

**ILMO. SR. ROBERTO DOS SANTOS RAMALHO
PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE
LICITAÇÃO
CONCORRÊNCIA Nº 01/2015
PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS - RS**

ENOC BRAGA GUIMARÃES, brasileiro, casado, advogado inscrito na OAB/RS sob o nº 49.671, com escritório profissional na cidade do Rio Grande – RS, na Rua Napoleão Laureano, 155 - Centro, portador do C.P.F. nº 756.182.060-72, representando empresas operadoras de transporte coletivo urbano, interessadas em participarem do procedimento licitatório em questão, as quais serão oportunamente divulgadas, vem respeitosamente perante V.Sa., apresentar pedido de **ESCLARECIMENTOS**, ao edital e anexos da Concorrência nº 001/2015, pelos seguintes fatos e fundamentos:

10 1-) O item 4.6 do instrumento convocatório, diz o seguinte:

*“4.6 – A linha Interbairros, operada pela Empresa São Jorge, cujo contrato de concessão tem validade até 25 de dezembro de 2016, somente será operada pelo vencedor deste processo licitatório após o término do atual contrato de concessão, ou seja, a contar de 26 de dezembro de 2016.”*O grifo é nosso.

Por sua vez, o ITEM 4.3 DEMANDA EQUIVALENTE, do Anexo II, PROJETO BÁSICO – ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS, diz o seguinte no sub-item Observações:

“OBS: As Linhas Interbairros, operadas pela Empresa São Jorge, transportam em média 190.900 passageiros equivalentes/mês.”

Já item 4.4, PERCURSO MÉDIO MENSAL, diz o seguinte no sub-item observações:

“OBS: As Linhas Interbairros, operadas pela Empresa São Jorge, percorrem em média 123.000 km/mês.”

Diante de tais informações é possível concluir que a Empresa São Jorge opera em torno de 9% (nove por cento) do Sistema de Transporte Público de passageiros de Pelotas.

Entretanto, o vencedor do certame somente irá operar este percentual após o dia 25/12/2016, sendo que a futura operação do restante do Sistema, poderá iniciar ainda no ano de 2015, caso todas as fases do certame transcorram de forma normal.

Assim, o futuro operador, deixará de operar 9% do sistema, pelo período mínimo de um ano, o que tem reflexos no valor do contrato, nos valores de garantia, e principalmente nas composições de custo, com a consequente alteração no cálculo tarifário.

Há que se destacar que no período de um ano, deixarão de serem transportados no mínimo dois milhões e trezentos mil passageiros, com perda de receita de mais de seis milhões e meio de reais.

Poderia ser feita uma análise singela da situação, alegando-se que como o futuro operador não irá operar estas linhas no início do contrato, não teria despesas e portanto, estaria justificada a perda de receita.

Tal raciocínio seria plausível, não fosse a necessidade de apresentação da frota necessária para operar todo o sistema, INCLUSIVE AS LINHAS OPERADAS PELA EMPRESA SÃO JORGE, bem como as influências desta subtração no impacto do valor final da tarifa calculada.

A Planilha de Cálculo Tarifário – Tarifa Teto, Anexo IV.1 do instrumento convocatório, apresenta uma tarifa de R\$ 2,886 (dois reais, oitenta e oito centavos e seis milésimos), considerando a frota total do sistema, a quilometragem total percorrida e o número total de passageiros transportados em todo o Sistema, incluindo as linhas operadas atualmente pela Empresa São Jorge.

Entretanto, ao realizarmos a simulação da tarifa teto, conforme se observa na cópia ora anexa (doc. 01) excluindo-se proporcionalmente o número de veículos da planilha, bem como o número de passageiros e a quilometragem percorrida pela Empresa São Jorge, obtemos uma tarifa teto de R\$ 3,02 (três reais e dois centavos).

Portanto, torna-se impossível a licitante apresentar uma tarifa inicial, onde será disponibilizada uma frota operacional, que não será utilizada no mínimo durante o primeiro ano de vigência do contrato, aplicando-se uma planilha de cálculo onde estão contidos elementos que no mínimo durante o primeiro ano de vigência da concessão não são o espelho da realidade.

Quando do início da operação destas linhas, a frota que foi ofertada, á terá no mínimo um ano mais de idade média, sendo que alguns veículos, mesmo sem terem sido utilizados, precisarão serem substituídos, face a idade limite para operação de dez anos.

Deste modo, percebe-se que é impossível se chegar a um valor justo e módico de tarifa, como pretende a legislação municipal, havendo a necessidade de apresentação de vinte veículos que não serão utilizados no primeiro ano de vigência do contrato de concessão.

Diante do exposto, requer sejam esclarecidos os seguintes itens:

a-) Deverão ser incluídos na Planilha de Cálculo - Proposta Financeira, Anexo IV. 2 do edital, os veículos, passageiros e quilometragem relativos as linhas operadas pela Empresa São Jorge?

b-) Em caso afirmativo, esclarecer de que forma se dará a remuneração e depreciação dos veículos que ficarão parados?

c-) Ainda em caso afirmativo, de que forma se dará a compensação pelo número de passageiros que deixarão de serem transportados, reduzindo o valor da receita da futura operadora, bem como a receita total prevista no contrato?

d-) Neste caso, como ficarão os valores para apresentação da garantia de execução do contrato?

e-) Em caso negativo, será recalculada e republicada a Planilha de Cálculo Tarifário – Tarifa Teto, constante do Anexo IV. I do edital?

f-) Em caso negativo, será feito novo recálculo da tarifa a contar de 25/12/16?

g-) Ainda em caso negativo como ficará a garantia de execução do contrato?

seguinte:

2-) O art. 7º, I da Lei Municipal nº 5.854/11, diz o

Art. 7º O Poder Público Municipal poderá delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte:

I – a concessão será outorgada, sempre mediante licitação, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;” o grifo é nosso.

teor:

Por sua vez o item 12.8 do edital, apresenta o seguinte

12.8 As empresas estrangeiras que participarem isoladamente ou por meio de CONSÓRCIO, que não funcionem no Brasil, deverão apresentar a documentação exigida em conformidade com a legislação do país de origem, devendo, tanto quanto possível, atender às exigências de habilitação, mediante documentos equivalentes, autenticados pelos

respectivos consulados e traduzidos por tradutor juramentado. O grifo é nosso.

Assim, o instrumento convocatório, em total discrepância com a legislação municipal vigente prevê a participação de empresas no certame.

Diante do exposto, requer seja esclarecido como poderá haver a participação de empresas estrangeiras no certame, se a legislação municipal determina que as concessões sejam outorgadas somente a empresas brasileiras?

3-) O art. 14 Lei Municipal 5.854/11, apresenta a seguinte redação:

“Art. 14 O Poder Público Municipal, através de seu poder regulamentar, com base em estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

§ 1º Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I – para concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato podendo haver prorrogação de no máximo mais 10 (dez) anos desde que cumpridas todas as exigências contidas no edital com respectivos compromissos de investimentos de bens, ressalvada a hipótese disposta no § 2º deste artigo;

II – para permissão: até 1 (um) ano, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até (três) meses, devidamente justificada pelo Poder Público.

§ 2º Todos os dados e parâmetros dos respectivos incisos deste artigo serão amplamente divulgados aos usuários, através das páginas da internet do Poder Público Municipal e de outros veículos de comunicação.” Os grifos são nossos.

A legislação municipal é clara ao determinar a possibilidade de prorrogação contratual, a qual deverá ser decidida a conveniência ou não ao Poder Público ao final do contrato e não quando do

início do procedimento licitatório, entretanto o item 7.1. do edital da Concorrência Pública em questão, diz o seguinte:

“7.1 – O prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, contados da data da expedição da ordem de serviço para início da operação dos serviços, sem prorrogação.”

Cumpre destacar que tal norma legal, conforme frisa o caput do referido artigo, foi realizada com base em estudos técnicos e econômicos, portanto, não pode ser simplesmente suprimida quando da elaboração de um edital de licitação, ato administrativo que jamais pode desprezitar a norma legal vigente.

Ademais no caso específico deste procedimento licitatório, que estabeleceu a idade máxima dos veículos em dez anos, os veículos novos que iniciarem a operação, terão de serem substituídos por outros ao final do período de dez anos de execução do contrato, sendo substituídos por outros que poderão operar pelo período restante do contrato, ou seja, de cinco anos, onde não haverá a amortização dos investimentos, restando resíduos indenizatórios a operadora do sistema.

Diante do exposto, solicitasse esclarecimentos e fundamentos da não aplicabilidade da norma legal vigente, prevendo a possibilidade de prorrogação do contrato por mais dez anos após o seu término?

art. 31:

4-) A Lei Municipal 5.854/2011, dispõe o seguinte no

“O edital de licitação estabelecerá que a nova empresa ou consórcio contratado, deverão manter no seu quadro funcional todos os trabalhadores já vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano, preservando os direitos adquiridos que integra, o patrimônio jurídico trabalhista dos mesmos e garantindo a estabilidade, no mínimo, por dois (02) anos do emprego dos mesmos.”

Tal dispositivo legal, embora não conste do edital, não pode ser desconsiderado pelo futuro operador, visto que a norma legal está vigente.

Diante do exposto, requer seja esclarecido de que forma e em que percentual deverão ser absorvidos os trabalhadores atualmente vinculados ao sistema, bem como de que forma serão realizadas as rescisões de contrato de trabalho e quais as hipóteses em que poderão haver demissões?

5-) Por sua vez, o art. 33 da já mencionada Lei Municipal 5.854/11, diz o seguinte:

“Art. 33 Eventual indenização às atuais permissionárias será feita pela empresa ou consórcio vencedor da concorrência pública para operação no transporte coletivo urbano, pelos valores que forem apurados nos termos do artigo 35 e dos parágrafos 2º à 6º do artigo 42 da Lei Federal nº 8.987, de 13.02.1995, com a nova redação que lhe foi dada pelo artigo 58 da Lei Federal nº 11.445, de 05.01.2007, com as seguintes adaptações suplementares:

I - O valor de outorga será composto da soma de duas parcelas: uma destinada ao pagamento das indenizações relativas à desmobilização das atuais permissões, apuradas por auditoria e acordadas com as permissionárias, e outra destinada a investimentos em transporte e trânsito pelo município, podendo o valor excedente ao das indenizações ser pontuado conforme critério a ser estabelecido no edital de licitação até o limite do valor de outorga.

II - Até a data de assinatura do contrato de concessão, deverá o vencedor do certame comprovar o depósito do valor correspondente ao preço de outorga fixado no edital, em dinheiro ou em dois cheques administrativos, um do valor da indenização e outro, da oferta excedente até o limite fixado, a fim de que o município repasse as permissionárias participantes que foram vencidas até a data da assinatura do contrato, mediante plena, geral e irrevogável quitação destas, o valor das indenizações

auditadas e acordadas na forma do art. 42 da Lei 8.987/95, incorporando aos cofres municipais a diferença a maior relativo ao valor fixado no edital.

III - Para efeito do inciso anterior, as permissionárias atuais que participarem da licitação, isoladamente ou em consórcio, poderão utilizar como parte do lance, o valor do crédito, auditado e acordado, com declaração de, caso vencedoras, darem quitação plena, geral e irrevogável ao município das obrigações subjacentes que deram origem aos valores indenizatórios, podendo as permissionárias que não participarem da licitação, ceder seu crédito aos participantes.

IV - No caso de não cumprimento da obrigação de comprovação de depósito no valor de outorga, até a assinatura do contrato, na forma dos parágrafos anteriores, o licitante vencedor será desclassificado e convocado o segundo classificado e assim por diante.

V - O valor pago diretamente ao município como outorga no processo licitatório e prorrogação de contrato será investido integralmente na melhoria do sistema de transporte urbano e municipal." Os grifos são nossos.

Tal dispositivo também não foi incorporado ao edital, entretanto, a norma legal é clara ao afirmar que "eventuais indenizações as atuais permissionárias será feita pela empresa ou consórcio vencedor da concorrência pública".

O referido diploma legal determina ainda que haja no procedimento licitatório um valor de outorga, que servirá para além do pagamento das referidas indenizações, investimento em transporte e trânsito no município.

Diante do exposto, solicitasse esclarecimentos no seguinte sentido:

a-) Existem indenizações devidas as atuais permissionárias?

b-) Em caso afirmativo, qual o valor atualizado?

c-) Ainda em caso afirmativo, quem e de que forma realizará o pagamento?

d-) Existem valores a serem investidos em transporte e trânsito pela vencedora do certame?

e-) Em caso afirmativo, qual o valor, forma e prazos?

P.O.
seguinte teor:

6-) Já o art. 3º da Lei Municipal 5.854/11, apresenta o

“Art. 3º Compete à Secretaria Municipal da Segurança, Transporte e Trânsito - SMSTT, Órgão Gestor Municipal, a implementação da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Municipal, através de ações de sua competência, tais como a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município, inclusive aquelas a serem realizadas pelas Concessionárias do Transporte Coletivo Municipal, ordenadas por força dos respectivos contratos de concessão e/ou permissão.

Parágrafo Único - As decisões do referido Órgão Gestor Municipal, deverão ser precedidas de parecer do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, dentro de suas atribuições de assessoramento ao Poder Executivo, e como forma de garantir o processo democrático na gestão do Transporte Público em Pelotas.” Os grifos são nossos.

O edital apresenta inúmeras normas operacionais, bem como exigências tais como idade média e máxima da frota, lotação dos veículos, condições estas que impactam diretamente na tarifa a ser suportada pelos usuários do sistema.

Diante do exposto, requer sejam esclarecidos quais estudos concluíram pela exigência e especificação da frota, em especial das idades máximas previstas no edital, sendo enviadas cópias das referidas decisões, bem como do parecer do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, nos termos do § único do referido diploma legal?

10.
7-) Especificamente quanto a idade média da frota, o art. 5º, II, da Lei Municipal 5.854/11, diz o seguinte:

“Art. 5º Constituem diretrizes específicas da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Urbano:

I - modificação gradual do perfil da frota, conforme metas que serão estabelecidas no Projeto de Troncalização e Integração Física - Tarifária do Transporte Coletivo Municipal, visando operar as linhas de grande demanda e linhas tronco nos entrecpicos, com carros tipo Low Enter (piso baixo), operar as linhas tronco com carros articulados e dotar as linhas alimentadoras com demandas concentradas também com veículos articulados. As linhas com demanda reduzida deverão operar com ônibus leves tipo midibus;

a) Somente os ônibus leves tipo microônibus - de até 28(vinte e oito) assentos, poderão ser operados sem utilização de cobrador de passagem, devendo a (s) concessionária (s) remanejá-los para outras linhas ou reaproveitá-los em outras funções, não sendo admitidas demissões por este motivo;

II - elaboração de estudos para modificação na idade média da frota, quando for o caso, mantendo o princípio da efficientização e de qualidade do serviço público possibilitando a redução do preço da tarifa;

III - elaboração de estudos sistemáticos visando o barateamento da tarifa, à luz das novas técnicas, da modernização dos veículos e dos combustíveis utilizáveis, da revisão das características da frota, da nova sistemática troncalizada, de mudanças tributárias e demais itens pertinentes;

IV - efficientização do serviço através do estabelecimento de metas de redução de consumo ou aumento das metas de utilização de insumos, desimpactando diretamente a tarifa;

V - buscar recursos que viabilizem a melhoria das condições fora do ônibus, através da construção de abrigos, estações secundárias e principais, pavimentação dos passeios públicos, sinalização dos pontos de embarque/desembarque;

VI - modernização e adequação dos pontos de ônibus;

VII - implantação obrigatória do serviço de transporte

coletivo urbano aos sábados, em linhas com movimentação superior a 20.000 (vinte mil) passageiros/mês e aos sábados, domingos e feriados, para linhas com movimentação superior a 40.000 (quarenta mil) passageiros/mês;

VIII - implantação gradativa de sistema de informação ao público nas estações de ônibus e no interior dos ônibus, baseado em tecnologia GPS ou outra adequada, permitindo ao usuário saber o tempo de espera para a linha de interesse, e no caso do usuário embarcado, qual a próxima estação para desembarque;

IX - implantação de um centro de controle integrado, reproduzindo as informações on-line, no órgão gestor, incluindo:

a) monitoramento de imagens de terminais e canaletas exclusivas;

b) localização automática de veículos via GPS;

c) movimentação de passageiros nas validadoras.

X - instituição da publicação anual da Cartilha do Usuário explanando o funcionamento do sistema, o planejamento e funcionamento das linhas e horários, com mapas e planilhas que permitam o melhor entendimento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, bem como, expondo como fazer sugestões e reclamações;

XI - implantação de novas canaletas exclusivas, priorizando o transporte coletivo nas vias onde o fluxo de coletivos ultrapassar os 50 (cinquenta) ônibus/hora/pico;

XII - somente poderão ser instituídas novas gratuidades ou abatimentos tarifários com a indicação de receita correspondente que as custeie, sem ônus para os demais usuários do serviço, excetuadas as integrações tarifárias atinentes ao projeto de troncalização e integração do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;

XIII - gratuidade aos maiores de 60 (sessenta) anos, em consonância com o disposto na Lei Orgânica Municipal;

XIV - estabelecimento do mês de novembro de cada ano para efetuar as revisões tarifárias;

XV - funcionamento do Serviço de Atendimento ao

Cliente - SAC 0800, da concessionária do transporte coletivo urbano, especialmente para bloqueio de cartões furtados, roubados ou extraviados, inclusive nos finais de semana e feriados;

a) o Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC 0800, da concessionária do transporte coletivo urbano, atenderá gratuitamente chamadas telefônicas de celulares e telefones fixos;

XVI - a disponibilização em todas as linhas de ônibus adaptados para os portadores de necessidades especiais;

XVII - simplificação dos procedimentos e redução da burocracia e das exigências para obtenção do passe-livre para pessoas com deficiência, visando a facilitação, agilidade e ampliação do acesso ao benefício pelos usuários necessitados; de acordo com a lei municipal nº 5.212/2006;

XVIII - os critérios para a emissão do cartão de passe livre para pessoas com deficiência (PCD's) serão definidos pelo órgão gestor, de acordo com a lei municipal nº 5.212/2006." Os grifos são nossos.

Sabidamente a redução ao longo da contratação da idade média da frota ao longo do período de concessão, apresentará impacto no preço da tarifa, com o aumento da mesma, em total discrepância com a norma legal.

Mais de 90% (noventa por cento) dos municípios brasileiros que regulamentaram a idade média de sua frota, limitaram a mesma em cinco anos, com idade máxima de utilização dos veículos pelo período de quinze anos, visando justamente a modicidade dos custos tarifários.

Diante do exposto, solicitasse esclarecimentos, se os estudos previstos no art. 5º, II da Lei Municipal 5.854/11 foram realizados ?

Em caso afirmativo, requer cópias dos mesmos.

8-) A Lei Federal 8.666/93 – Lei das Licitações, diz no art. 31, I, o seguinte:

Art. 31. A documentação relativa à qualificação econômico-financeira limitar-se-á a :

I – balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma a lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais, quando encerrado há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta:

.....” O grifo é nosso.

Por sua vez o instrumento convocatório no item 14.5.1, repete o referido diploma legal, exigindo a apresentação de balanço patrimonial para comprovação da boa situação financeira da licitante, sem entretanto, solicitar a comprovação de índices de liquidez e solvência, ou mesmo a comprovação de patrimônio líquido mínimo.

Ora, estamos diante de um contrato de com valor estimado de mais de um bilhão de reais, como pode haver uma contratação deste porte, sem que haja critérios específicos para a comprovação da boa situação financeira da licitante, e em especial a sua capacidade de investimento.

Diante do exposto, requer seja esclarecido de forma objetiva como será comprovada a boa situação financeira da empresa licitante?

9-) O art. 18, X da Lei Federal 8.987/95 – Lei das Concessões, diz o seguinte:

“Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente:

.....

X - a indicação dos bens reversíveis;

.....”

Entretanto, o instrumento convocatório é omissivo em relação aos bens reversíveis, que no caso concreto, devido a limitação da idade máxima da frota e determinação da redução da idade média ao longo da contratação, restarão veículos com saldo residual a ser remunerado e amortizado.

Diante do exposto, requer que seja esclarecido de que forma serão apurados e liquidados os bens reversíveis ao término do contrato de concessão?

10-) O instrumento convocatório prevê no item 20.5 – Convocação para a assinatura do contrato, que a licitante após a homologação do procedimento licitatório, deverá assinar o contrato em até trinta dias.

Em caso de consórcio, especificamente no item 20.5.2 a, diz o seguinte:

“a) apresentar, apenas em caso de CONSÓRCIO a comprovação e registro da constituição do consórcio, através de cópia autenticada do respectivo contrato de constituição de consórcio firmado e registrado na Junta Comercial Competente, atendendo todas as condições previstas no presente EDITAL e na promessa de constituição de consórcio apresentada no envelope de Habilitação;”

Entretanto, não é possível no caso da Junta Comercial do Estado realizar o registro em período inferior a trinta dias, sendo portanto, praticamente impossível, em caso de participação em consórcio, a constituição e registro do mesmo no prazo de até trinta dias.

Diante do exposto, requer que seja esclarecido se este prazo pode ser prorrogado, ou se será aceito apenas o protocolo de pedido de registro na Junta Comercial do Estado?

11-) O item 20.6.1 do instrumento convocatório determina que seja apresentada anualmente uma garantia de execução das obrigações contratuais no montante equivalente a 1% (um por cento) do valor total do contrato, o que significa uma garantia de mais de onze milhões de reais por ano.

Ocorre que o menor custo de garantia disponível no mercado, que seria o seguro fiança, tem custo mínimo de 3% (três por cento) do valor nominal da garantia, o que totaliza um investimento de no mínimo trezentos e cinquenta mil reais por ano, chegando ao custo total de mais de cinco milhões de reais durante a vigência do contrato.

Este custo, cujo impacto poderá chegar a até dois centavos de real no custo da tarifa a ser paga pelo usuário, não está calculado na Planilha de Cálculo Tarifário Teto, Anexo IV.1 do instrumento convocatório, nem tão pouco existe no edital qualquer forma de financiamento do mesmo.

Diante do exposto, requer seja esclarecido de que forma será custeado o pagamento da garantia de execução do contrato?

P.O.
12-) O item 14.4.1.3 do instrumento convocatório ao exigir a apresentação de Declaração de Disponibilidade da Frota, nos termos do Anexo V.6, exige que seja determinada ainda a marca do chassi e da carroceria dos veículos que serão utilizados na operação.

Ocorre que quando da aquisição de veículos novos, o que somente ocorrerá após a assinatura do contrato de concessão, que na melhor das expectativas, ocorrerá no mínimo noventa dias após a entrega dos envelopes com as propostas, sendo que as mesmas tem validade inicial de cento e oitenta dias, é que se escolherá a marca e chassi que oferecer melhores condições no momento.

Cumpre destacar que a indústria nacional vive um momento de incertezas e dentro de curto espaço de tempo podem haver variações de tempo de produção, taxa de juros, dentre outras razões, que poderão levar a vencedora do certame a escolher esta ou aquela marca de chassi e carroceria.

A escolha do melhor negócio no momento da compra pode ser benéfica ao próprio sistema, que poderá ter um veículo com menor custo, logicamente atendendo as especificações técnicas para cada tipo de veículo.

Diante do exposto, requer seja esclarecido qual a necessidade de que sejam definidas as marcas de chassi e carroceria dos veículos novos no momento de apresentação das propostas?

13-) O Anexo II. 1a Projeto Básico – Manual de Especificação da Frota, estabelece no item 3.1.1, que os veículos do tipo urbano, deverão observar o dispostos nas normas regulamentadoras ABNT NBR 14.022/2011 e 15.570/2011.

Entretanto, o item 3.2.1, estabelece que no serviço convencional o número máximo de passageiros em pé em um veículo está limitado a 50% (cinquenta por cento) do número de assentos disponíveis.

Por outro lado, a norma regulamentadora ABNT NBR 15.570/2011, no item 7 estabelece a capacidade dos veículos, apresentando no item 7.3 uma fórmula para cálculo do número de passageiros em pé nos veículos, levando em consideração o espaço livre no interior de cada veículo.

Tal norma orienta que sejam aproveitados ao máximo os espaços livres nos veículos, para que se possa no horário de pico transportar um maior número de passageiros, o que propicia não só benefício de redução de custos, com o conseqüente impacto na tarifa praticada, mas também por questões de mobilidade urbana, evitando que circulem um número maior de veículos, causando mais congestionamentos, além de aumentar os índices de poluição do ar atmosférico.

Na forma de cálculo constante na norma ABNT NBR 15.570/2011, o número de passageiros que pode ser transportado num veículo convencional de treze metros de comprimento é em torno de quarenta passageiros sentados e sessenta em pé, ou seja 150% (cento e cinquenta por cento) mais passageiros em pé do que o número de assentos disponíveis.

Assim, neste caso, com a redução pretendida, um veículo que poderia levar até cem passageiros nos horários de pico, ficará limitado a um total de sessenta passageiros, ou seja, uma redução de 40% (quarenta por cento) na capacidade de transporte de passageiros nos veículos.

Como atualmente o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Pelotas, aplica a referida norma regulamentadora, nos horários de pico é possível operar com a frota prevista no edital, porém, com a introdução desta medida limitadora, haverá necessidade de aumento na frota, o que certamente resultará em impacto no cálculo tarifário.

Diante do exposto, requer os seguintes esclarecimentos:

a-) Será aplicada a limitação do número de passageiros em pé, previstos no item 3.2.1 do Anexo II 1a Projeto Básico – Manual de Especificação da Frota?

b-) Em caso afirmativo, foram realizados estudos do impacto de tal medida no cálculo tarifário?

c-) Em caso afirmativo, solicitamos cópias dos referidos estudos.

10.
14-) O Anexo VI instrumento convocatório – Matriz de Riscos, aloca os riscos financeiros como responsabilidade do setor privado, no caso a futura operadora, devendo a mesma implantar mecanismos de controle nos casos de aumento de custo de capital, variação da taxa de câmbio ou de inflação superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste da tarifa.

Diante do exposto, requer seja esclarecido de que forma a futura operadora poderá implantar mecanismos de controle diante do aumento de custo de capital, variação da taxa de câmbio ou da inflação superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste da tarifa, tendo em vista que tais situações são determinadas unicamente pela política econômica desenvolvida pelo Governo Federal, que é o próprio setor público?

10.
15-) O Anexo II.3 – Projeto Básico – Sistema de Bilhetagem e de Monitoramento Eletrônico, no item 7, Disposições Gerais, determina que não poderá ser cobrado nenhum valor a título de taxa de serviço, ou a qualquer título, sobre o valor da tarifa autorizada pelo poder concedente, na comercialização dos créditos eletrônicos.

Ocorre que na comercialização dos créditos eletrônicos, em especial do vale-transporte, tem sido ofertado aos clientes, a opção de recarga a bordo dos cartões, o que evita o trabalho de recolhimento por parte dos mesmos dos cartões de seus colaboradores para que sejam levados para recarga física no posto de venda de passagens.

Este serviço é opcional, entretanto, tem custos adicionais para operadora, visto que gera despesas bancárias além de verificações operacionais.

Como é um serviço que oferece comodidade e é utilizado praticamente somente por pessoas jurídicas, não é justo que tais despesas venham a ser suportadas por todo o sistema, sendo custeada também por aqueles que não utilizam tal benefício.

Diante do exposto, requer seja esclarecido se o serviço de recarga embarcada será suprimido ou seus custos serão incorporados no custo da tarifa?

10.
16-) O Anexo I do instrumento convocatório – Minuta do Contrato de Concessão, prevê na cláusula XXXIX – Das Sanções Administrativas, item 5., o seguinte:

“5 – O valor das multas variará de 0,001% (um milésimo por cento) a 1,0% (um por cento) do VALOR DO CONTRATO.”

Por sua vez a Lei Federal 8.987/95 – Lei das Concessões, dispõe no art. 23, VIII, o seguinte:

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

.....

*VIII – às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;
....”*

Ou seja, a Lei determina que sejam claras as penalidades e a forma de aplicação das mesmas, não podendo serem previstas multas milionárias entre cento e dez mil e onze milhões de reais.

Pelo valor expressivo das mesmas, tem de estar bem claro no instrumento contratual qual seria a infração contratual e qual seria o valor da multa correspondente.

Diante do exposto, requer seja esclarecido de que forma e por qual razão seriam aplicadas as multas previstas no item 5., da cláusula XXXIX do Anexo I?

10.
17-) O artigo 4, IX da Lei Municipal nº 5.854/11, apresenta a seguinte redação:

“Art. 4º Constituem diretrizes gerais da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo:

.....

IX – aumentar a mobilidade da população, com integração tarifária, possibilitando o amplo acesso aos serviços e equipamentos públicos, comunitários, educacionais, de saúde, comerciais, industriais e outros, com dispêndio de tarifas módicas. Entendendo-se por módica a tarifa advinda do custo mais a remuneração do investimento, de acordo com a fórmula GEIPOT;

.....” O grifo é nosso.

Por sua vez, o artigo 12, XI, do mesmo diploma legal apresenta a seguinte redação:

18 00 18

Art. 12 Na forma do art. 3º da presente lei constituem atribuições do Órgão Gestor Municipal:

.....

XI – elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários, segundo o modelo MT – GEIPOT, Planilha de Cálculo Tarifário para Transporte Urbano;

.....” O grifo é nosso.

Já o art. 26 da mesma Lei, diz o seguinte:

Art. 26 O Poder Público Municipal fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do sistema, precedida de proposta do órgão gestor. O grifo é nosso.

Entretanto, o item 21 do instrumento convocatório – Dos Critérios de Revisão da Tarifa Base, apresenta duas formas de reajustamento tarifário, uma aplicando-se uma fórmula baseada em índices financeiros e outra, somente em casos excepcionais, com a revisão dos índices aplicados na planilha tarifária.

Primeiramente há que se destacar que os custos de pessoal que compõe mais de cinquenta por cento do custo total da tarifa, nunca tem seus salários reajustados limitados a este ou aquele índice inflacionário, sendo necessário anualmente a negociação de convenção coletiva de trabalho.

Os reflexos das referidas negociações, as quais fogem ao controle do poder público, tem reflexo direto na tarifa do transporte coletivo, fixar índices de reajuste prévios em um contrato de concessão, seria determinar aos trabalhadores que seus salários durante a vigência da concessão serão reajustados unicamente pelo INPC –Índice Nacional de Preços ao Consumidor.

Outra questão de fundamental importância é a composição da frota, que necessariamente sofrerá alterações todos os anos se tomarmos por base a planilha tarifária apresentada no Anexo IV.1 –

Planilha de Cálculo Tarifário – Planilha Teto, para que possam serem cumpridas as determinações de idade média e idade máxima dos veículos.

Deste modo, anualmente terá de ser recalculada a tarifa, nos termos previstos na legislação municipal vigente, elaborando-se uma planilha de dados e custos do sistema GEIPOT.

Diante do exposto, requer seja esclarecido:

a-) **De que forma serão calculados os impactos salariais e de substituição da frota nos casos de revisão tarifária?**

b-) **Não seria o caso de anualmente realizar-se o reajustamento, com as devidas correções na planilha de custos e resultados do sistema, modelo GEIPOT, como prevê a legislação vigente?**

Nestes Termos,
Pede Deferimento.

Pelotas, 31 de março de 2015.

Enoc Braga Guimarães
OAB/RS 49.671

SOLICITAÇÃO DE ESCLARECIMENTOS II – Ata de reunião
– Concorrência 01/2015 –

Aos nove dias do mês de abril de dois mil e quinze, às dezessete horas e trinta minutos, reuniu-se a Comissão Especial de Licitações, para apresentar Resposta ao Pedido de Esclarecimento referente ao procedimento de licitação acima identificado, eis que um cidadão fez indagação(s) cuja resposta segue abaixo.

QUESTIONAMENTO.

Enoc Braga Guimarães, advogado representante de empresas interessadas em participar deste procedimento licitatório, ingressa com pedido de esclarecimentos referente a 17 (dezessete) itens do Edital.

As questões de cunho Técnico foram respondidas pelo Funcionário de Carreira Paulo Osório, uma vez que este elaborou o Termo de Referência deste Edital de Licitação, sendo estas as questões: 1 – 6 – 7 – 9 – 11 – 12 – 13 – 14 – 15 – 16 – 17.

Os questionamentos encontram-se em documento anexo.

RESPOSTAS.

Questão 1-

Linha Interbairros

O vencedor do processo licitatório assumirá a operação da Linha Interbairros após 25/12/2016, ocasião apenas em que deverá dispor de frota, de mão-de-obra e dos demais insumos necessários à boa prestação do serviço.

Como o início da prestação deste serviço ocorrer apenas em dezembro/2016, não é necessária a apresentação de frota de forma antecipada, apenas por ocasião do início da prestação do serviço.

Apesar do novo operador do sistema não ter qualquer custo até o início da operação desta Linha, caso entenda que exista impacto financeiro decorrente do início posterior deste serviço, este deve ser diluído ao longo dos 15 anos de contrato, garantindo a manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro.

PROCESSO Nº MEM/000830/2015 - Concorrência Nº 01/2015 (Concessão do Transporte Público)

Por fim informamos que na Planilha de Cálculo da proposta financeira deverão estar incluídos todos os itens referentes a todos os insumos necessários a prestação do serviço de forma integral, apesar da Linha Interbairros ter o início de operação em 25/12/2016.

Questão 2-

Quanto ao conteúdo da norma do Art. 7º, I da Lei Municipal 5.854/2011 que determina que a concessão de serviço público seja outorgada apenas às empresas brasileiras não foi recepcionado pelo edital por manifesta ilegalidade e inconstitucionalidade.

A Lei Municipal nº 5.854/2011, claramente, possui dispositivos que não se sustentam frente às determinações das leis federais que regem a matéria.

O papel do Administrador Público, visando o bem comum, o interesse público e o bem administrar, é, com certeza, determinar a não aplicação de regra em dissonância com à Constituição Federal ou às leis hierarquicamente superiores.

A Lei 8666/93, em seus artigos 32 § 4º e 3º § 1º, II regulando documentos necessários à habilitação da empresa estrangeira que não funcione no País e proibindo o tratamento diferenciado entre empresas brasileiras e estrangeiras, respectivamente, são exemplos da ilegalidade da lei municipal ao contrariar esta lei federal.

Pelo exposto acima é que o Edital prevê a possibilidade de participação de empresas estrangeiras.

Questão 3 -

O Art.14 da Lei 5.854/2011 determina o prazo de 15 anos para a concessão remetendo para uma possibilidade de prorrogação de no máximo 10 anos.

Veja-se que, PODENDO haver prorrogação não é devendo ser o contrato prorrogado. A lei garante ao gestor municipal a possibilidade de prorrogar o contrato, por exemplo, por apenas um ano, quando estipula que o prazo máximo para prorrogar a concessão é até 10 anos. Sendo permitida a prorrogação por prazo tão curto, o que impediria o gestor de, inicialmente, já definir pela não prorrogação?

Assim, entende-se não estar em desacordo com a lei a decisão do Prefeito que, em sua justificativa para outorgar a prestação do Transporte Coletivo, define o tempo da concessão em 15 anos improrrogáveis.

Questão 4 -

A determinação do art. 31 da Lei 5.854/2011 foi prevista, integralmente, no Edital CC 01/2012 – Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Pelotas que veio a ser apontado, pelo Ministério Público de Contas, e alvo de decisão liminar nos autos do Processo n. 1962-02.00/12-0 do

PROCESSO Nº MEM/000830/2015 - Concorrência Nº 01/2015 (Concessão do Transporte Público)

Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul determinando a suspensão da citada Concorrência. Este certame licitatório após decisão final do judiciário foi anulado pelo Prefeito.

Dentre as irregularidades apontadas constava a "Absorção da mão-de-obra atual" que, segundo o MPC : ***"Mostra-se despropositada, também, a exigência de assunção da mão-de-obra das atuais prestadoras de serviços pela licitante vencedora." ... "está-se diante de condição não passível de ser imposta aos licitantes, eis que desarrazoada e sem base legal, pois a Lei das Licitações assim não refere ao elencar quais documentos devem fazer parte para as empresas se habilitarem,..."***

Atualmente, através de novo procedimento licitatório, esta Comissão Especial elaborou o Edital CC 01/2015 corrigindo todos os itens apontados como irregulares pelo Tribunal de Contas do Estado e pelo Ministério Público.

Por este motivo não consta do corpo do Edital a exigência do art. 31

Questão 5 –

No edital anterior com o mesmo objeto, as exigências do art. 33 da lei em comento foram atendidas e também impugnadas pela Corte de Contas culminando com a anulação do certame, motivo pelo qual neste procedimento não constam.

Questão 6 –

Idade máxima dos veículos

O município de Pelotas, desde a publicação da Lei 5.854/2011, não possui regulamentação operacional para o transporte coletivo, já que a referida Lei revogou toda a legislação vigente, deixando o sistema sem parâmetros.

Na falta de legislação local o município foi buscar referências nas normas técnicas e identificou na NBR-15.570/2011 em seu item 6.2 a indicação de que "As estruturas tanto da carroceria como do chassi ou do monobloco devem ser projetadas para atender a todas as especificações funcionais, durante um período mínimo de 10 anos, equivalente a 1 000 000 km rodados."

Com base neste parâmetro foi estabelecida a idade máxima de 10 anos.

Quanto à previsão de parecer do Conselho Municipal de Transportes sobre este item, cabe ressaltar que tal conselho não é atuante, não possui regimento e quando demandado pela última vez, pelo Poder Executivo (reunião de 11/12/2013), declarou em sua ata de reunião que "Em função do baixo quórum e da desarticulação do Conselho, desde janeiro de 2013, se sentiu impossibilitado de emitir opinião, ...".

PROCESSO Nº MEM/000830/2015 - Concorrência Nº 01/2015 (Concessão do Transporte Público)

Considerando que o conselho é consultivo e não deliberativo, entendeu a administração que o processo licitatório, através de seus mecanismos de consulta a população como site interativo, sugestões por e-mail, reuniões e audiências públicas promovidas pelo Poder Executivo e pela Câmara de Vereadores, é capaz de suprir esta lacuna deixada pela inatividade do Conselho.

Questão 7 –

Idade média da frota

Assim como no item 6, na falta de legislação municipal que regulamente o tema a administração buscou parâmetros externos, verificando que a idade média predominante é de 5 anos, como afirma o solicitante neste questionamento.

Após esta constatação e buscando uma evolução da idade média da frota sem provocar incremento excessivo no valor da tarifa optou-se pelo estabelecimento de uma progressão gradual da idade média da frota onde no primeiro ano ela é de 6 anos, a partir do quinto ano é de 5 anos e a partir do 10º ano é de 4 anos.

Quanto a participação do Conselho de Transportes aplicou-se a mesma lógica do item 6, considerando que os instrumentos de consulta a população integrantes do processo licitatórios são capazes de suprir a lacuna deixada pela inoperância do Conselho de Transportes.

Questão 8 –

Qualificação econômico-financeira

A Lei 8.666/93, em seus art. 28 a 31 estabelece os requisitos máximos que podem ser exigidos para fins de habilitação dos licitantes. Ou seja, não há imposição legislativa a que a Administração, em cada licitação, exija a comprovação integral quanto a cada um dos itens contemplados nos referidos dispositivos. O edital não poderá exigir mais do que ali previsto, mas poderá demandar menos.

Como é sabido, a exigência de qualificação econômica se justifica na necessidade da Administração garantir a execução integral do contrato pelo licitante e, por isso, o caso em concreto deve ser levado em consideração quando da fixação dos requisitos a serem atendidos.

Para esta licitação, tendo em vista o longo prazo do contrato e as especificidades da atividade e das empresas, optou a administração pela não avaliação de índices de balanço, que representam a situação financeira da empresa em um determinado momento, antes da licitação, sem garantia que se mantenha ao longo dos 15 anos de contrato.

PROCESSO Nº MEM/000830/2015 - Concorrência Nº 01/2015 (Concessão do Transporte Público)

Por outro lado, entendeu a administração por exigir a prestação por parte da empresa vencedora de garantia de contrato como quesito de qualificação econômica e desta forma assegurar a execução integral do contrato pelo licitante.

Questão 9 -

No transporte coletivo não existem bens reversíveis.

Questão 10 -

Não sendo possível o registro da constituição do consórcio no prazo previsto de 30 dias, diante de justificativa, devidamente comprovada, existe a possibilidade de prorrogação deste prazo.

Questão 11 -

O custo de garantia de contrato é uma despesa administrativa de responsabilidade do Licitante, logo ele deve arcar com o mesmo.

Questão 12 -

Declaração de Disponibilidade de Frota.

O edital exige a declaração da disponibilidade de frota como forma de dar respaldo a planilha de cálculo da proposta, permitindo a correta avaliação da proposta apresentada.

Questão 13 -

Capacidade dos veículos

A norma ABNT 15.570/2011 estabelece, como lotação máxima nos veículos a densidade de 6 passageiros por metro quadrado.

Se considerarmos um veículo padrão de 13 com disposição das poltronas 2x2, local para cadeira de rodas, escadas, ponto de comando, catraca e cobrador, corredor com largura mínima de 40 centímetros, teríamos uma capacidade média máxima de 24 passageiros em pé e 40 sentados.

A administração, no sentido de proporcionar maior conforto aos passageiros, uma vez que a superlotação dos veículos é reclamação constante dos usuários, entendeu por estabelecer um limite de 50% dos assentos como número de passageiros em pé admissível.

Quanto ao questionamento sobre o eventual impacto financeiro desta capacidade dos veículos, entende a administração que, caso exista, será seguramente compensado pela melhoria na qualidade do serviço.

Questão 14 –

Matriz de riscos – Riscos financeiros

A Matriz de Riscos do contrato estabelece as responsabilidades sobre a variação dos fatores que influenciam sobre o equilíbrio do contrato e propõe mecanismos a serem utilizados para minimizar seus efeitos.

No caso dos riscos financeiros está estabelecida a responsabilidade como sendo do concessionário e atribui ao concessionário a implantação de mecanismos de controle dos custos como forma de identificar e operacionalizar alternativas de mercado que permitam minimizar os reflexos das oscilações do mercado financeiro sobre o equilíbrio do contrato.

Questão 15 –

Sistema de bilhetagem eletrônica – Taxa de serviço

No entendimento da administração não se justifica a cobrança de taxa de serviço sobre a venda antecipada de créditos eletrônicos, em especial no que se refere ao vale transporte. A comercialização do vale transporte é regulada pela Lei Federal 7.418/1985, no seu art. 5º estabelece: “A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.”

Questão 16 –

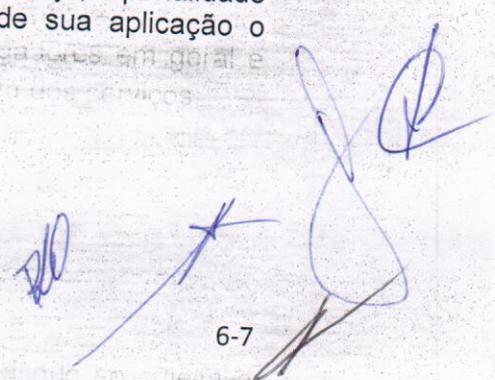
O referida Lei mencionada nos diz que, *verbis*:

...

VIII – às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;

...

Ora, está se cumprindo a risca o dispositivo legal, ou seja, a penalidade contratual é a própria multa, que será avaliada no momento de sua aplicação o montante a ser adotado.





PROCESSO Nº MEM/000830/2015 - Concorrência Nº 01/2015 (Concessão do Transporte Público)

Questão 17 –

Revisões Tarifárias e Revisões da Planilha Tarifária

O entendimento da administração é de que não existe inconsistência entre a Lei Municipal e o presente edital uma vez que a proposta e as revisões da planilha tarifária, previstas para o quinto e o 10º ano, são baseadas em Planilha de Cálculo elaborada de acordo com a metodologia GEIPOT.

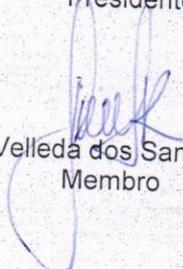
Quanto às revisões anuais do valor da tarifa, elas terão por base uma cesta de índices composta do INPC, Variação do Custo do Diesel e do IPCA, na proporção das despesas por eles representadas na proposta, garantindo desta forma a reposição integral do custo dos derivados de petróleo, da inflação geral e da correção da inflação nos salários dos trabalhadores, ficando os ganhos reais dos trabalhadores a ser coberto por ganhos de produtividade das empresas.

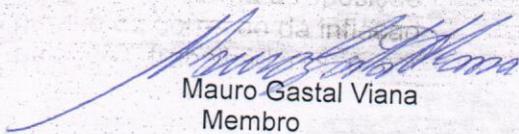

Paulo Osório

Elaborou o Termo de Referência deste Edital.

Comissão Especial de Licitações:


Roberto dos Santos Ramalho
Presidente


Michele Velleda dos Santos Reinhardt
Membro


Mauro Gastal Viana
Membro


Luciano Martins Gomes
Membro