
RESPOSTA A IMPUGNAÇÃO - QUESTIONAMENTOS TÉCNICOS EM RELAÇÃO AO PROJETO BÁSICO

PROCESSO ADMINISTRATIVO: nº. 18.950/2022

EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA: nº. 01/2024

DATA PREVISTA PARA A REALIZAÇÃO DO CERTAME: 24/04/2024

**OBJETO: CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE
COLETIVO DE PASSAGEIROS**

Petrópolis, 17 de abril de 2024.

A Presidente da Comissão Especial de Licitação

Trata-se de impugnação encaminhada pela empresa CASCATINHA TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 31.134.760/0001-15, representada neste ato por Antonino dos Santos Rocha e Isidro Ricardo da Rocha.

1. SÍNTESE DAS RAZÕES

Foram apontadas possíveis ilegalidades no edital pelo impugnante, que seguem resumidamente abaixo:

(a). item (2.3) Da Violação ao art. 170 da CRFB, quando a exclusividade na execução dos serviços objeto do contrato;

(b). item (2.5) Das violações de ordem técnica existentes no Projeto Básico:

(b.1) subitem 2.5.1 Quanto a quilometragem programada;

(b.2) subitem 2.5.2 - Do valor atribuído no Projeto Básico para os veículos novos;

(b.3) subitem 2.5.3 - Da incompatibilidade entre o preço do óleo diesel praticado no mercado e o preço considerado no Projeto Básico;

(b.4) subitem 2.5.4 - Da ausência de memória de cálculo do fator de utilização de motoristas;

(b.5) subitem 2.5.5 - Da incompatibilidade entre o valor considerado a título de encargos sociais no Projeto Básico e valor real a ser pago

pelo licitante.

2. DA ANÁLISE

Cabe inicialmente esclarecer que o Sistema Urbano de Transportes de Petrópolis possui características operacionais muito próprias, que carecem que destaque nesta etapa.

Operacionalmente o Sistema adota o modelo de integração total, promovendo o deslocamento de qualquer passageiros no sentido (O)rigem x (D)estino com o pagamento de apenas (01) uma tarifa, dessa forma, ofertando aos usuários modicidade tarifária e consequente inclusão social.

Ainda neste sentido, também pratica o modelo de cobrança por tarifa única/social, de forma que a cobrança não tem variação de valor cobrado pelo transporte público do usuário, quanto ao tempo ou à distância de seu trajeto.

A cobrança de uma tarifa única, permite uma maior inclusão social da população, dado que os usuários de menor renda que moram habitualmente nas periferias da cidade e percorrem distâncias maiores.

O referido formato de cobrança, tem previsão legal na Lei Orgânica do Município.

(....) Art. 173.

III - tarifa social, assegurada a gratuidade aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos e aos alunos da Rede Pública até a conclusão do ensino fundamental;(...)

Face a forma de operação com integração intermodal e cobrança por tarifa única, as 222 (duzentas e vinte e duas) linhas de serviço, são subdividas em 5 lotes, sendo cada lote concedido exclusivamente a cada operador, como forma de garantir o equilíbrio Econômico-Financeiro do contrato, evitando a concorrência ruínosa.

Socialmente, o modelo adotado também evita uma concorrência excessiva pelas linhas de serviço mais rentáveis e consequentemente o não interesse pela exploração das linhas de cunho

social, com baixa demanda e menor rentabilidade.

Dito isso, passamos ao enfrentamento das razões trazidas pelo Impugnante:

(a). item (2.3) Da Violação ao art. 170 da CRFB, quanto a exclusividade na execução dos serviços objeto do contrato;

Conforme citado anteriormente, o Sistema de Transporte Urbano de Petrópolis possui em operação 222 linhas.

O atual certame tem por objetivo a concessão de 28 linhas que representa apenas 13% das linhas em operação no sistema urbano.

Por essa amostra, fica evidente que não há exclusividade de operação que caracterize monopólio operacional do sistema.

Como também já citado, por características própria, o Sistema Urbano de Petrópolis foi concedido em Lotes, considerando a área de exploração e o equilíbrio Econômico-Financeiros dos lotes.

Inclusive a Lei Orgânica do Município trata o tema da seguinte forma:

(....) Art. 127. Nos contratos de concessão ou permissão de serviços públicos serão estabelecidos, entre outros:

§ 1º Na concessão ou na permissão de serviços públicos, o Município reprimirá qualquer forma de abuso do poder econômico, principalmente as que visem à dominação do mercado, à exploração monopolística e ao aumento de lucros.(...)

(b). item (2.5) Das violações de ordem técnicas existentes no

Projeto Básico:

Neste item a Impugnante monopoliza suas acusações em elementos utilizados na elaboração da Planilha de Estimativa de Custo, que por consequência demonstra o valor da tarifa que será praticada.

Como já mencionado anterior, o sistema de cobrança adotado no Município impossibilita variações por ordem operacional, sendo admitida apenas a cobrança da tarifa única, conseqüentemente, o futuro concessionário público, também seguirá essa ordem.

A Planilha seguiu a metodologia instituída pelo ANEXO I - METODOLOGIA DO CÁLCULO TARIFÁRIO PARA O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS da RESOLUÇÃO Nº 001/2016, elaborada pela CPTRANS e inspirada no documento "Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos - Instruções Práticas Atualizadas", Ed. 1996, desenvolvido e publicado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT/MT. Como preconizado por esta empresa, Petrópolis avaliou e realizou os ajustes que entende como necessários visando a devida remuneração ao operador e o menor custo de tarifa a população, evitando a oneração desse valor com apropriações fora da realidade de mercado dos operadores.

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

(b.1) subitem 2.5.1 Quanto a quilometragem programada;

É questionada a quilometragem média mensal de 264.667 km apresentado no Projeto Básico, sob as fls. 30/31, contrapondo o valor de 189.477,00 km apresentado no Estudo de Viabilidade, na planilha de composição dos custos, sob as fls. 60/70.

Neste subitem o Impugnante questiona a utilização na Planilha de Estimativa de Custo do total de 189.477 km/mês, em detrimento ao total de 264.667 km/mês.

A Planilha de Estimativa de Custo foi elaborada com base nos dados efetivamente produzidos nos últimos 12 (doze) meses, conforme preconizado pela metodologia.

Quando se utiliza informações reais, nesta fica consignado as supressões de quilometragem ocorridas por fatores de casos fortuitos, falhas operacional que são condições inerentes ao serviço alvo da concorrência.

Além disso, cabe destacar a sazonalidade dos meses, considerando total de dias úteis, períodos de férias, feriados prolongados etc, que afetam a produção de quilômetros devida a variação na oferta de transporte.

Ainda considerando, o conceito estreito e presente de modicidade tarifária, o Concessionário só pode ser remunerado pelo que efetivamente produz, neste caminho e considerando a metodologia de cálculo tarifário que sempre utiliza de dados pretéritos, em caso, havendo aumento da produção de km, motivado pela maior eficiência, no momento da revisão tarifária, tal eficiência será contemplada.

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

(b.2) subitem 2.5.2 - Do valor atribuído no Projeto Básico para os veículos novos;

É questionado o valor de R\$515.259,38 para o ônibus completo apresentado no Projeto Básico sob as fls. 60/63. Segundo o impugnante, houve subestimação do valor na ordem de 31,5%, e que o valor de mercado praticado no Rio de Janeiro é de R\$677.374,73.

A apropriação deste item no cálculo, tomou como base os valores de veículos adquiridos por empresas concessionárias do transporte urbano do Município.

Além disso, o valor médio de remuneração e depreciação dos veículos, foi formado a partir do cálculo médio ponderado, considerando os tipos de veículos que serão utilizados na operação.

Os valores estão dentro de padrões aceitáveis, uma vez que NÃO HÁ EXIGÊNCIA DE FROTA ZERO KM, portanto, o licitante terá total flexibilidade para compor a frota que será utilizada na operação com veículos novos e seminovos que reconhecidamente tem menor custo de aquisição.

Ainda no conceito de modicidade tarifária, destacamos que por prática o Município de Petrópolis atualiza o preço de veículo após o efetivo investimento, de maneira a não onerar a população com impacto sobre a tarifa pela utilização de um equipamento que não se encontra disponível para uso.

Ainda que o veículo novo guarde alguma relação com o veículo real em operação, o novo, muito possivelmente, dispõe de implementos e novidades - e por isso em geral custa mais caro - de que o veículo real não dispõe, e de que os usuários não estão fazendo uso. Estaria então, nesse caso, o poder público possibilitando o pagamento por um investimento não realizado.(ORRICO et. al., 1996, p. 227)

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

(b.3) subitem 2.5.3 - Da incompatibilidade entre o preço do óleo diesel praticado no mercado e o preço considerado no Projeto Básico;

É questionado o valor de R\$4,00 por litro de óleo diesel, utilizado na planilha de composição de custos. Segundo o impugnante, houve subestimação de preços e que o valor de mercado praticado no Rio de Janeiro é de R\$5,27 por litro para distribuição e R\$6,04 por litro para revenda.

Como já relatado em questões anteriores, as Planilhas de Cálculo de Custo do Sistema de Petrópolis, sempre tomam como base preços de insumos que efetivamente foram adquiridos, com relação ao combustível não é diferente.

Pesquisa do site da ANP consideram os preços em postos de combustível, enquanto os Concessionários adquirem o combustível diretamente das Distribuidoras em preço inferior ao restante dos consumidores.

Dessa forma, avaliamos que os valores apropriados são compatíveis com a pesquisa de preços realizada entre os Operadores do Sistema Urbano de Petrópolis.

Vale além disso, destacar que o preço do combustível sobre ampla variação de mercado para mais e para menos com muita frequência e conseqüentemente.

Conforme metodologia de cálculo aplicada, no momento de revisão tarifária a apropriação do valor será ajustado a realidade do momento.

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

(b.4) subitem 2.5.4 - Da ausência de memória de cálculo do fator de utilização de motoristas;

É questionada a ausência da referida memória de cálculo, que define o valor de 2,5464 para o índice, na fl. 66 do Projeto Básico.

Após análise foi verificado a falta do elemento questionado e dessa forma, o mesmo será disponibilizado aos Licitantes.

(b.5) subitem 2.5.5 - Da incompatibilidade entre o valor considerado a título de encargos sociais no Projeto Básico e valor real a ser pago pelo licitante.

É questionado o valor de 43,05% utilizado na planilha de custos para expressar o percentual relativo aos encargos sociais e trabalhistas. Segundo o impugnante, deveria estar contabilizado a incidência do intervalo intrajornada indenizado, conforme Convenção Coletiva de Trabalho em vigor, o que elevaria o percentual para 55%.

Após análise das informações constantes no CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2023/2024, observa-se que a VIGÊNCIA DA CONVENÇÃO foi até 29 de fevereiro de 2024.

Destacando a redação da CLÁUSULA VIGÉSIMA - DO INTERVALO PARA ALIMENTAÇÃO, a mesma faz ressaltava quanto a dubiedade do assunto:

(...) Parágrafo Oitavo - Diante da res dúbia quanto a possibilidade do efetivo gozo do intervalo acima mencionado, fica convencionado entre as partes que os empregadores, a partir de 01 de março de 2023, se comprometem a indenizar os 30 (trinta) minutos de intervalo, por dia efetivo de trabalho, na

***forma do art. 71 §4 da CLT,
conforme tabela abaixo: (...)***

Considerando que Convenção ultrapassou o prazo de validade, que a CLT prevê negociações entre Empregados e Empregadores para os acordos e que não há uma clareza sobre a continuidade da referida Cláusula, entendemos que tal ônus não poderá recair sobre o custo de operação do sistema e conseqüentemente a população, enquanto responsável pelo pagamento da tarifa.

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

Sendo o que se apresenta para o momento, estamos à disposição para quaisquer questionamentos futuros.

Alexandre E. de Lima
Ch. Divisão Transportes Públicos

Izamari Machado
Ch. Divisão de Tecnologia e Estatística