

Bebedouro, 21 de julho de 2025

À
CAMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO - SP
Ilmo.Sr. Vereador OTAVIO ALTOBELI YASSINE MANZI

Assunto.: Resposta ao requerimento nº 84/2025 - Desequilíbrio Contratual Histórico – Necessidade de Manutenção do transporte Público.

Prezado Senhor,

Cumprimentando-o cordialmente, sirvo-me do presente ofício para encaminhar a resposta e esclarecimento do ofício nº 84/2025

Sem outro particular, aproveito o ensejo para renovar nossos protestos de elevada estima e consideração, ficando ao inteiro dispor para dirimir eventual dúvida.

Atenciosamente,
Viação Urbana Guarulhos S.A

EXCELENTÍSSIMO SENHOR ARTUR ERNESTO HENRIQUE, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO – SP.

C/c AO EXCELENTÍSSIMO SENHOR OTÁVIO ALTABELI YASSINE MANZO, VEREADOR LÍDER DO PL DO MUNICÍPIO DE BEBEDOURO – SP.

Requerimento nº 84/2025

Ref.: Resposta ao Requerimento nº 84/2025 – Desequilíbrio Contratual Histórico – Necessidade de Manutenção do Transporte Público.

VIAÇÃO URBANA GUARULHOS S.A (“Requerido”, “Concessionária” ou “VUG”), inscrita no CNPJ/MF sob o nº 15.698.659/0001-30, com sede na Rua Coronel Cândido Procópio de Oliveira, s/n, Distrito Industrial de Bebedouro/SP, por meio de seu representante, com fundamento no Art. 5º, inciso XXXIV, alínea “a”¹ da Constituição Federal, apresentar RESPOSTA AO REQUERIMENTO ADMINISTRATIVO Nº 84/2025, pelas razões e fundamentos a seguir.

1. Trata-se de resposta ao requerimento administrativo nº 84/2025 (“Requerimento”), encaminhado pela Ilma. Câmara de Vereadores do Município de Bebedouro (“Câmara”), o qual solicitou que a empresa concessionária do serviço de transporte público municipal preste esclarecimentos sobre a execução dos serviços prestados (“Esclarecimentos”).

¹ Art. 5º (...)

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

2. Assim, antes de adentar às respostas aos questionamentos apresentados, faz-se necessário que seja delineado o histórico e o contexto a qual a Concessionária está inserida.
3. Vejamos.
4. Como de conhecimento, a Viação Urbana Guarulhos S.A. é a atual Concessionária responsável pela execução e exploração dos serviços de transporte coletivo urbano no Município de Bebedouro/SP ("Concessão" ou "Sistema"), em virtude da celebração do Contrato de Concessão nº 01/2015 ("Contrato de Concessão" ou "Contrato"), firmado com fundamento no Edital de Concorrência Pública nº 01/2014 e seus anexos ("Edital").
5. No curso da execução contratual, diversos fatos supervenientes e imprevisíveis impactaram gravemente a equação econômico-financeira originalmente estabelecida. Dentre eles, destacam-se: (i) a acentuada redução na demanda de passageiros, em descompasso com as projeções que fundamentaram a modelagem do Edital; (ii) o aumento substancial dos custos operacionais, especialmente com combustíveis, peças, manutenção e mão de obra; e (iii) a ausência de reajuste tarifário conforme metodologia de cálculo previsto contratualmente.
6. Cabe destacar que, apesar do dever legal de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro pelo Poder Concedente² e da previsão contida na Lei

² Constituição Federal: "Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: [...] XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações."

Lei Federal nº 8.987/1995 ("Lei de Concessões"): "Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no

Federal nº 12.587/2012 (“Política Nacional de Mobilidade Urbana”) e no Contrato de Concessão, que autoriza a instituição de subsídios tarifários por parte do Poder Público para assegurar a sustentabilidade do Sistema, até o momento não houve qualquer medida nesse sentido.

7. Assim, a Concessionária permanece remunerada exclusivamente pela tarifa pública paga diretamente pelos usuários, agravando ainda mais o desequilíbrio diante da redução da demanda, aumento dos custos e congelamento da tarifa pública.

8. Ressalta-se que a correlação entre a queda na receita tarifária e o desequilíbrio financeiro da Concessão é inequívoca, pois o modelo vigente pressupõe custos operacionais em grande parte fixos, insensíveis à variação no número de passageiros. Dessa forma, a diminuição na arrecadação não se traduz em economia proporcional de despesas, gerando déficit diário e comprometendo a viabilidade da operação.

9. Neste contexto, desde os primeiros indícios de deterioração do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, a Concessionária adotou postura diligente e proativa, comunicando o Poder Concedente e solicitando a adoção de medidas administrativas aptas a recompor a equação contratual, nos moldes legais e contratuais vigentes.

10. Tanto é verdade que após quase uma década de tratativas, em julho de 2024 que a Administração deu início a um procedimento formal voltado à apuração do desequilíbrio, por meio da Portaria nº 37.831, de 16 de julho de 2024, publicada em

edital e no contrato. [...] § 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração”

Lei Federal nº 12.587/2012 (“Política Nacional de Mobilidade Urbana): “Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: [...] VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.”

22 de julho de 2024 no Diário Oficial do Município, constituindo Grupo de Trabalho Paritário (“Grupo de Trabalho”) com o objetivo de promover estudos técnicos voltados à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, veja:

PORTARIA Nº 37.831 DE 16 DE JULHO DE 2024

Dispõe sobre a nomeação de membros para comporem o Grupo de Trabalho Paritário destinado ao estudo para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e revisão geral das cláusulas do Contrato de Concessão nº 01/2015 firmado entre a Prefeitura Municipal de Bebedouro e a Viação Urbana Guarulhos S.A.

11. No âmbito das atividades do Grupo de Trabalho, a Administração apontou que anteriormente havia contratado a consultoria especializada (“Consultoria”), com a finalidade de quantificar os efeitos financeiros do desequilíbrio até julho de 2022 - o trabalho resultou em um relatório técnico minucioso (“Relatório Final”).

12. Segundo o Relatório Final da Consultoria, o prejuízo acumulado até julho de 2022 foi estimado em R\$ 15.360.087,56 (quinze milhões, trezentos e sessenta mil, oitenta e sete reais e cinquenta e seis centavos) que, atualizado até fevereiro de 2025, atinge o valor de R\$ 32.184.855,11 (trinta e dois milhões, cento e oitenta e quatro mil, oitocentos e cinquenta e cinco reais e onze centavos).

13. Mesmo diante da robustez dos dados técnicos apresentados pela consultoria técnica contratada pelo próprio Poder Concedente (ou seja, completamente independente da Concessionária), e da gravidade dos valores apurados — que evidenciam um Sistema profundamente deficitário — ainda não foram adotadas medidas efetivas para a recomposição do equilíbrio contratual e, conseqüentemente, o reequilíbrio da tarifa de remuneração.

14. Ressalta-se que atualmente o quadro é ainda mais alarmante porque nem mesmo medidas paliativas foram adotadas, ainda que para mitigar os efeitos do desequilíbrio que se agrava dia após dia.

15. Trata-se, portanto, de risco real e iminente de colapso da prestação do serviço público de transporte municipal, sendo assim não resta alternativa a Concessionária senão dedicar todos os esforços a continuidade da prestação da sua atividade principal, qual seja, o transporte público do Município de Bebedouro conforme os termos exigidos contratualmente, não sendo juridicamente e materialmente possível (neste momento) promover o atendimento atividades acessórias à prestação dos Serviços.

16. Noutro giro, cumpre esclarecer que há aproximadamente 1 (um) mês foram concluídos os estudos do Grupo de Trabalho e encaminhado relatório final acerca das análises promovidas entre as partes ("Relatório do Grupo de Trabalho") para deliberação das autoridades competentes do Poder Concedente.

17. Assim, neste momento a Concessionária aguarda a promoção da recomposição e o reequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão pelo Poder Concedente para que, após, seja possível que a empresa realize investimentos na melhoria do Sistema.

18. Superada a exposição fática, passa-se às respostas em razão dos questionamentos presentes no Esclarecimento:

- a. Quantos ônibus estão atualmente em operação no sistema de transporte coletivo municipal em funcionamento?

Resposta: Atualmente a frota patrimonial relacionada ao Contrato de Concessão é de 16 (dezesseis) veículos, sendo 12 (doze) operacionais e (4) reservas.

- b. Qual a previsão de atendimento aos novos bairros que ainda não estão sendo contemplados com o ponto de ônibus?

Resposta: Quando for promovida a recomposição e reequilíbrio contratual, conforme delineado anteriormente.

- c. Há previsão de renovação da frota? Se sim, quando e com quantos novos veículos?

Resposta: Sim, quando for promovida a recomposição e reequilíbrio contratual, conforme delineado anteriormente.

- d. Os horários e rotas dos ônibus estão sendo cumpridos conforme planejado?

Resposta: Sim.

- e. Quais medidas estão sendo adotadas para melhorar a pontualidade e reduzir a superlotação nos horários de pico?

Resposta: Por meio de otimização da frota, estudos de demanda e comunicação com o Poder Concedente para que a Concessionária seja avisada previamente acerca da interdição de vias, acidentes, entre outros eventos que impactam na operação.

- f. A frota atual está 100% adaptada para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida?

Resposta: A frota prevista contratualmente está adaptada para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

- g. O serviço opera com subsídio da Prefeitura? Qual o valor gasto com esse subsídio nos últimos 12 meses?

Resposta: Não, o que gerou o desequilíbrio contratual e vem afetando o Sistema.

- h. Quais os critérios usados para calcular o valor da passagem?

Resposta: A tarifa pública é definida exclusivamente pelo Poder Concedente por meio de ato executivo (Decreto).

- i. Há estudos ou projetos para a inclusão de veículos menos poluentes, como ônibus elétricos ou híbridos?

Resposta: No momento a Concessionária vem empregando todos os seus esforços na continuidade da operação de transporte público, conforme delineado anteriormente.

- j. Existe planejamento para digitalização de serviços (ex: monitoramento por aplicativo, pagamento digital, bilhete único)?

Resposta: Sim, quando for promovida a recomposição e reequilíbrio contratual, conforme delineado anteriormente.

- k. Há previsão de renovação da frota ou ampliação do número de veículos e linhas nos próximos 12 meses?

Resposta: Sim, quando for promovida a recomposição e reequilíbrio contratual, conforme delineado anteriormente.

- l. Quais canais oficiais de comunicação estão disponíveis para que os usuários relatem problemas e recebam retorno efetivo?

Resposta: O principal canal de comunicação se dá por meio do telefone (17) 3342-8049, conforme informado pelo site <https://www.onibusbebedouro.com.br/contato/>.

19. Por fim, aproveita-se a oportunidade para renovar seus votos de estima e consideração, permanecendo à disposição para quaisquer novos esclarecimentos que se fizerem necessários.

Nesses termos, pede deferimento.

Bebedouro, 15 de julho de 2025.

ROQUE FELICIO

NETTO:21375936883

Assinado de forma digital por

ROQUE FELICIO

NETTO:21375936883

Dados: 2025.07.19 11:30:13 -03'00'

VIAÇÃO URBANA GUARULHOS S.A

Bebedouro, 23 de maio de 2025.

RELATÓRIO FINAL

1. INTRODUÇÃO

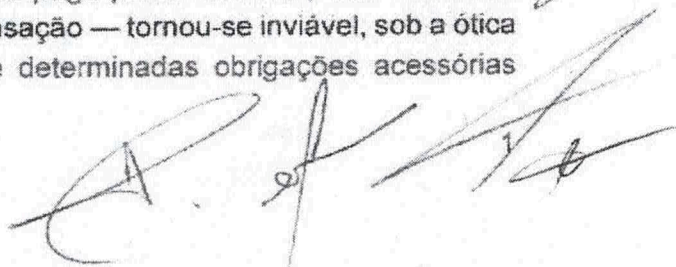
O presente relatório final ("Relatório Final") consubstancia as conclusões técnicas alcançadas no âmbito do Grupo de Trabalho Paritário ("Grupo de Trabalho" ou "GT"), instituído com a finalidade de analisar os elementos fáticos e contratuais relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 01/2015 ("Contrato de Concessão"), firmado entre o Município de Bebedouro, na qualidade de Poder Concedente ("Concedente"), e a empresa Viação Urbana Guarulhos S.A. ("Concessionária").

A constituição do referido Grupo de Trabalho foi formalizada por meio da Portaria nº 37.831, de 16 de julho de 2024 ("Portaria"), editada pelo Chefe do Executivo Municipal, em decorrência de requerimento administrativo apresentado pela Concessionária, com o objetivo de revisar as condições de equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em face das alterações supervenientes na realidade operacional e financeira do serviço público concedido, as quais serão expostas ao longo deste Relatório Final.

Para fins de contextualização, destaca-se que a Concessionária é responsável pela execução e exploração dos serviços de transporte coletivo urbano no Município de Bebedouro/SP ("Serviços"), nos termos do Contrato de Concessão nº 01/2015, celebrado com fundamento no Edital de Concorrência Pública nº 01/2014 e seus respectivos anexos ("Edital").

Durante a execução contratual, verificaram-se diversos eventos externos e extraordinários que impactaram significativamente a equação econômico-financeira originalmente estabelecida, notadamente, a ausência de reajustes tarifários regulares, a acentuada redução da demanda de passageiros e o expressivo aumento dos custos operacionais, com destaque para os insumos essenciais à prestação do serviço.

Tais fatores comprometeram substancialmente a higidez da equação econômico-financeira originalmente pactuada, ocasionando restrições operacionais e financeiras à execução dos serviços concedido. Em razão da ausência de recomposição tempestiva da remuneração contratual — a qual permanece baseada exclusivamente na tarifa pública paga pelos usuários, sem subsídio complementar ou mecanismo de compensação — tornou-se inviável, sob a ótica da razoabilidade, a plena execução de determinadas obrigações acessórias



previstas no contrato, cuja realização depende diretamente da suficiência da receita auferida.

Diante desse cenário, o presente Relatório sintetiza as discussões técnicas desenvolvidas no âmbito do Grupo de Trabalho e apresenta as respectivas conclusões, com vistas à deliberação pela autoridade competente quanto à adoção das providências cabíveis à recomposição do equilíbrio contratual, nos termos da legislação aplicável e das cláusulas do instrumento concessório.

2. REUNIÕES DO GRUPO DE TRABALHO

Uma vez instituído o Grupo de Trabalho Paritário, realizou-se, em 06 de agosto de 2024, a primeira reunião entre os representantes das partes. Na ocasião, foi pactuado um cronograma inicial de encontros com a previsão de realização de três reuniões nas seguintes datas:

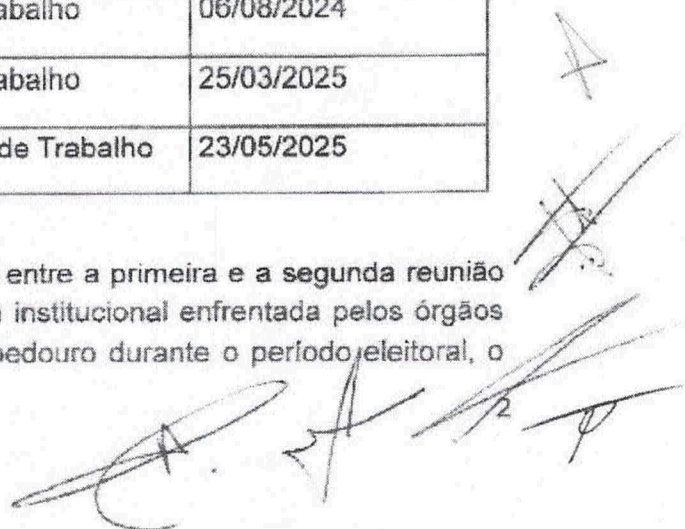
REUNIÃO	DATA
1ª Reunião do Grupo de Trabalho	06/08/2024
2ª Reunião do Grupo de Trabalho	30/10/2024
3ª Reunião do Grupo de Trabalho	19/12/2024

Contudo, no decorrer dos trabalhos, verificou-se a necessidade de revisão do cronograma colacionado acima, em razão da elevada complexidade técnica e jurídica da matéria submetida à análise, bem como das limitações operacionais enfrentadas por parte do Poder Concedente, especialmente no contexto do período eleitoral municipal de 2024.

Tais fatores, portanto, justificaram a reorganização dos encontros inicialmente programados, resultando no seguinte calendário efetivo de reuniões:

REUNIÃO	DATA
1ª Reunião do Grupo de Trabalho	06/08/2024
2ª Reunião do Grupo de Trabalho	25/03/2025
3ª Reunião do Final Grupo de Trabalho	23/05/2025

Reitera-se, em especial, que o intervalo entre a primeira e a segunda reunião decorreu, principalmente, da sobrecarga institucional enfrentada pelos órgãos técnicos da Prefeitura Municipal de Bebedouro durante o período eleitoral, o



que, aliado à complexidade do material a ser processado, exigiu prazo adicional para a adequada instrução das análises e coleta de subsídios necessários à continuidade dos trabalhos.

Diante disso, passa-se à exposição sintética das discussões promovidas no âmbito de cada uma das reuniões realizadas pelo Grupo de Trabalho.

2.1. 1ª Reunião do Grupo de Trabalho

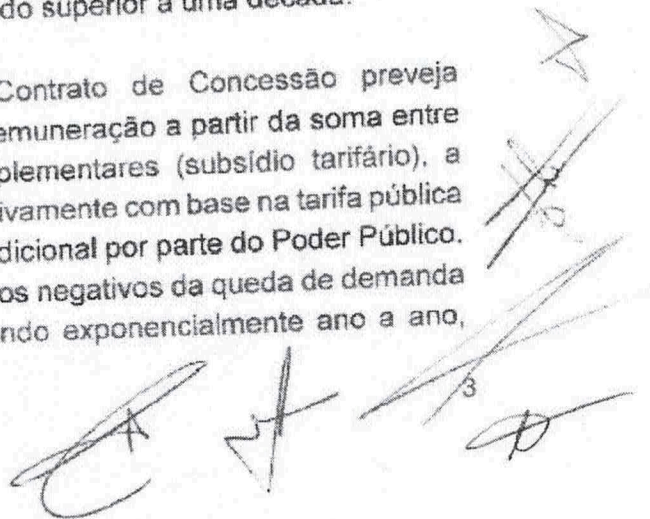
A primeira reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 06 de agosto de 2024, com a presença de todos os membros formalmente designados pela Portaria nº 37.831/2024.

Representaram o Poder Concedente os senhores: (i) Rogério Lemos Valverde; (ii) Ulisses Aparecido de Jesus; e (iii) Marcelo Ramos. Pela Concessionária participaram: (i) Adilson Zuqueto; (ii) Gustavo Viscardi; e (iii) Caio Ferreira Ramos Silva.

Tratou-se de reunião inicial de alinhamento entre os membros do Grupo, ocasião em que foram apresentadas as expectativas de cada parte quanto ao escopo das análises, os representantes do Poder Concedente manifestaram interesse na renovação da frota de veículos e na implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, considerando tais medidas como essenciais à modernização e à qualificação do sistema de transporte coletivo municipal. Também foi registrado, por parte da Prefeitura, o entendimento de que o serviço estaria aquém das necessidades da população, indicando o desejo de adoção de providências corretivas.

Em contrapartida, os representantes da Concessionária destacaram que é de pleno conhecimento do Poder Concedente que a empresa opera há anos sob déficit econômico-financeiro, situação esta ocasionada por fatores alheios à sua atuação, entre os quais se destacam: (i) a significativa divergência entre a demanda prevista no Edital e a demanda efetivamente realizada; (ii) o aumento substancial dos custos operacionais, em especial dos combustíveis; e (iii) a ausência de reajustes tarifários por um período superior a uma década.

Foi ressaltado, ainda, que embora o Contrato de Concessão preveja expressamente a constituição da tarifa de remuneração a partir da soma entre a tarifa pública e eventuais receitas complementares (subsídio tarifário), a Concessionária tem sido remunerada exclusivamente com base na tarifa pública paga pelos usuários, sem qualquer aporte adicional por parte do Poder Público. Em seguimento, foi explicado que os impactos negativos da queda de demanda e da ausência de reajuste vêm se agravando exponencialmente ano a ano,



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a smaller one in the middle, and a signature with a circled '3' on the right.

comprometendo, pois, a sustentabilidade do sistema.

Diante da informação preliminar dos representantes do Poder Concedente de se exigir de forma imediata investimentos — tais como a renovação da frota e a implantação de sistema de bilhetagem — sem que haja, previamente, a recomposição da equação econômico-financeira do contrato, os representantes da Concessionária destacaram que, nessas condições, a empresa não teria condições objetivas de arcar com os investimentos exigidos. Assim, de modo transparente e com intuito colaborativo, foi registrada a disposição da Concessionária em discutir, se necessário, a rescisão amigável do contrato, caso as exigências sejam de cunho imediato e sem que haja prévio reequilíbrio contratual.

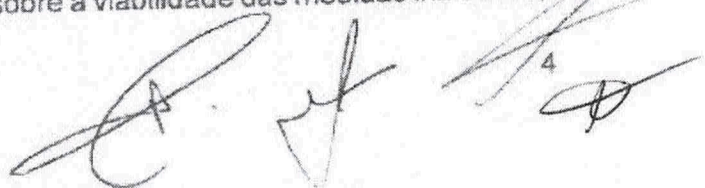
Em resposta, os representantes do Poder Concedente reconheceram possuir conhecimento prévio acerca da gravidade da situação enfrentada pela empresa e saber que a empresa vem empregando todos os esforços na continuidade da operação, motivo pelo qual já haviam contratado consultoria especializada para a realização de análise técnica detalhada sobre o contexto relatado, referente à prestação do Serviço de Transporte Público Coletivo no Município.

No que tange à referida contratação, foi esclarecido que, por meio do Contrato nº 53/2023, celebrado em decorrência do Pregão Presencial nº 23/2023, a Consultoria Bersi foi contratada pela Prefeitura, a qual emitiu parecer técnico concluindo pela existência de desequilíbrio contratual no montante de aproximadamente R\$ 20.000.000 (vinte milhões de reais), considerando dados até junho de 2022, com atualização efetuada em fevereiro de 2024. Afirmaram, ainda, que não há, no momento, qualquer intenção de rescisão contratual, e que as exigências de investimentos em modernização do sistema somente serão retomadas após a devida recomposição da equação econômico-financeira do contrato.

Na sequência, as partes deliberaram sobre os encaminhamentos necessários para a continuidade dos trabalhos do Grupo, restando definido que as próximas etapas envolveriam: (i) atualização do estudo econômico-financeiro elaborado pela Consultoria BERSI, de modo a aferir o valor atualizado do desequilíbrio; (ii) definição do valor da tarifa de remuneração compatível com os custos da operação atual; e (iii) análise jurídica das medidas cabíveis à luz do contrato vigente e da legislação aplicável.

Ficaram, portanto, definidas as seguintes providências para a próxima reunião:

1. Realização de análise jurídica sobre a viabilidade das medidas indicadas,



prestação dos serviços, assegurando-se a manutenção da qualidade e a prevenção de quaisquer prejuízos aos usuários.

Além disso, os representantes do Poder Concedente informaram que os valores apresentados seriam encaminhados aos setores técnicos competentes da Administração Municipal, visando promover análise detalhada dos dados, metodologias e premissas adotadas nos estudos, com vistas a verificar a sua aderência à realidade operacional do sistema e à legislação aplicável.

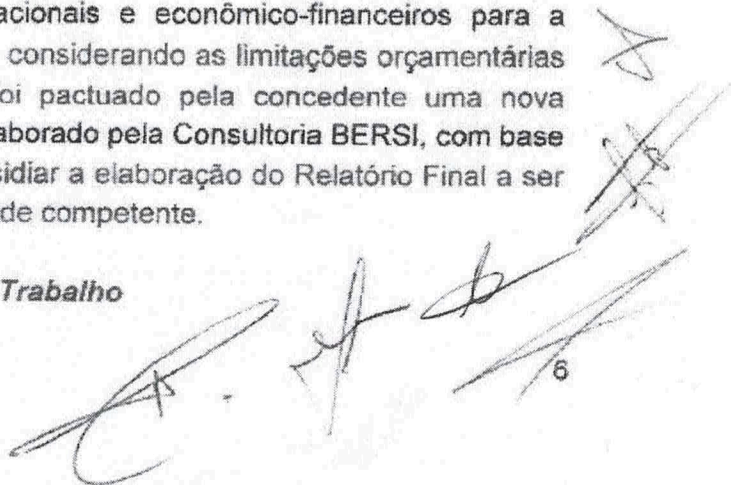
Com relação ao passivo acumulado, também foi informado que não haveria, no momento, disponibilidade orçamentária para sua quitação imediata, razão pela qual o Poder Concedente sugeriu à Concessionária a avaliação de eventuais alternativas viáveis, como, por exemplo, a utilização de bens imóveis desafetados pela Administração em dação em pagamento.

No tocante à análise jurídica, confirmou-se a viabilidade de instituição formal do subsídio tarifário, conforme previsto na Cláusula Quarta do Contrato de Concessão, que dispõe *"A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços, somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário pela CONCESSIONÁRIA, além da própria remuneração da CONCESSIONÁRIA"*. Além disso, se verificou que a própria Lei de Licitação autoriza a dação em pagamento de bens imóveis, desde que observado o regramento legal que determina autorização legal e avaliação prévia.

Ainda no plano jurídico, após as devidas deliberações entre as partes, restou evidenciado que há suporte contratual e legal para a adoção de medidas como a alteração de obrigações contratuais e, sobretudo, a extensão do prazo contratual de prestação dos serviços, de modo a viabilizar a diluição dos investimentos previstos — especialmente aqueles relacionados à renovação da frota e à implantação do sistema de bilhetagem eletrônica.

Ao final, foi deliberado que a Concessionária apresentará, antes da próxima reunião, os cenários técnico-operacionais e econômico-financeiros para a promoção do reequilíbrio contratual, considerando as limitações orçamentárias do Poder Concedente. Também foi pactuado pela concedente uma nova atualização do estudo econômico elaborado pela Consultoria BERSI, com base nos dados mais recentes, para subsidiar a elaboração do Relatório Final a ser submetido à deliberação da autoridade competente.

2.3. 3ª Reunião do Grupo de Trabalho



Handwritten signatures and a stamp are present at the bottom right of the page. The signatures are in black ink and appear to be of various individuals. A circular stamp is partially visible, containing some illegible text and a central emblem.

Por fim, a terceira e última reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 23 de maio de 2025, com a presença de todos os membros formalmente designados pela Portaria nº 37.831/2024.

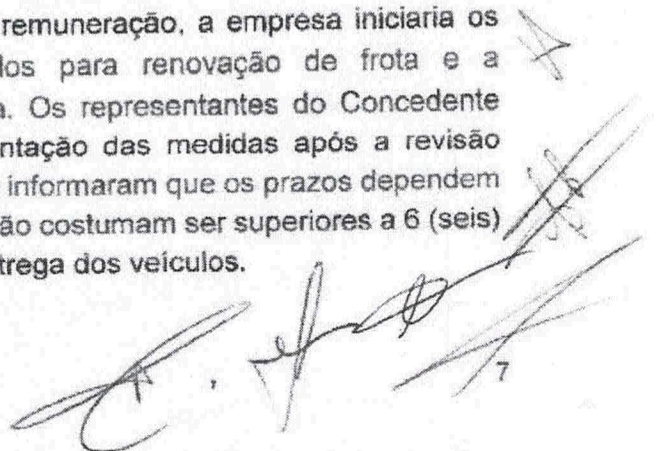
Representaram o Poder Concedente os senhores: (i) Rogério Lemos Valverde; (ii) Ulisses Aparecido de Jesus; e (iii) Marcelo Ramos. Pela Concessionária participaram: (i) Adilson Zuqueto; (ii) Gustavo Viscardi; e (iii) Caio Ferreira Ramos Silva.

Inicialmente, foi confirmado pelos representantes do Poder Concedente que os dados e documentos técnicos apresentados na reunião anterior foram devidamente submetidos à análise interna pelos setores competentes da Administração, os quais validaram a metodologia adotada, as premissas utilizadas e a coerência dos resultados obtidos. Com isso, houve formal manifestação de concordância, por parte dos técnicos municipais, quanto à procedimentalização dos estudos e à forma de apuração do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Ainda de modo introdutório às discussões realizadas àquela oportunidade, os representantes do Poder Concedente reiteraram que não há, na atualidade, disponibilidade orçamentária suficiente para a quitação integral do valor acumulado do desequilíbrio. Contudo, destacaram que a Administração manifesta disposição em avaliar medidas alternativas para quitação do débito.

A Concessionária, por sua vez, expressou sua concordância quanto à avaliação de soluções alternativas para a liquidação do passivo acumulado, desde que, como condição mínima e prévia, seja formalizado o reconhecimento do valor acumulado e a recomposição da remuneração contratual vigente, a fim de permitir a continuidade do serviço e a viabilização de investimentos urgentes e essenciais à melhoria do sistema, bem como em prova de ato de boa-fé da empresa em colaborar com o Poder Público enquanto se constrói uma solução definitiva para o pagamento do valor acumulado.

Além disso, os representantes da Concessionária informaram que, após promovida a recomposição da tarifa de remuneração, a empresa iniciaria os trâmites para a aquisição dos veículos para renovação de frota e a implementação da bilhetagem eletrônica. Os representantes do Concedente questionaram o tempo para a implementação das medidas após a revisão tarifária, e os representantes da empresa informaram que os prazos dependem do mercado automotivo, mas os prazos não costumam ser superiores a 6 (seis) meses da solicitação de compra até a entrega dos veículos.



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with checkmarks.

Na sequência, as partes analisaram a atualização do estudo econômico até o mês de maio de 2025, que indicou um desequilíbrio contratual acumulado de R\$ 34.000.649,49 (trinta e quatro milhões, seiscentos e quarenta e nove reais e quarenta e nove centavos). Com base nesse levantamento, apurou-se que, nas condições atuais de operação, a tarifa de remuneração necessária para recomposição da equação econômico-financeira seria de R\$ 13,80 (treze reais e oitenta centavos) por quilômetro rodado.

Mantido o modelo vigente, verificou-se que o subsídio tarifário mensal necessário para cobrir o déficit operacional seria de R\$ 392.287,58 (trezentos e noventa e dois mil duzentos e oitenta e sete reais e cinquenta e oito centavos). Dando continuidade às tratativas da reunião anterior, a Concessionária apresentou os cenários alternativos para redução do valor mensal do subsídio, conforme solicitado pela Administração.

Os cenários levaram em consideração diferentes combinações de medidas, entre as quais se destacam: (i) ajuste na idade média da frota; (ii) definição do número de veículos em operação; e (iii) eventual majoração da tarifa pública para R\$ 5,00 (cinco reais), tudo com base em parâmetros técnicos compatíveis com a realidade do sistema.

Descrição	Valor/Km	Idade Média Frota	Qtd Frota Op.	Qtd Frota Res.	PMM	IPKa	Km Mensal Estimado	Remuneração Mensal Estimada	Tarifa Pública	Passageiro Equiv. Mensal Estimado	Receita Tarifária Estimada	Subsídio Mensal Estimado
Cenário Operação Atual GEIPOT	R\$ 13,80	5 anos	12	3	4,275	1,34	51.255,43	R\$ 707.953,38	R\$ 4,60	68.623,00	R\$ 315.665,80	R\$ 392.287,58
Cenário Oper. Atual GEIPOT c/ Tarifa R\$ 5,00	R\$ 13,80	5 anos	12	3	4,275	1,34	51.255,43	R\$ 707.953,38	R\$ 5,00	68.623,00	R\$ 343.115,00	R\$ 364.838,38
Cenário 1 Proposta GEIPOT	R\$ 12,87	6 anos	12	3	4,275	1,34	51.255,43	R\$ 660.281,74	R\$ 5,00	68.623,00	R\$ 343.115,00	R\$ 317.166,74
Cenário 2 Proposta GEIPOT	R\$ 12,63	7 anos	12	3	4,275	1,34	51.255,43	R\$ 648.116,21	R\$ 5,00	68.623,00	R\$ 343.115,00	R\$ 305.001,21

Todos os membros do Grupo de Trabalho declararam ter tido acesso prévio e integral aos estudos atualizados, bem como aos respectivos cenários neles contemplados. Como consequência disso, declararam expressamente sua concordância com os dados apresentados, reconhecendo a consistência técnica das conclusões obtidas.

Por fim, os representantes da Concessionária destacaram que, em qualquer dos cenários para a promoção do reequilíbrio tarifário, se faz necessário que a Administração cumpra a previsão determinada no Contrato e promova anualmente reajuste tarifário e trienalmente a revisão ordinária, uma vez que estes mecanismos são o que permitem que o Contrato de Concessão não sofra com novos desequilíbrios tarifários.

Ao final, os representantes do Poder Concedente declararam ter ciência e iniciaram a elaboração imediata do Relatório Final consolidando todas as

8

análises promovidas ao longo do Grupo de Trabalho, com o objetivo de encaminhá-lo à deliberação da autoridade competente, a quem caberá a adoção das providências cabíveis à recomposição da equação econômico-financeira do contrato de concessão.

3. CONCLUSÕES

Com base nas três reuniões realizadas, nos estudos técnicos apresentados e nos dados validados pelas equipes técnicas do Poder Concedente e da Concessionária, conclui-se que o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 01/2015 restou técnica e juridicamente comprovado.

Todas as análises econômico-financeiras promovidas no âmbito do Grupo de Trabalho foram baseadas integralmente nas metodologias, critérios e parâmetros adotados contratualmente pela consultoria externa, empresa independente contratada previamente pelo Poder Concedente para esse fim, o que confere legitimidade, transparência e segurança técnica aos resultados obtidos, sendo o desequilíbrio acumulado até maio de 2025 no valor de R\$ 34.000.649,49 (trinta e quatro milhões, seiscentos e quarenta e nove reais e quarenta e nove centavos)- cujo valor, será, exclusivamente, destinado à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Quanto à revisão da tarifa de remuneração para reequilíbrio contratual, apresenta-se abaixo cenários alternativos para o reequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, os quais consideram ajustes operacionais e econômicos em três eixos principais: (i) alteração da idade média da frota; e (ii) eventual majoração da tarifa pública para o valor de R\$ 5,00 (cinco reais).

Descrição	Valor/Km	Idade Média Frota	Qtde Frota		PMVM	IPKa	Km Mensal Estimado	Remuneração Mensal Estimada	Tarifa Pública	Passageiro Equiv. Mensal Estimado	Receita Tarifária Estimada	Subsídio Mensal Estimado
			Op.	Res.								
Cenário Operação Atual GEIPOT	R\$ 13,80	5 anos	12	3	4.275	1,34	51.295,43	R\$ 707.953,38	R\$ 4,60	68.623,00	R\$ 315.665,00	R\$ 392.287,58
Cenário Oper. Atual GEIPOT +/- Tarifa R\$ 5,00	R\$ 13,80	5 anos	12	3	4.275	1,34	51.295,43	R\$ 707.953,38	R\$ 5,00	68.623,00	R\$ 343.115,00	R\$ 364.838,38
Cenário 1 Proposta GEIPOT	R\$ 12,87	6 anos	12	3	4.275	1,34	51.295,43	R\$ 660.281,74	R\$ 5,00	68.623,00	R\$ 343.115,00	R\$ 317.156,74
Cenário 2 Proposta GEIPOT	R\$ 12,63	7 anos	12	3	4.275	1,34	51.295,43	R\$ 648.116,31	R\$ 5,00	68.623,00	R\$ 343.115,00	R\$ 305.001,21

Tais cenários foram construídos com base em premissas atualizadas da operação e os valores dependem da atualização monetária anual (reajuste) para que o Contrato de Concessão esteja equilibrado ao longo do tempo.

Ressalta-se que, por razões de prudência e governança, os cenários apresentados não contemplam a extensão do prazo contratual como medida de reequilíbrio, ainda que tal alternativa seja, do ponto de vista jurídico, válida e permitida pela legislação vigente.

Ainda importa destacar que, ao longo das reuniões do Grupo de Trabalho, a Concessionária reiterou de forma enfática sua situação financeira crítica, diretamente associada ao desequilíbrio atual e acumulado do contrato. Nessa toada, diante da ausência de medidas concretas para recomposição da equação contratual, foi formalmente registrado que a empresa se dispõe a promover a rescisão consensual do contrato, caso não haja providências por parte da

Administração Pública, diante da inviabilidade de continuidade do serviço nos moldes atuais.

Destaca-se ainda que no âmbito 3ª reunião, o Poder Concedente voltou a afirmar que não dispõe de capacidade orçamentária para promover, de forma imediata, a quitação integral do valor acumulado do desequilíbrio.

Em substituição, manifestou interesse em soluções alternativas, como o instituto da dação em pagamento (previsto na Lei de Licitações e Contratos Administrativos), desde que devidamente estruturada sob os aspectos jurídico e financeiro.

A Concessionária, por sua vez, se comprometeu a colaborar, desde que ao menos a tarifa de remuneração seja reequilibrada, por meio da definição de uma remuneração compatível com os custos reais do serviço - tal condição foi apresentada como indispensável à continuidade das operações e à realização de investimentos mínimos, os quais poderão ser iniciados a partir do reequilíbrio tarifário.

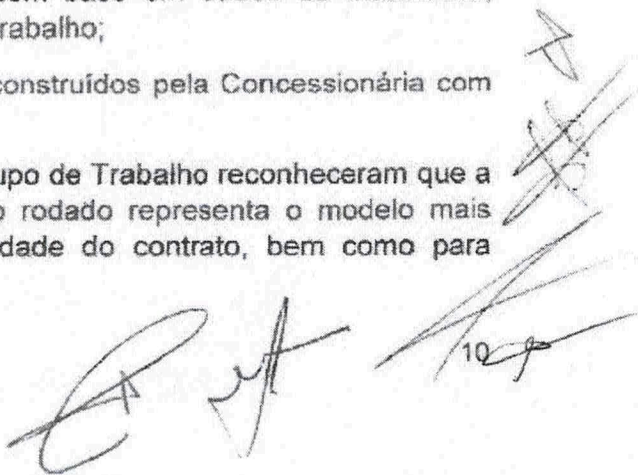
Nesse contexto, as partes reconheceram que, enquanto não houver ao menos o reequilíbrio da tarifa de remuneração, não é possível exigir o cumprimento de quaisquer obrigações acessórias previstas no Contrato de Concessão, limitando-se suas condições operacionais à continuidade da prestação do serviço essencial de transporte coletivo de passageiros.

Isso porque, a imposição de encargos adicionais — como renovação de frota ou implementação de novos sistemas — sem a devida recomposição econômica representaria risco direto à continuidade e regularidade do serviço público concedido.

Para fins de transparência, junto a este Relatório Final será acompanhado os seguintes documentos:

- Portaria nº 37.831/2024, que instituiu formalmente o Grupo de Trabalho Paritário;
- Estudo econômico elaborado originalmente pela Consultoria BERSI (Contrato nº 53/2023);
- Estudo complementar atualizado com base em dados de maio/2025, produzido no âmbito do Grupo de Trabalho;
- Síntese dos cenários alternativos construídos pela Concessionária com base nos parâmetros validados.

Por fim, todas as partes envolvidas no Grupo de Trabalho reconheceram que a estrutura de remuneração por quilômetro rodado representa o modelo mais adequado para assegurar a sustentabilidade do contrato, bem como para









Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like '10/25'.

promover autonomia ao Poder Concedente para a promoção de políticas públicas (como o programa tarifa zero).

Este modelo, além de garantir maior previsibilidade financeira e controle por parte do Poder Público, permite a implementação de políticas públicas de gratuidade, como a tarifa zero aos domingos, sem comprometer a estabilidade econômica da operação.

Ressalte-se, por fim, que todas as análises, dados e conclusões constantes deste Relatório Final são fruto dos estudos promovidos de forma paritária e colaborativa pelos representantes designados pelo Poder Concedente e pela Concessionária, exclusivamente para fins de subsídio técnico à deliberação da autoridade competente uma vez que os membros do Grupo de Trabalho não detêm competência para a formalização de compromissos financeiros ou adoção de providências executivas em nome das partes envolvidas.

Desta forma, o presente Relatório é encaminhado à autoridade competente para que, diante das constatações aqui formalizadas e da urgência da situação, sejam adotadas as providências cabíveis à recomposição da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão nº 01/2015.

Representantes do Poder Concedente	Assinatura
Rogério Lemos Valverde	
Ulisses Aparecido de Jesus	
Marcelo Ramos	
Representantes da Concessionária	Assinatura
Adilson Zuqueto	
Gustavo Viscardi	
Caio Ferreira Ramos Silva	



Câmara Municipal de Bebedouro

Comprovante de Protocolo

Protocolo: 52041/2025

Data/Hora: 21/07/2025 11:20

Correspondência Nº 432/2025

Autoria: VUG - Viação Urbana Guarulhos

Assunto: Resposta e esclarecimento ao Requerimento nº 84/2025

Roseli Cardozo

Assinatura / Carimbo