



Prefeitura Municipal de Nova Friburgo  
Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Governo

PROCESSO Nº 1419/24  
DATA AUTUAÇÃO: 22/01/24  
Fls Nº 10 Rubrica

Processo: 1419/24  
Requerente: Master Transportes Coletivo de Passageiros LTDA.  
Assunto: esclarecimento

À CPL;

O novo edital de licitação correlato a Concorrência Pública 002/23, foi publicizado na forma e no prazo legal, sendo imperioso afirmar que fora interposta em desfavor do edital o pedido de esclarecimento da empresa requerente.

Neste sentido, O Edital de Concorrência Pública objeto do pedido é oriundo do estudo contratualizado perante a Fundação Copptec – com interveniência do programa de engenharia da Coppe/UFRJ, que prestou os seguintes esclarecimentos:

“Como restará demonstrado, razão não assiste à empresa requerente. Aduz inicialmente que “o Edital está maculado por inúmeros **“Vícios técnicos e financeiros...”**”

**“ Dos Vícios técnicos e financeiros:”**

“Inicialmente, frente aos apontamentos realizados pela representante com relação ao cálculo tarifário, destaca-se que todas as explicações aqui descritas constam do Anexo II do Edital - Concorrência Pública 02/23 que é a reprodução fiel do Relatório 5 - Aspectos do Equilíbrio Econômico-Financeiro da Elaboração do Edital de Licitação do Sistema de Transporte Público Coletivo por Ônibus do Município de Nova Friburgo e disponibilizado aos interessados.

Conforme apresentado no Edital e no supracitado relatório, o cálculo tarifário possui como data base o mês de agosto de 2023, e, portanto, todos os salários, benefícios, insumos e preços, incluindo os dos veículos, foram orçados para esta data.

É importante ressaltar que o Edital de Licitação estabeleceu um reajuste tarifário para o início da operação dos serviços, quando os valores dos insumos que compõe a planilha tarifária do sistema serão atualizados e uma nova data base de reajuste estabelecida. Os demais reajustes ocorrerão anualmente, considerando esta nova data base como



Prefeitura Municipal de Nova Friburgo  
Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Governo

PROCESSO Nº 1419/24  
DATA AUTUAÇÃO: 22/01/24  
Fls Nº 11 Rubrica 8

referência, conforme item 15 do Edital de licitação e cláusulas 13 e 14 do anexo IV - Minuta do Contrato de Concessão.

Desta forma, os questionamentos realizados sobre os salários adotados são respondidos pelo fato de que em agosto de 2023 a Convenção Coletiva em vigor estabelecia estes valores e, como dito anteriormente, estes serão atualizados quando da revisão tarifária prevista para o início da operação dos serviços

Todas as explicações referente ao questionamento realizado pela representante, apresentado de forma resumida acima, encontram-se detalhadas no Edital de Licitação do Sistema de Transporte Público Coletivo por Ônibus do Município de Nova Friburgo. Os preços de referência para veículos novos foram definidos conforme levantamento de tabela Fipe para os veículos do tipo van e os demais extraídos da planilha URBS Curitiba que publica anualmente os valores de insumos e veículos em seu site (<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/tarifas-custos>). A tabela Fipe é um mecanismo reconhecido nacionalmente por disponibilizar preços de veículos novos e usados, para isso é consultado diversas informações disponibilizadas pelas montadoras de veículos e pelo mercado consumidor.

Para o preço do veículo adotam-se valores publicizados por outros municípios em suas planilhas tarifárias, sendo hoje comum as Prefeituras Municipais publicarem em seus sítios eletrônicos suas metodologias tarifárias, as respectivas memórias de cálculo e os documentos comprobatórios pertinentes. Para o estudo econômico do Sistema de Transporte Público Coletivo de Nova Friburgo adotaram-se os valores publicados pela URBS Curitiba, por serem mais recentes. A URBS Curitiba desenvolve, anualmente, um estudo de cálculo tarifário para o sistema de transporte coletivo de Curitiba no qual disponibiliza as informações referentes aos preços dos veículos novos que são extraídos das Notas Fiscais apresentadas pelas empresas operadoras do sistema. Como os valores publicados pela URBS Curitiba são de março de 2023, os preços foram atualizados pelo IPCA para agosto de 2023, data base do estudo econômico da licitação de Nova Friburgo.





Prefeitura Municipal de Nova Friburgo  
Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Governo

PROCESSO Nº 1419/24  
DATA AUTUAÇÃO: 22/01/24  
Fls Nº 12 Rubrica 1

A figura seguinte apresenta os valores dos veículos publicizados pela URBS Curitiba para março de 2023, na qual pode-se observar os valores para os veículos do tipo semi-padron (básico), comum (midiônibus) e micro especial (microônibus).

PREÇO POR TIPO DE VEÍCULOS	VALOR COM PNEUS
MICRO	R\$ 213.355,48 / Veículo - Valores de Mar/2023
MICRO ESPECIAL	R\$ 389.598,89 / Veículo - Valores de Mar/2023
COMUM	R\$ 410.833,39 / Veículo - Valores de Mar/2023
COMUM 4P	R\$ 422.842,05 / Veículo - Valores de Mar/2023
SEMI PADRON	R\$ 528.853,51 / Veículo - Valores de Mar/2023
PADRON	R\$ 545.728,14 / Veículo - Valores de Mar/2023
PADRON LD	R\$ 590.339,77 / Veículo - Valores de Mar/2023
PADRON DD	R\$ 936.351,71 / Veículo - Valores de Mar/2023
PADRON HÍBRIDO	R\$ 1.145.692,68 / Veículo - Valores de Mar/2023
ARTICULADO 18 metros	R\$ 892.013,47 / Veículo - Valores de Mar/2023
ARTICULADO 18 metros LD	R\$ 915.920,30 / Veículo - Valores de Mar/2023
ARTICULADO 20 metros	R\$ 1.024.418,29 / Veículo - Valores de Mar/2023
BIARTICULADO	R\$ 1.485.008,82 / Veículo - Valores de Mar/2023
BIARTICULADO MD	R\$ 1.459.170,72 / Veículo - Valores de Mar/2023

A tabela seguinte apresenta a atualização monetária realizada com base no IPCA para agosto de 2023 e o valor corrigido para cada tipo de veículo adotado no estudo econômico da licitação de Nova Friburgo.

Tipo do Veículo	Valor	IPCA (mar-agosto/2023)	Valor corrigido
VAN	R\$ 286.669,00	Não se aplica	R\$ 286.669,00
VAN 4x4	R\$ 369.295,00	Não se aplica	R\$ 369.295,00
MICRO	R\$ 389.598,89	0,88%	R\$ 393.027,36
COMUM	R\$ 410.833,39		R\$ 414.448,72
Comum + Ar Condicionado	R\$ 480.833,39		R\$ 484.448,72
SEMI PADRON	R\$ 528.853,51		R\$ 603.507,42

Os preços dos itens da rodagem foram orçados em sites especializados. Foram levantados valores em diferentes sites, para diferentes marcas renomadas e para os diferentes tipos de pneus a serem empregados. Após, foi calculada a média dos preços encontrados. Novamente destaca-se que a orçamentação foi realizada em agosto de 2023, data base do estudo tarifário realizado.



A seguir são apresentadas as cotações realizadas para os diversos tipos de pneus empregados pelos veículos especificados e os valores médios utilizados para este insumo.

Pneu por tipo de veículo	Preço Médio do Pneu (R\$) Agosto 2023
Veículo tipo Van	1.138,90
Micro-ônibus	1.137,95
Midiônibus e Veículo Tipo Básico	2.102,40

**COTAÇÕES REALIZADAS EM AGOSTO DE 2023**

**Veículo tipo Van**

**Micro-ônibus**

**Midiônibus e Veículo Tipo Básico**

ANTP estabelece para a DMA (Despesas com Pessoal de Manutenção, Administração e Diretoria) a aplicação de um percentual específico para cada faixa de tamanho de empresa e valores de referência mínima e máxima, conforme estas faixas. Para o





Prefeitura Municipal de Nova Friburgo  
Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Governo

PROCESSO Nº 144/24  
DATA AUTUAÇÃO: 22/01/24  
Fls Nº 14 Rubrica 3

sistema de Nova Friburgo foi adotado o valor de referência mínimo de sua faixa, pois a modelagem estabelecida não delega para a empresa operadora do transporte coletivo a responsabilidade sobre a comercialização dos serviços, rastreamento da frota e sistema de informação para o usuário, reduzindo, desta forma, o contingente de pessoal necessário, pois a vencedora do processo licitatório terá suas atividades restritas à operação dos serviços.

Para os valores de Seguro de Responsabilidade Civil e IPVA, os dados utilizados no estudo são baseados em informações fornecidas pela Prefeitura de Nova Friburgo, referentes à atual operadora. Os valores foram corrigidos pela inflação para a data base de agosto de 2023. A empresa representante apresenta para comparação a apólice de um dos seguros com valor de R\$ 4.000,00 veículo/ano e mesmo assim julga o valor total adotado de R\$1.480,15 veículo/ano como incompatível ao praticado, o que visivelmente não faz sentido, na medida que o Município estabeleceu um valor que considerou plausível para garantir o atendimento a eventuais necessidades, isto não impede a empresa vencedora adotar decisões de natureza diferente visando proteger seus ativos ou outros elementos de natureza empresarial.

O valor a pagar depende, inclusive, do histórico da própria empresa e de eventuais históricos desvantajosos que impliquem em valores mais altos, estes riscos não podem recair sobre os usuários nem repercutir na Administração Pública, assim suas eventuais necessidades, além daquelas estabelecidas pelo Município devem ser contempladas as expensas da empresa.

Com relação ao valor de IPVA, ele é obtido através do valor venal do veículo, desta forma, foi elaborado o plano renova frota e assim foi possível estimar o preço médio dos veículos tendo como base os valores de veículos novos estabelecidos conforme metodologia descrita anteriormente.

Foi possível observar que o cálculo apresentado está compatível com os serviços a serem executados. Apresentadas todas as respostas anteriores, acredita-se que o



Prefeitura Municipal de Nova Friburgo  
Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Governo

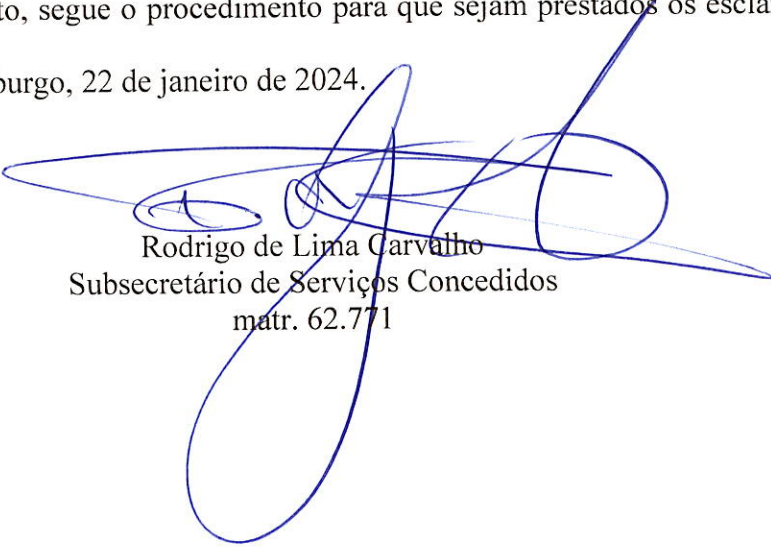
PROCESSO N° 1419/201  
DATA AUTUAÇÃO: 22.01.201  
Fls N° 15 Rubrica [assinatura]

edital possui mecanismos suficientes para indicar a operação correta e satisfatória, a remuneração adequada e proporciona todas as conformidades legais.”

**Por fim, e não menos importante, os pedidos de esclarecimentos objeto do presente processo foram submetidos ao Tribunal de Contas do Estado, sendo certo que após a devida análise foi proferida decisão indeferindo o pedido de tutela provisória, conforme decisão em anexo, portanto, no que se refere as indagações postas nos autos não restam dúvida alguma de que as regras editalicias estão aptas a produzir os efeitos que lhe são afetos**

Com efeito, segue o procedimento para que sejam prestados os esclarecimentos a empresa requerente.

Nova Friburgo, 22 de janeiro de 2024.

  
Rodrigo de Lima Carvalho  
Subsecretário de Serviços Concedidos  
matr. 62.771



**PROCESSOS:** TCE-RJ Nº 260.507-8/23, Nº 260.499-5/23 e Nº 260.924-0/23  
**ORIGEM:** PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO  
**ASSUNTO:** REPRESENTAÇÕES  
**INTERESSADAS:** FRIBURGO AUTO-ÔNIBUS LTDA. – NOVA FAOL  
EXPRESSO RECREIO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS LTDA.  
MASTER TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS LTDA - ME

### DECISÃO MONOCRÁTICA

Em razão da correlação da matéria e da conexão processual, será proferida uma única decisão neste processo e nos processos em apenso nº 260.499-5/23 e nº 260.924-0/23.

Trata este processo nº 260.507-8/23 de Representação formulada pela sociedade empresária **FRIBURGO AUTO ÔNIBUS LTDA. – NOVA FAOL**, por meio da qual narra possíveis irregularidades contidas no edital de Concorrência nº 002/2023, do Município de Nova Friburgo, cujo objeto é a “concessão para exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Nova Friburgo/RJ, pelo prazo de 10 (dez) anos”, com valor estimado em R\$ 661.296.120,75 (seiscentos e sessenta e um milhões, duzentos e noventa e seis mil, cento e vinte reais e setenta e cinco centavos), com **sessão pública de recebimento das propostas marcada para 19/12/2023**, com **PEDIDO DE MEDIDA CAUTELAR**.

Encontra-se já apensado a estes autos o processo nº 260.499-5/23, e o outro de nº 260.924-0/23 terá sua apensação determinada nesta decisão. Ambos cuidam de Representações sobre o mesmo edital, apresentadas, respectivamente, pelas sociedades empresárias **EXPRESSO RECREIO TRANSPORTE DE PASSEGEIROS LTDA.** e **MASTER TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS LTDA - ME**, noticiando as mesmas irregularidades no instrumento convocatório e, igualmente, formulando **PEDIDOS DE MEDIDA CAUTELAR**.

Em síntese, as três representações relatam irregularidades relativas ao orçamento que serve de base para a equação econômico-financeira da concessão, o qual supostamente se fundamentaria em estudo de custos do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros com defasagem dos preços

referenciais de cálculo no que tange: (i) aos salários da mão-de-obra; (ii) aos veículos a serem utilizados; (iii) aos itens de custo variável com rodagem; (iv) às despesas com pessoal de manutenção, administração e diretoria; (v) às despesas gerais; (vi) ao seguro de responsabilidade civil e IPVA; e (vii) à estimativa de passageiros pagantes. A sociedade “*Master Transportes Coletivos*” adiciona suposto descumprimento do prazo legal para republicação do edital após retificações.

Nesse contexto, requerem as três representantes, em caráter liminar, o deferimento da tutela provisória para determinar a suspensão imediata do certame, bem como que esta Corte julgue, ao final, procedente o pedido para determinar ao município que revise o procedimento licitatório quanto aos aspectos questionados.

Os processos ingressaram nesta Corte, respectivamente, em 08/12/2023, 11/12/2023 e 14/12/2023, sendo encaminhados ao meu Gabinete, em 12/12/2023 (os dois primeiros) e em 15/12/2023 (o último). Nos dois primeiros, após exame inicial, determinei monocraticamente em ambos os feitos, no mesmo dia 12/12/2023, que fosse ofertada ao órgão licitante a oportunidade de manifestação, em sede de cognição sumária, em homenagem ao contraditório e ampla defesa.

Em atendimento, o Secretário Municipal de Governo de Nova Friburgo, Sr. Rodrigo Jardim Ascoly, apresentou respostas idênticas nos dois processos prestando esclarecimentos e justificando todos os pontos questionados pelas Representantes, os quais foram fundamentados a partir de estudo técnico realizado pelo Programa de Engenharia da Coppe/UFRJ, contratada pelo município para realizar o estudo prévio balizador da concessão.

Em seguida, a Secretaria Geral de Controle Externo, por meio da CAD-DESESTATIZAÇÃO, procedeu ao exame deste processo e de seu apenso, tendo sugerido o seguinte encaminhamento: o conhecimento das duas representações, o indeferimento da tutela provisória, a procedência parcial das representações, uma vez que não foi possível se constatar a compatibilidade entre o valor venal médio dos veículos da frota e o valor estimado com IPVA, a comunicação ao jurisdicionado para fazer constar nas próximas licitações deste tipo memória de cálculo detalhada que possibilite a consolidação do valor estimado com despesa de IPVA, comunicações das representantes e arquivamento dos dois processos.

Na sequência, os autos regressaram ao meu Gabinete na data de hoje, 18/12/2023.

**É O RELATÓRIO. PASSO A DECIDIR.**



Como visto, as três Representações cuidam de notícias de supostas irregularidades em **licitação próxima de acontecer**, relacionadas basicamente ao orçamento do serviço, que apresenta vícios supostamente capazes de comprometer a concessão do serviço público pretendida.

Inicialmente, verifico que as três Representantes são partes legítimas para postularem a medida em exame, a matéria versada é de competência deste Tribunal, o responsável pela licitação questionada está sujeito a esta jurisdição, as peças inaugurais indicam precisamente as supostas irregularidades da contratação e se destinam à proteção do interesse público, **de modo que entendo preenchidos os requisitos que autorizam o conhecimento das três Representações.**

Superada a admissibilidade das Representações, cumpre examinar os pedidos de tutela provisória.

Nesse ponto, as manifestações apresentadas pelo jurisdicionado, no âmbito do prévio contraditório ofertado, esclarecem os aspectos questionados nas Representações, e, **pelo menos em cognição sumária, afastam o *fumus boni iuris* suscitado pelas Representantes.**

Releva notar que a municipalidade informa que a modelagem da concessão foi precedida de estudos contratados junto à Fundação COOPTEC, com a interveniência do programa de engenharia da COPPE/UFRJ, o que demonstra que foram adotadas as medidas de precaução e cautela por parte do jurisdicionado. A referida fundação, inclusive, prestou os esclarecimentos destinados a combater as irregularidades suscitadas pelas Representantes.

Resumidamente, com relação à defasagem dos salários e benefícios considerados para a mão-de-obra a ser empregada no serviço objeto da concessão, o jurisdicionado informa que a data base para o item foi agosto de 2023, época da orçamentação da concessão, sendo que esses valores serão reajustados no início da operação, quando então será fixada nova data-base, para a cada ano sofrerem novo reajuste, tudo conforme regras previstas no edital e no contrato (item 15 e cláusulas décima terceira e décima quarta, respectivamente).

Dessa forma, diante da regra de atualização de valores prevista no instrumento convocatório, o fato de já haver uma defasagem em relação à nova convenção coletiva de trabalho assinada para a categoria em novembro de 2023 me parece ineficaz para afetar a formulação de propostas e interferir na competitividade do procedimento. Nesse sentido, devem as licitantes conhecer o instrumento, em especial, os critérios de atualização de valores.

Já no que se refere ao alegado equívoco no valor referencial de veículos novos, assinalo que o titular da Pasta responsável pelo certame aduz que tais valores tiveram como base a tabela FIPE e tabela URBS Curitiba, esta última com atualização de valores de março de 2023 para agosto 2023, pelo IPCA.

Quanto ao subfaturamento dos preços de itens de rodagem, informa o jurisdicionado que foi feita uma média a partir de pesquisa de preços em *sites* especializados quanto aos insumos previstos na operação, sempre com data-base de agosto de 2023.

No que tange às despesas com pessoal de manutenção, administração e diretoria, suscita o município que a ANTP estabelece a aplicação de um percentual específico de acordo com o porte da empresa, com valores de referência mínimo e máximo, sendo que, na hipótese dos autos, foi adotado o valor mínimo de sua faixa, tendo em vista que não há na concessão pretendida a delegação da comercialização dos serviços, o rastreamento da frota e sistema de informação ao usuário, o que acarreta menor contingente de pessoal - que se concentrará apenas na operação do transporte propriamente dita.

Acerca da definição do percentual para custos com despesas gerais, o município esclarece que utilizou a média dos limites apresentados pela metodologia do GEIPOT, e não o valor mínimo aduzido pela Representante.

Quanto ao seguro de responsabilidade civil, alega a municipalidade que a obrigatoriedade da contratação do seguro pelo concessionário deve contemplar um valor mínimo para o atendimento de eventuais necessidades, sendo certo que pode a concessionária adotar postura mais cautelosa, de acordo com sua política de riscos. Além disso, o valor das apólices pode variar de empresa para empresa, uma vez que cada seguro leva em conta, para formação do preço, o histórico de vida e comportamento da segurada. Finaliza esclarecendo que estes riscos são do particular, não podendo recair sobre o usuário e nem sobre a administração pública.

Em relação ao IPVA, informa que utilizou como base o valor venal dos veículos e que foi elaborado o plano de renovação da frota, com base nos valores de veículos novos.

Sobre a demanda de passageiros, esclarece que a frota utilizada no período sublinhado pela Representante é inferior à frota que se pretende na operação, que essa diferença não interfere no custo por Km, conforme reconhecido pela própria Representante, e que a variação da demanda depende de uma série de fatores ligados a políticas públicas, tais como gratuidades, descontos para categorias de pessoas, subsídios públicos e capilaridade do serviço, o que é ignorado pela Representante.



Enfim, **por mais que alguns argumentos trazidos pela municipalidade exijam um maior aprofundamento desta Corte de Contas, fato é que, em sede de cognição sumária, não há elementos nas Representações aptos a justificar a intervir cautelar desta Corte no certame questionado, determinando sua suspensão.**

Registro, porque relevante, que **este também foi o entendimento do corpo técnico deste Tribunal de Contas**, que já se manifestou, inclusive, quanto ao mérito das representações que analisou. Reproduzo abaixo a manifestação técnica, para facilitar a compreensão das Representantes quanto aos pontos examinados:

Em síntese, as Representantes apontam supostas irregularidades relacionadas a **1)** incorreções no Orçamento (Anexo II do Edital), bem como **2)** à ausência de critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando da extinção antecipada do contrato.

Concernente às alegadas imprecisões contidas no orçamento, as Representantes apontam falhas nos valores (preços/quantitativos) referentes: **a)** aos salários e benefícios; **b)** ao custo de veículos novos; **c)** ao custo de "itens de rodagem"; **d)** ao percentual estimado para despesas com pessoal de manutenção, administração e diretoria (DMA); **e)** ao percentual de despesas gerais; **f)** ao custo com seguro de Responsabilidade Civil e com IPVA; **g)** à estimativa de demanda (passageiros pagantes).

- **Custos estimados com salários e benefícios:**

As Representantes afirmam que os custos estimados no orçamento tarifário para o Sistema de Transporte Público municipal, relativos aos salários e benefícios, foram fixados com base em Acordo Coletivo de Trabalho que expirou em 30 de novembro de 2023, o que demonstra a defasagem dos valores adotados.

Complementam reportando a existência de novo Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2024 firmado entre o Sindicato dos Condutores Rodoviários de Nova Friburgo e atual operadora do sistema, que, segundo narram, possui vigência a partir de 01 de dezembro de 2023, e define reajuste salarial de 7,2%, além de aumento de R\$ 40,00 no valor da cesta básica.

Concluem defendendo ser imprescindível a atualização dos custos previstos a partir de uma estimativa real do iminente reajuste salarial para os rodoviários, sob pena de se inviabilizar a contratação e de causar dano ao erário, em decorrência de custos não previstos e consequente reequilíbrio econômico-financeiro a ser suportado pelo município.

Por sua vez, o Jurisdicionado informa que todos os salários, benefícios, insumos e preços foram orçados para a data-base de agosto de 2023 e, portanto, utilizou-se como referencial a Convenção Coletiva que estava em vigor.

Aduz ainda que o Edital estabelece um reajuste tarifário para o início da operação dos serviços, quando os valores dos insumos que compõem a planilha tarifária do sistema serão atualizados e uma nova data-base de reajuste será estabelecida.

Conforme se extrai do item introdutório do orçamento tarifário para o Sistema Público de Transporte Coletivo de Nova Friburgo (SPTC-NF) – Anexo II do Edital – os estudos foram baseados, em grande parte, na "Planilha de Custos dos Serviços de Transporte Público por ônibus – ANTP", nos dados e informações fornecidos pela Prefeitura Municipal de Nova Friburgo e nos preços praticados no mercado.



Constata-se ainda a adoção de data-base de agosto de 2023 para os preços de insumos e salários contidos no orçamento referencial para o cálculo da tarifa.

Com efeito, uma vez definida a data-base para o orçamento, todos os insumos devem ser orçados com base em sistemas de custo ou cotações de mercado para esta mesma data-base. Com relação aos custos de mão-de-obra, essencialmente compostos por salários e benefícios, usual se mostra a adoção dos valores consignado em Acordos Coletivos vigentes à época da elaboração do orçamento.

Oportuna mencionar o que preconiza a publicação “*Custos dos serviços de transporte público por ônibus – Método de Cálculo*” da ANTP<sup>1</sup>, cuja reconhecida metodologia para formação de tarifa de transporte público de passageiros constitui base para o orçamento do Edital em comento:

*Neste item devem ser incluídas as despesas relacionadas ao pessoal de operação (motorista, cobrador, fiscal e despachante), pessoal administrativo e de manutenção. Ademais, devem contemplar as particularidades locais e os salários serão obtidos com base nos Acordos Coletivos, Convenções Coletivas de Trabalho ou Dissídios Coletivos.*

Sobre este aspecto, a mencionada metodologia complementa ainda:

*Tendo em vista a relevância que este item representa nos custos operacionais, na ocasião do cálculo deve ser considerada a data-base de reajuste dos salários do pessoal de operação, ou seja, caso a data-base esteja prevista para os três meses seguintes ao cálculo do reajuste tarifário, é possível fazer uma estimativa sobre o índice de reajuste salarial que deverá ser aplicado à categoria, de forma a evitar grande defasagem tarifária. Caso tais índices não estejam disponíveis, os salários devem ser projetados com base na política salarial praticada na localidade. (grifo nosso)*

Conforme destacado no trecho acima, a metodologia da ANTP recomenda a estimativa de reajuste salarial futuro, quando a data-base para tal reajuste for definida nos três meses seguintes ao reajuste tarifário.

Entretanto, somado ao fato de que a prática enunciada se trata de recomendação e, portanto, entende-se como facultativa a sua adoção, verifica-se que para o presente caso, não se mostra plenamente aderente, uma vez que a data-base para o reajuste salarial, consoante Acordo Coletivo de Trabalho 2023/2024<sup>2</sup> foi definido em 1º de dezembro de 2024, passados quatro meses após o cálculo tarifário (agosto/2023).

Ademais, verifica-se a existência de cláusulas na Minuta Contratual (cláusulas décima terceira e décima quarta) definindo o regramento e os critérios do reajuste tarifário anual, bem como das revisões ordinárias e extraordinárias da tarifa, fato que mitiga a possibilidade de defasagem tarifária, decorrente de estimativa de custo com salários efetuada previamente ao reajuste salarial futuro, conforme suscitado pelas Representantes.

Por fim, importa registrar que o Orçamento Referencial, constitui elemento fundamental do Edital, servindo de guia para que as licitantes formulem suas propostas, e por isso, deve ser baseado em premissas e parâmetros atuais e razoáveis, em custos compatíveis com valores de mercado e alinhado aos princípios da eficiência e da modicidade tarifária.

Entretanto, trata-se de uma estimativa de custo e valor da tarifa, cabendo às empresas interessadas na participação do certame licitatório, baseados nas premissas consignadas na Planilha de Custo e Fluxo de Caixa de referência, formularem suas propostas, se utilizando, para tanto, de seus próprios estudos acerca do projeto licitado, suas próprias cotações e pesquisas de mercado, suas *expertises* na operação de serviços de transporte público de passageiro e em demais informações que entendam serem mais precisas e atualizadas.

Conclusão: **Improcedente.**

<sup>1</sup> Associação Nacional dos Transportes Públicos.

<sup>2</sup> Cópia do Acordo Coletivo foi encaminhada pelo Representante, nos autos do presente processo.



- Custos de veículos novos:

As Representantes alegam haver discrepância entre os valores de veículos novos indicados no orçamento tarifário referencial e os efetivamente praticados no mercado. A fim de comprovar tal incompatibilidade apresentam comparativo entre os valores do edital e valores de notas fiscais de produtos *“equivalentes adquiridos por empresas do setor de transporte urbano de passageiros no ano de 2023”*

O Jurisdicionado, em suas manifestações, responde que os preços de referência para os veículos novos foram definidos conforme levantamento de tabela FIPE, bem como extraídos da planilha URBS Curitiba, na data-base de março de 2023, sendo atualizados para a data-base do orçamento com base no IPCA de agosto de 2023.

Inicialmente, cumpre destacar que a Representante não alcança demonstrar a incorreção da estimativa orçamentária do Edital, com relação aos preços dos veículos novos, se limitando em compará-los com valores de aquisições de veículos, atestados por Notas Fiscais faturadas para empresas do setor de transporte público, em diversos meses do ano de 2023.

Sobre a precificação dos valores para aquisição de veículos na formação do custo tarifário do transporte público por ônibus, cabe trazer a seguinte ponderação feita pela ANTP em sua publicação *“Custos dos serviços de transporte público por ônibus – Método de Cálculo”*:

*É fato que o preço do veículo é um item de obtenção complicada, especialmente pela dificuldade de encontrar o preço atualizado de todos os modelos de chassis e carrocerias de forma sistemática e contínua, sendo necessário que cada municipalidade identifique a melhor forma de fazê-lo*

A utilização de valores de aquisição já publicizados por outras entidades governamentais, como a Urbanização de Curitiba S.A (URBS), empresa de economia mista que opera o sistema de transporte coletivo de passageiros de Curitiba, bem como de valores indicados pela renomada Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, conferem a credibilidade necessária para tal parte do orçamento e certifica a adoção de valores de mercado.

Nesse sentido, é possível verificar a adoção de parâmetros adequados nas estimativas dos valores referenciais para os veículos novos, no orçamento referencial do Edital.

Conclusão: **Improcedente.**

- Custos de “itens de rodagem”:

Segundo as Representantes, os custos com os chamados “itens de rodagens” foram subdimensionados no orçamento referencial tarifário, e busca comprovar suas alegações apresentando Notas Fiscais que evidenciam a diferença no custo unitário dos pneus.

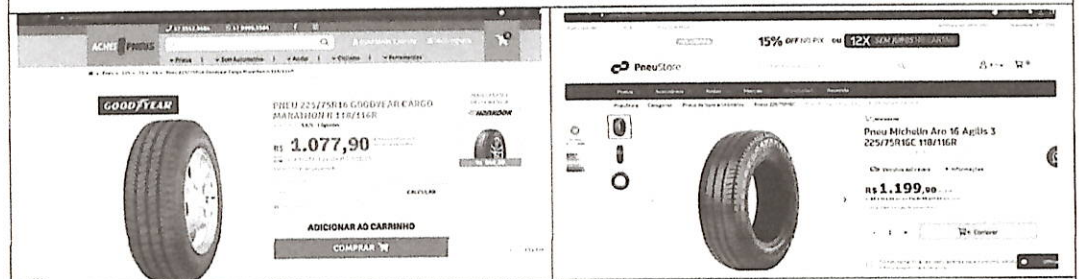
A prefeitura Municipal de Nova Friburgo responde afirmando que os preços dos “itens de rodagem” foram orçados em sites especializados, sendo levantados valores em diferentes sites, para diferentes marcas renomadas e para os diferentes tipos de pneus a serem empregados. Informa ainda que após a realização das cotações, em agosto de 2023, calculou-se a média dos preços que foi levada ao orçamento.

O Jurisdicionado apresenta ainda, em suas manifestações, tabela e imagens demonstrando as cotações realizadas:

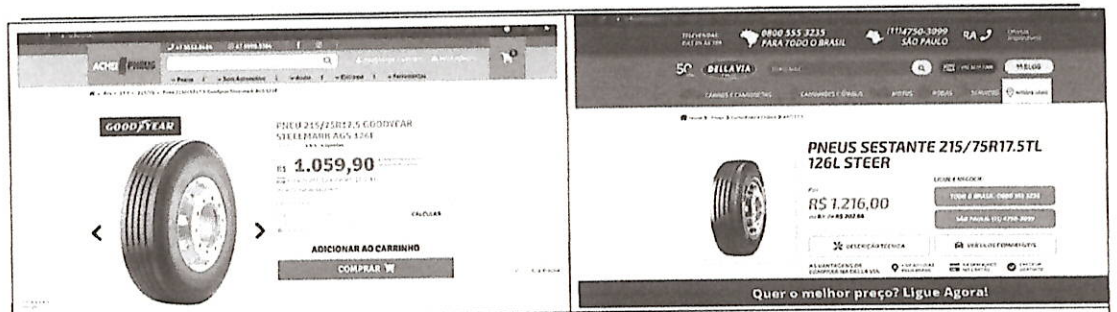
Pneu por tipo de veículo	Preço Médio do Pneu (R\$) Agosto 2023
Veículo tipo Van	1.138,90
Micro-ônibus	1.137,95
Midiônibus e Veículo Tipo Básico	2.102,40

**COTAÇÕES REALIZADAS EM AGOSTO DE 2023**

**Veículo tipo Van**



**Micro-ônibus**



**Midiônibus e Veículo Tipo Básico**



Verifica-se que, com o objetivo de comprovar a suposta incorreção no orçamento, a Representante colaciona arquivo anexo (peça eletrônica #4329565 – processo TCE-RJ nº 260.507-9/23) contendo cópias de 04 (quatro) notas fiscais, faturadas para empresa operadora do setor de transporte público, referentes à aquisição de pneus (“itens rodantes”). As referidas notas fiscais apresentam data de emissão distintas, sendo uma emitida em agosto de 2022, uma em outubro de 2022, uma em fevereiro de 2023 e outra em agosto de 2023.

É possível concluir que a amostra de cotações apresentada pela Representante não se mostra capaz de comprovar a inconsistência da cotação de mercado realizada pela municipalidade. A mera apresentação de notas fiscais contendo valores para aquisição do insumo, sendo apenas



uma na data-base do orçamento, não consiste em prova suficientemente robusta para confrontar a cotação realizada no âmbito do orçamento estimado do Edital.

De outra banda, é possível atestar razoável conformação na cotação realizada pela Prefeitura Municipal de Nova Friburgo, no âmbito do Edital em tela. Constata-se ter sido realizado ao menos 06 (seis) cotações de preço, em lojas especializadas, e em agosto de 2023 (data-base do orçamento).

Conclusão: **Improcedente.**

• Percentual estimado para despesas com pessoal de manutenção, administração e diretoria (DMA):

Alegam as Representantes que o percentual adotado no orçamento referencial, relativo à estimativa das despesas com pessoal de manutenção, administração e diretoria não estaria compatível com a frota exigida no Termo de Referência do Edital (Anexo I).

Asseveram que o Edital utiliza, injustificadamente, o valor mínimo da faixa preconizada pela ANTP e argumenta ser mais razoável a adoção de um fator intermediário, uma vez que refletiria melhor as incertezas do método.

Complementam aduzindo que devido a composição etária da frota, os veículos estariam mais frequentemente submetidos às intervenções mecânicas de ordem preventiva e corretiva, exigindo assim, a disponibilidade de mais equipes de manutenção e, por conseguinte, mais gastos com pessoal.

Concluem argumentando que o custo estimado com DMA no orçamento referencial estaria subdimensionado, devendo ser corrigido para um percentual médio dentro da faixa estabelecida pela ANTP.

O Jurisdicionado, por sua vez, inicia suas argumentações explicando que a ANTP estabelece para a DMA a aplicação de um percentual específico para cada faixa de tamanho da empresa e valores de referência mínima e máxima, conforme estas faixas. Em seguida, informa que para o sistema de Nova Friburgo foi adotado o valor de referência mínimo de sua faixa, pois a modelagem estabelecida não delega para a empresa operadora do transporte coletivo a responsabilidade sobre a comercialização dos serviços; o rastreamento da frota; e o sistema de informação para o usuário, reduzindo desta forma, o contingente de pessoal necessário, uma vez que a empresa vencedora terá suas atividades restritas a operação dos serviços.

De fato, a ANTP em sua publicação "*Custos dos serviços de transporte público por ônibus – Método de Cálculo*" estabelece a seguinte classificação da empresa operadora, por faixa, de acordo com o tamanho da frota operada no sistema:

Tabela A.XIII.1: Faixas de empresas  
em função do tamanho da frota

FAIXAS	FROTA (VEÍCULOS)	PONTO MÉDIO (VEÍCULOS)
1	10 a 22	16
2	23 a 45	34
3	46 a 78	62
4	79 a 121	100
5	122 a 178	150

Segundo a referenciada metodologia, o custo com as despesas com pessoal de manutenção, administração e diretoria (DMA), de acordo com a faixa da empresa (tamanho da frota), podem ser estimados seguindo a seguinte tabela:

Tabela A.XIII.9: Percentual de referência incidente sobre as despesas relacionadas ao pessoal de operação.

FAIXA	θ MIN (%)	θ MAX (%)
1	29,15%	64,13%
2	28,41%	55,58%
3	28,74%	48,73%
4	27,13%	41,55%
5	24,07%	35,12%

Tabela extraída da publicação da ANTP - "Custos dos serviços de transporte público por ônibus"

Desta forma, e considerando o tamanho da frota operacional dimensionada para o sistema de transporte público de Nova Friburgo, objeto da licitação em tela, de **125 veículos**, verifica-se a adoção de percentual dentro dos limites calculados pela metodologia adotada como referencial (**24,07%**).

*Tabela 6. Frota operacional, frota total e produção quilométrica produtiva da Rede Inicial por categoria de veículo*

Veículo	Frota operacional (veículos)	Frota total (veículos)	Produção Quilométrica produtiva (km)
VAN	10	11	31.158
MICRO	10	12	41.063
MIDI	76	84	396.938
BÁSICO	29	31	168.593
<b>Total</b>	<b>125</b>	<b>138</b>	<b>637.752</b>

Tabela extraída do Termo de Referência (Anexo I do Edital).

Cumprido assinalar que os esclarecimentos apresentados pelo Jurisdicionado, atinentes ao fato de o orçamento referencial adotar o percentual mínimo estabelecido pela metodologia da ANTP para compor os custos com DMA, se mostram satisfatórios. Uma vez que a modelagem da concessão define os serviços que serão delegados à futura concessionária, limitados exclusivamente aos serviços operacionais do sistema, razoável supor menor custo com pessoal de manutenção, administração e diretoria.

Conclusão: **Improcedente.**

- Percentual estimado para despesas gerais:

Conforme narram as Representantes, o orçamento referencial tarifário do Edital utilizou-se de metodologia GEIPOT, considerada superada, para estimar o gasto mensal por veículo com as chamadas "despesas gerais".



Além da crítica feita à incompatibilidade da metodologia GEIPOT, as Representantes alegam que o Edital utiliza, injustificadamente, de fator mínimo estabelecido na faixa referencial.

A Prefeitura Municipal de Nova Friburgo esclarece que a obtenção de percentual para estimativa do custo com “despesas gerais”, conforme propõe a metodologia da ANTP, depende do preenchimento de extensa relação de despesas e itens de consumo, das quais muitas só são passíveis de estimar com o sistema em operação. Afirma que, em alternativa, utilizou-se coeficiente médio apresentado pela metodologia popularmente denominada “GEIPOT”, ainda adotada por parcela significativa dos municípios brasileiros.

A metodologia comumente chamada de “planilha GEIPOT” consiste em um método de cálculo de tarifas de ônibus urbanos desenvolvido pelo então Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), órgão originário da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. O destacado método de cálculo foi usado como referência para técnicos, gestores e administradores da maioria das prefeituras do país, ao longo das últimas décadas.

Entretanto, pelo fato de a planilha GEIPOT não considerar mudanças tecnológicas, tende a produzir tarifas altas em alguns casos, o que torna suas premissas desatualizadas.

Apesar dessa e outras desvantagens do método quando comparado com metodologias para cálculos tarifários mais atuais, como a metodologia preconizada pela ANTP, a metodologia GEIPOT ainda segue sendo utilizada, principalmente por prefeituras de cidade de pequeno e médio porte.

Sobre a aplicação da mencionada metodologia, este Tribunal de Contas, adotando como fundamento as conclusões do seu Corpo Instrutivo, consignou o seguinte entendimento em Voto<sup>3</sup> condutor da decisão de 26/08/2028, nos autos do Processo TCE-RJ nº 113.845-3/2018:

*Dessa forma, o entendimento do Corpo Técnico é de que a metodologia GEIPOT pode ser utilizada como referencial para a apuração das tarifas de transporte, devendo, contudo, ser complementada pelo fluxo de caixa, de forma a demonstrar a rentabilidade dos operadores de transportes e sua paridade com o custo médio de capital, conferindo, portanto, transparência à efetiva rentabilidade auferida.*

Consoante mesmo raciocínio, verifica-se que o orçamento referencial para o cálculo da tarifa do Edital em análise utilizou essencialmente as premissas preconizadas em metodologia da ANTP, adotando alternativamente, e apenas para a estimativa de gastos com despesas gerais, faixa referencial fixada na metodologia GEIPOT. Ademais, verifica-se associado ao cálculo da tarifa referencial, a vinculação do valor calculado com fluxo de caixa, demonstrando a rentabilidade estimada de referência da concessão (TIR).

Cabe ainda destacar que o valor adotado pelo Edital (0,0025) corresponde ao valor médio da faixa referencial sugerida, e não o mínimo como relatam as Representantes.

Desta forma, não se verifica irregularidades relacionadas à adoção de parâmetros orçamentários, com vistas a estimativa do custo com “despesas gerais”, na valoração da tarifa referencial.

**Conclusão: Improcedente.**

- Custo estimado do seguro de Responsabilidade Civil e do IPVA:

Alegam as Representantes que o custo estimado para a contratação de Seguro de Responsabilidade Civil, fixado no orçamento referencial (R\$ 1.480,15/veículo/ano), estaria subavaliado e como forma de comprovar tal apontamento, apresenta imagem de trecho extraído de apólice de seguro de Responsabilidade Civil Facultativa (RCF), contratada por empresa do setor de transporte urbano, no ano de 2022, cujo custo unitário seria de R\$ 4.000,00 por veículo/ano.

<sup>3</sup> Voto de lavra do Eminentíssimo Conselheiro Substituto Christiano Lacerda Ghuerren.



Narra ainda as representações que o custo estimado previsto para despesa com IPVA estaria igualmente subavaliado e, de maneira análoga, apresenta como anexo cópias de boletos bancários referentes a cobranças de cota de IPVA, para o exercício de 2023, com valores superiores ao estimados no Edital.

O Secretário Municipal de Governo, argumenta em suas manifestações que, para os valores de Seguro de Responsabilidade Civil e IPVA, os dados utilizados no estudo foram baseados em informações fornecidas pela Prefeitura de Nova Friburgo, referentes à atual operadora, e que os valores foram corrigidos para a data-base do contrato (agosto/2023).

Relativamente ao valor do Seguro afirma que a comparação realizada pelas Representantes não se mostra razoável, uma vez que é apresentada apólice de um dos seguros. Complementa declarando que o Edital estabeleceu valor que considerou plausível para garantir o atendimento de eventuais necessidades, o que não impediria a empresa vencedora de adotar decisões de natureza diferente visando proteger seus ativos ou outros elementos de natureza empresarial.

Informa ainda o Jurisdicionado que, o valor a pagar pelo seguro depende, inclusive, do histórico da própria empresa e de eventuais históricos desvantajosos que impliquem em valores mais altos, riscos estes que não podem recair sobre os usuários.

Sobre as alegações apresentadas na representação, atinentes ao valor estimado para IPVA, o Jurisdicionado limita-se a responder que ele é obtido através do valor venal do veículo, que foi elaborado “plano renova frota”, sendo então possível estimar o preço médio dos veículos tendo como base os valores de veículos novos estabelecidos no orçamento.

Cumprir assinalar que a imagem apresentada na representação, contendo trecho de apólice de seguro com prêmio no valor superior ao estimado não permite comprovar falha na orçamentação. Não resta evidenciada a compatibilidade com o seguro exigido no Edital, uma vez que não é possível identificar na imagem as características mínimas do seguro utilizado comparativamente, sua modalidade e condições de cobertura.

Ainda que o elemento comprobatório trazido pelas Representantes, a fim de evidenciar a incorreção na estimativa do Edital para o valor do seguro, possuísse legibilidade suficiente, considera-se que o argumento apresentado pelo Jurisdicionado merece prosperar.

Com efeito, o valor do prêmio de seguro é definido a partir de análise de riscos realizada pela empresa seguradora, além de diversos outros fatores, dentre os quais citam-se os relacionados à abrangência da cobertura contratada, que por sua vez depende do conjunto de ativos e patrimônio inseridos pelo contratante, além do histórico de sinistralidade do segurado.

Nesse racional, não se mostra adequada a comparação entre apólice de seguro contratada, cujo valor do prêmio foi definido com base em características próprias e inerentes ao contrato de seguro, com uma estimativa orçamentária.

Desta forma, a alegação contida nas peças vestibulares das representações, acerca de suposta falha na estimativa do valor de seguro, **se revela improcedente.**

Com relação à impropriedade apontada, atinente ao valor estimado para IPVA, importa registrar inicialmente que, a apresentação de boletos bancários de pagamentos do imposto, efetuados pela atual operadora do sistema e uma das representantes, não se mostra forma de comparação adequada que possibilite comprovar a inexistência do orçamento. Isto porque o valor do imposto depende do valor venal de cada veículo, que por sua vez depende das suas características específicas como o modelo e a idade do veículo.

Entretanto, o valor estimado do IPVA no orçamento referencial deve guardar compatibilidade entre o valor médio dos veículos considerados no estudo, uma vez que se trata da base de cálculo para incidência da alíquota definida por Lei Estadual<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Lei Estadual nº 2.877/1997.



Nesse contexto, cumpre informar que, devido a ausência de memória de cálculo para o cálculo do imposto no orçamento referencial do Edital, não é possível se constatar a compatibilidade entre o valor venal médio dos veículos considerados para a frota e o valor estimado com IPVA.

Isto porque, tomando como base as premissas consideradas no orçamento, como os valores para aquisição dos veículos novos e o quantitativo definido para a frota, e aplicando percentual de alíquota de IPVA fixadas para o estado do Rio de Janeiro, encontra-se valores significativamente superiores ao estimado para despesa com o referido imposto no Edital (R\$ 2.346,18/veículo/ano).

Não obstante à falta de transparência do orçamento, no que tange ao valor estimado para o IPVA, tal despesa pode ser facilmente calculada pelas empresas licitantes quando da formulação de suas propostas, uma vez que as especificações da frota, como os valores referenciais para aquisição dos veículos, a composição da frota por tipo de veículo e idade, constam devidamente definidas no estudo orçamentário, além do fato de que as alíquotas do imposto serem estabelecidas por lei e de conhecimento público.

Diante do exposto, é possível concluir pela **procedência parcial do fato representado** referente à estimativa com despesa de IPVA adotado no orçamento referencial, uma vez que se verifica a ausência de detalhamento do cálculo que possibilite consolidar o valor fixado. Contudo, a fragilidade do orçamento verificada neste aspecto não se mostra suficientemente gravosa à ponto de ensejar a suspensão do certame licitatório, uma vez que as demais premissas e parâmetros contidos nos elementos do Edital, possibilitam a adequada formulação das propostas pelas licitantes.

Conclusão: **Procedência Parcial.**

- Estimativa de demanda (passageiros pagantes):

Conforme a peça vestibular das representações, a planilha de composição de custo que instrui o Edital – Orçamento, bem como o Termo e Referência, indicam uma demanda média estimada de 1.004.730 passageiros pagantes por mês, a qual estaria incompatível com os dados registrados pela atual operadora do serviço de transporte público coletivo do município de Nova Friburgo, frisa-se, uma das autoras da presente representação.

Segundo relatam as Representantes, nos últimos 12 meses a média de passageiros pagantes foi de 970.079 por mês, o que evidenciaria a “discrepância” com os valores fixados no Edital.

Apesar de afirmarem que a suposta inconsistência não interfere diretamente no custo por km, alegam que a superestimativa da demanda pode implicar na estimativa de potencial de demanda que pode não se concretizar após o certame.

O Jurisdicionado sustenta suas justificativas em três aspectos:

- 1) Afirma que a frota operante (composta por 81 veículos) no período apresentado pela empresa Representante é significativamente menor que a estabelecida no projeto (125 veículos operacionais), o que revelaria carências no nível de qualidade e atendimento, resultando em baixa capacidade de captação pela operadora atual;
- 2) Que o fato do própria Representante reconhecer que a diferença não interfere no “custo por quilômetro”, por si só, revela a impropriedade do fato representado;
- 3) Que a variação da demanda no horizonte do projeto não depende de seu crescimento vegetativo, como revela a preocupação consignada na representação, mas que depende de ações de política pública, da política tarifária, da política de gratuidade e descontos tarifários, do subsídio público disponibilizado, da capilaridade dos serviços e de sua efetiva cobertura territorial, e ainda do real cumprimento das ordens de serviço emanadas pela Municipalidade.

Cumpre de pronto destacar que a alegada “discrepância” apontada pelas Representantes, atinentes à estimativa de demanda fixada no Edital quando comparada com a demanda

contabilizada pelo atual operador do sistema de transporte no município, equivale à uma diferença de 3,57% a maior.

Trata-se de diferença pouco significativa, ainda mais quando se coloca em perspectiva o fato de que a estimativa resulta de estudo de um sistema remodelado, considerando o aumento da frota (passando dos atuais 81 veículos para 125), o que possibilita a expansão da capilaridade do sistema, bem como da abrangência territorial do sistema.

Dessa forma, não se verifica indícios de falhas relacionadas à estimativa de demanda que possa comprometer a adequada formulação por parte dos licitantes, conforme aponta a representação.

Conclusão: **Improcedente.**

No âmbito da representação autuada no processo TCE-RJ nº 260.499-5/2023, além dos pontos já analisados acima, aduz a Representante que:

*[...] verifica-se a existência de simples menção da possibilidade de indenização aplicável à concessionária sem que haja a indicação de qualquer critério e prazos para a realização. Vejamos a reprodução dos simplórios trechos inerentes à indenização constante na minuta de contrato que se apresenta de forma igual no Termo de Referência indicando a inexistência de critérios e cálculo da indenização:*

*27.4.1 Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo de seu direito à indenização.*

*28.4 Considera-se encampação a retomada do serviço pelo PODER CONCEDENTE durante o prazo da CONCESSÃO por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento de indenização das parcelas dos investimentos ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a CONTINUIDADE e ATUALIDADE dos SERVIÇOS.*

*28.5.5 Comprovada a inadimplência ou irregularidade, a caducidade será declarada, nos termos da legislação vigente, independentemente de indenização prévia.*

*28.5.6 A indenização de que trata o item 28.5.5 será apurada na forma do item 28.4, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela CONCESSIONÁRIA.*

Em resposta, o Sr. Rodrigo Jardim Ascoly, Secretário Municipal de Governo de Nova Friburgo, argumentou que:

Logo se conclui, as hipóteses de indenizações, bem como a forma como se dará, já estão definidas, ou seja, para o caso de bens reversíveis ou para a encampação: **investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados (art. 36); com indenização prévia.**

Ainda que inexista uma cláusula específica, fato é que a forma de indenização está definida no próprio texto normativo. Ademais, cumpre ressaltar que o poder concedente tem o dever constitucional e legal de respeitar a equação econômico-financeira do contrato, resguardando totalmente o concessionário.



Nos termos do artigo 23, XI da Lei Federal nº 8.987/95:

*Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:*

[...]

*XI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;*

Dessa maneira, observando-se o teor das cláusulas 27.4.1; 28.4; 28.5.5 e 28.5.6 da minuta do contrato anexa ao Edital da Concorrência Pública nº 002/2023, vislumbra-se atendida a exigência legal, concluindo-se pela improcedência do item da representação.

Conclusão: **Improcedente.**

**A despeito da profundidade da instrução técnica da CAD-DESESTATIZAÇÃO, entendo prematuro decidir o mérito das representações nesta oportunidade processual, ainda em etapa sumária, até mesmo porque o Município, na qualidade de representado, não teve a oportunidade de se pronunciar meritoriamente.**

**Convirjo, entretanto, com o indeferimento da tutela provisória pleiteada, nos termos já fundamentados anteriormente.** Ao mesmo tempo, **reputo válido conceder nova oportunidade para as partes se manifestarem, desta vez em sede de cognição exauriente, incluindo-se, nesse caso, as do processo nº 260.924-0/23,** referente à terceira Representação, cuja cognição sumária acabou se esgotando nesta oportunidade, com o indeferimento do pleito cautelar. Com essa medida, as três representações estarão na mesma fase processual e, no retorno das diligências externas, permitirão o julgamento de mérito de forma conjunta.

Independentemente disso, o fato é que a licitação se encontra sob o crivo de legalidade deste Tribunal de Contas, conforme alerta já efetuado na última decisão monocrática de 12/12/2023. Logo, ainda que seja realizada a sessão pública designada para o dia 19/12/2023, caso o aprofundamento do caso demonstre alguma irregularidade, o procedimento contratual ainda poderá sofrer a atuação interventiva desta Corte.

Por fim, cumpre ressaltar ponto que chama a atenção deste Tribunal, que diz respeito à composição societária das Representantes Friburgo Auto-Ônibus Ltda. – Nova Faol e Expresso Recreio Transporte de Passageiros Ltda., as quais apresentam sócios em comum, conforme simples cotejo dos respectivos contratos sociais, fato que também foi ressaltado pelo corpo instrutivo. Apesar de aparente e presumidamente lícitas as iniciativas das duas empresas, tal fato deve ser analisado com maior cautela e

deve ser objeto de aprofundamento durante a instrução processual, para que se investigue eventual utilização abusiva do instrumento da representação.

Diante do exposto,

**I – CONHEÇO** as três Representações, eis que presentes os seus pressupostos de admissibilidade;

**II – INDEFIRO A TUTELA PROVISÓRIA**, nos termos da fundamentação supra;

**III – COMUNIQUE-SE** o atual Prefeito do Município de Nova Friburgo, nos termos do art. 15, I, do Regimento Interno deste Tribunal de Contas, para que tome ciência desta decisão e manifeste-se no conjunto processual, **no prazo de 15 (quinze) dias**, em sede de cognição exauriente, inclusive, quanto aos fatos noticiados na terceira Representação – processo nº 260.924-0/23 –, apresentada pela sociedade Master Transportes Coletivos de Passageiros Ltda - ME;

**IV – CIENTIFIQUEM-SE** as sociedades empresárias **Friburgo Auto Ônibus Ltda – NOVA FAOL, Expresso Recreio Transporte de Passageiros Ltda**, e **Master Transportes Coletivos de Passageiros Ltda – Me**, nas pessoas de seus respectivos representantes legais, nos termos do art. 15, I, do Regimento Interno deste Tribunal de Contas, para que tomem ciência desta decisão;

**V – PROMOVA-SE A APENSAÇÃO** do processo nº 260.924-0/23 a estes autos.

GC-5,

**MARIANNA M. WILLEMANN**  
**CONSELHEIRA-RELATORA**  
*Documento assinado digitalmente*