
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, 19 de abril de 2024.

A Presidente da Comissão Especial de Licitação

Trata-se de impugnação encaminhada pela empresa AUTO VIAÇÃO I9 ANDRADAS LTDA. ME, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 09.181.948/0001-65, representada neste ato por Romualdo Tavares de Almeida Neto.

1. SÍNTESE DAS RAZÕES

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

- (a). item (II.2) Da ilegalidade flagrante pela ausência de justificação da situação de exclusividade do objeto licitado
- (b). item (II.8) Da ilegalidade da vedação velada à participação de consórcios na licitação – da ausência de justificativa técnica para restrição
- (c). item (II.9) Da ilegal omissão no tocante à indicação de possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias
- (d). item (II.10) Ilegalidade da previsão de disponibilização imediata da frota e garagem (após assinatura do contrato) e estabelecimento de prazo exíguo para início da operação

- (e) Item (II.11) – Da Defasagem e incompletude do estudo de viabilidade
- (e.1)** Indica erro na numeração e na referência dos anexos, onde o item 6 do Anexo I – Projeto Básico refere-se à planilha tarifária contida no Anexo IV, enquanto que esse documento aponta apenas termos de compromissos em relação à disponibilização de frota.(Parágrafos 1 a 3 da fl. 35);
 - (e.2)** Indica falta da informação relativa à demanda que é custeada pela gratuidade na integração tarifária. (Parágrafos 4 a 6 da fl. 35);
 - (e.3)** Aponta defasagem temporal de 9 meses do estudo de viabilidade, cuja data base é de junho de 2023. (Parágrafo 2 da fl. 36);
 - (e.4)** É questionado o valor de R\$4,006 por litro de óleo diesel, utilizado na planilha de composição de custos. Segundo o impugnante, o preço médio do óleo diesel em junho de 2023, data-base do estudo de viabilidade, era de R\$4,476 por litro segundo a ANP.(Parágrafo 3 a 5 da fl. 36);
 - (e.6)** É questionado o lapso temporal que haverá entre a data-base do estudo de viabilidade (junho de 2023) e o primeiro reajuste de tarifa, que se dará, segundo a minuta contratual, em abril de 2025, ou como um intervalo de 22 meses. (Último parágrafo da fl. 37 e primeiro parágrafo da fl. 38);
 - (e.7)** São questionadas as inconsistências apresentadas entre os dados operacionais apresentados no item 14.3 do Anexo I – Projeto Básico e os dados apresentados no Estudo de Viabilidade. (Parágrafo 3 e 4 da fl. 38);
 - (e.8)** É questionado o valor de R\$515.259,38 para o ônibus completo no Padrão Euro6 apresentado no Projeto Básico sob as fls. 60/63. Segundo o impugnante, houve subestimação do valor que seria no montante R\$803.430,00, conforme pesquisa de mercado efetuado em editais de concessão de transporte coletivo em três municípios do estado de São Paulo (Parágrafo 5 da fl. 38 até o final da fl. 41).

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 conseqüente 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 subdivididas 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 conseqüentemente 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 (II.2) Da ilegalidade flagrante pela ausência de justificção da situação de exclusividade do objeto licitado;

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.(...)

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

(b). item (II.8) Da ilegalidade da vedação velada à participação de consórcios na licitação – da ausência de justificativa técnica para restrição

Conforme já citado, o lote objeto da atual licitação representa apenas 13% do total das linhas em operação no sistema urbano, ou seja, é um grupo muito pequeno de linhas a serem operadas para que seja aberta a possibilidade de participação de várias empresas na formação de consórcios. Entendemos que essa opção seria válida se o lote fosse grande ou complexo o suficiente para não poder ser operada somente por uma empresa.

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

(c). item (II.9) Da ilegal omissão no tocante à indicação de possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias

As únicas fontes de receitas da presente concessão estão previstas no Projeto Básico, e referem-se exclusivamente às tarifas pagas pelos usuários e Vale Educação.

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

(d). item (II.10) Ilegalidade da previsão de disponibilização imediata da frota e garagem (após assinatura do contrato) e estabelecimento de prazo exíguo para início da operação

O Município tem urgência em realizar nova contratação para operação das linhas a serem licitadas, para que a operação não seja interrompida e a população seja prejudicada. Por isso, entendemos que o prazo estipulado no Projeto Básico é suficiente para disponibilizar frota e garagem para dar início à operação pelo novo concessionário.

Assim sendo, não consideramos válido este questionamento.

(e) Item (II.11) – Da Defasagem e incompletude do estudo de viabilidade

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.

(e.1) Indica erro na numeração e na referência dos anexos, onde o item 6 do Anexo I – Projeto Básico refere-se à planilha tarifária contida no

Anexo IV, enquanto que esse documento aponta apenas termos de compromissos em relação à disponibilização de fota.(Parágrafos 1 a 3 da fl. 35);

Em análise verificamos a inconsistência citada, sendo a mesma corrigida.

(e.2) Indica falta da informação relativa à demanda que é custeada pela gratuidade na integração tarifária. (Parágrafos 4 a 6 da fl. 35);

Temos inicial a informar que tais dados foram extraídos da média histórica produtiva do Lote alvo da Concorrência.

Informamos que em média de 12 (doze) meses, o referido lote transporta 73.905 usuários integrados.

(e.3) Aponta defasagem temporal de 9 meses do estudo de viabilidade, cuja data base é de junho de 2023. (Parágrafo 2 da fl. 36);

Avaliamos que o estudo de viabilidade apresenta-se dentro da realidade atual do Sistema Urbano de Transporte, de forma que não consideramos válido este questionamento.

(e.4) É questionado o valor de R\$4,006 por litro de óleo diesel, utilizado na planilha de composição de custos. Segundo o impugnante, o preço médio do óleo diesel em junho de 2023, data-base do estudo de viabilidade, era de R\$4,476 por litro segundo a ANP.(Parágrafo 3 a 5 da fl. 36);

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.

(e.7) São questionadas as inconsistências apresentadas entre os dados operacionais apresentados no item 14.3 do Anexo I – Projeto Básico e os dados apresentados no Estudo de Viabilidade. (Parágrafo 3 e 4 da fl. 38);

Informamos as referidas inconsistências foram ajustas em conformidade com o Estudo de Viabilidade Econômico-Financeiro.

(e.8) É questionado o valor de R\$515.259,38 para o ônibus completo no Padrão Euro6 apresentado no Projeto Básico sob as fls. 60/63. Segundo o impugnante, houve subestimação do valor que seria no montante R\$803.430,00, conforme pesquisa de mercado efetuado em editais de concessão de transporte coletivo em três municípios do estado de São Paulo. (Parágrafo 5 da fl. 38)

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.

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