Não havendo alteração do EDITAL, tampouco há fundamento para nova divulgação e reabertura de prazos.

e) L) DA ADEQUAÇÃO DA DISCIPLINA TEMPORAL DOS PEDIDOS DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

A Impugnante questiona a disciplina temporal aplicável à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Alega que a aplicação conjunta desses mecanismos poderia impedir a recomposição integral de efeitos econômicos comprovadamente decorrentes de eventos cuja dimensão somente possa ser mensurada após determinado período.

A disciplina contratual deve ser compreendida a partir da distinção entre os procedimentos de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA e de REVISÃO ORDINÁRIA, que possuem finalidades e pressupostos próprios. A Subcláusula 30.6.1 estabelece critério de materialidade para a admissibilidade da REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, considerando relevante o impacto superior a 5% (cinco por cento) da remuneração média mensal da CONCESSIONÁRIA, apurada em relação ao respectivo LOTE com base nos 12 (doze) meses anteriores ao início do procedimento. Esse critério não afasta o tratamento dos impactos econômicos de menor expressão, mas determina seu encaminhamento ao procedimento periódico de REVISÃO ORDINÁRIA, nos termos da Subcláusula 30.4, inciso (iii).

A REVISÃO ORDINÁRIA permite, a cada três anos, examinar os impactos dos eventos previstos na Subcláusula 31.2 que não tenham sido submetidos à REVISÃO EXTRAORDINÁRIA por não atingirem o patamar de materialidade

exigido. Dessa forma, os eventos que, individualmente ou em conjunto, não atinjam o limiar estabelecido para a via extraordinária não são excluídos de análise, sendo integralmente examinados na REVISÃO ORDINÁRIA. O contrato prevê procedimento próprio para o seu tratamento, sem prejuízo da observância da repartição de riscos originalmente estabelecida.

Por sua vez, o prazo decadencial de 3 (três) anos previsto na Subcláusula 33.4 disciplina o período para o exercício do direito de requerer a REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, contado da ocorrência ou do conhecimento da ocorrência do evento de desequilíbrio. A limitação dos efeitos retroativos a 90 (noventa) dias, prevista na mesma disposição, estabelece regra específica para a recomposição decorrente desse procedimento. São, portanto, limites com funções distintas: um se refere ao prazo para apresentação do requerimento; o outro, ao período de retroatividade da recomposição extraordinária.

O prazo de 3 (três) anos corresponde ao prazo para o exercício do direito de requerer a REVISÃO EXTRAORDINÁRIA (resposta à Pergunta nº 2 do Boletim de Esclarecimento nº 06; item 5.3 do ANEXO 2.07), possuindo natureza de decadência convencional, admitida pelo art. 211 do Código Civil, e não de prazo prescricional de pretensão condenatória. A legislação admite, ademais, o condicionamento temporal dos pedidos de restabelecimento do equilíbrio, como se verifica no art. 131, parágrafo único, da Lei Federal nº 14.133/2021.

Esses limites integram as condições conhecidas pelas LICITANTES antes da formulação das PROPOSTAS, compondo a equação econômico-financeira originalmente estabelecida, que se vincula à PROPOSTA ECONÔMICA (Subcláusula 2.4). Por sua vez, o item 5.2 do ANEXO 2.07 favorece a admissibilidade do pleito, ao permitir que dois ou mais eventos ocorridos nos 6 (seis) meses anteriores ao requerimento sejam considerados em conjunto para a aferição do impacto relevante (resposta ao item “b” da Pergunta nº 64 do Boletim de Esclarecimento nº 08). Como a REMUNERAÇÃO é apurada mensalmente, a CONCESSIONÁRIA dispõe dos elementos necessários para acompanhar o impacto acumulado e apresentar o requerimento tão logo atingido o limiar, de modo que a limitação dos efeitos retroativos atua sobre a demora na apresentação do pleito, e não sobre o direito em si. O requisito de impacto superior a 5% aplica-se apenas aos pedidos de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA formulados pela CONCESSIONÁRIA (Subcláusula 30.6, inciso ii), não alcançando a revisão instaurada de ofício pelo PODER CONCEDENTE nem as alterações por ele determinadas, cuja recomposição observa as Subcláusulas 32.2 e 48.1 (resposta à Pergunta nº 64 do Boletim de Esclarecimento nº 09).

A limitação temporal busca incentivar a apresentação tempestiva dos pleitos e preservar a contemporaneidade das informações necessárias à sua instrução,

favorecendo a apuração dos fatos, a identificação de seus efeitos econômicos e a adoção de providências pelas PARTES. A exigência de apresentação tempestiva também reduz o risco de retardamento estratégico dos requerimentos e de acumulação de controvérsias que poderiam ser submetidas à análise administrativa em momento anterior.

No caso de eventos continuados ou cumulativos, a aplicação desses mecanismos deve observar a natureza do evento, a forma de produção de seus efeitos e os procedimentos contratuais pertinentes. O fato de o impacto econômico se consolidar progressivamente não afasta a necessidade de acompanhamento e de apresentação tempestiva dos pleitos, conforme as regras aplicáveis. Do mesmo modo, a utilização do procedimento da REVISÃO ORDINÁRIA para eventos que não alcancem o critério de materialidade não altera a repartição de riscos originalmente prevista no CONTRATO, conforme expressamente estabelecido na Subcláusula 30.4.2.

A disciplina também deve ser interpretada em conjunto com as regras específicas aplicáveis às alterações unilaterais promovidas pelo PODER CONCEDENTE e aos riscos que lhe tenham sido expressamente atribuídos. Conforme esclarecido na resposta à Pergunta 16 do Boletim de Esclarecimento nº 05, as Subcláusulas 30.6.1 e 33.4 disciplinam o procedimento de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA e não afastam as regras específicas aplicáveis às alterações unilaterais, inclusive a previsão de restabelecimento concomitante do equilíbrio econômico-financeiro constante da Subcláusula 48.1 e do art. 9º, § 4º, da Lei Federal nº 8.987/1995.

Diante do exposto, não se identifica fundamento para acolher o pedido de reformulação das regras de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Devem ser mantidos os procedimentos e os prazos previstos nas Minutas de Contrato e respectivos ANEXOS, observadas as distinções entre REVISÃO EXTRAORDINÁRIA e REVISÃO ORDINÁRIA, o critério de materialidade e as regras específicas aplicáveis às alterações unilaterais e aos riscos atribuídos ao PODER CONCEDENTE. Eventuais pedidos de esclarecimento quanto à aplicação desses dispositivos deverão ser formulados pelos meios e procedimentos previstos no EDITAL. Não havendo alteração do EDITAL, tampouco há fundamento para nova divulgação e reabertura de prazos.

4. DECISÃO

Pelas razões acima expostas, e nos termos das disposições do Edital da Concorrência Pública FUC nº. 001/2026 aplicáveis à matéria, a Comissão de Contratação, após análise dos argumentos apresentados na impugnação, delibera

URBS
Urbanização de Curitiba S.A.

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

urbs

Prefeitura de CURITIBA

pelo seu **não acolhimento**, por entender ausente qualquer ilegalidade no instrumento convocatório, mantendo-o nos seus devidos termos.

SERGIO LUIS DE OLIVEIRA:66284252900
Assinado de forma digital por SERGIO LUIS DE OLIVEIRA:66284252900
Dados: 2026.10.26 18:18:30 -03'00'

SERGIO LUIS DE OLIVEIRA
Presidente

SAMUEL FREIRE AGOSTINHO:87560143920
Assinado de forma digital por SAMUEL FREIRE AGOSTINHO:87560143920
Dados: 2026.10.26 18:23:15 -03'00'

SAMUEL FREIRE AGOSTINHO
Membro

THIAGO AUGUSTO SIELSKI MARQUARDT:06681490948
Assinado de forma digital por THIAGO AUGUSTO SIELSKI MARQUARDT:06681490948
Dados: 2026.10.26 18:20:47 -03'00'

THIAGO AUGUSTO SIELSKI MARQUARDT
Membro

ALEXANDRE CESAR CAVICHIA:12350321835
Assinado de forma digital por ALEXANDRE CESAR CAVICHIA:12350321835
Dados: 2026.10.26 18:23:33 -03'00'

ALEXANDRE CESAR CAVICHIA
Membro

ALEX DEBORTOLI:90724801987
Assinado de forma digital por ALEX DEBORTOLI:90724801987
Dados: 2026.10.26 18:20:24 -03'00'

ALEX DEBORTOLLI
Membro