

RESPOSTA À IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

Referência: Processo Licitatório nº 297/2024 – Concorrência Pública nº 003/2024

Objeto: Outorga de Concessão da Prestação e Exploração do Sistema de Transporte Público Coletivo de Extrema (MG) – STPC EXTREMA, em lote único, compreendendo a totalidade dos serviços de transporte público coletivo do Município.

1. Introdução

Trata-se da apresentação de **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA 003/2024** que visa a outorga de concessão do serviço e exploração do Sistema de Transporte Público Coletivo de Extrema/MG impetrado pela empresa **Viação Minas Gerais S.A..**

São os principais apontamentos feitos na inicial:

- 1.1. Falta de clareza sobre o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato;
- 1.2. Documentação referente à qualificação técnica;

2. Análise do mérito dos questionamentos

Antes de iniciar os esclarecimentos de todos os apontamentos feitos pela impugnante, vale a pena lembrar os mecanismos de transparência e de divulgação dos requisitos para participação no processo licitatório para concessão dos serviços, feitos por meio da realização da audiência pública no dia 18 de março de 2024 e da consulta pública disponível por um período de 30 dias entre os dias 29/01/2024 e 29/02/2024.

O aviso de publicação do edital foi feito na imprensa oficial em 01 de outubro de 2024

(<https://www.extrema.mg.gov.br/imprensaoficial/licitacoes/>).

Embora o pedido de impugnação seja tempestivo, considerando todos os meios de divulgação para conhecimento das condicionantes do edital, e considerando ainda que o edital foi publicizado há mais de 40 dias, pode-se concluir que a impugnação se apresenta com uma feição procrastinatória, como se poderá observar na análise a seguir exposta.

2.1. Sobre o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato

As alegações apresentadas pela impugnante são desprovidas de fundamento, como se apresenta a seguir.

O modelo de remuneração disposto na Cláusula 5ª do Contrato de Concessão estabelece que a remuneração dos serviços prestados pela Concessionária é formada por duas parcelas:

- a) PARCELA A: receita decorrente do pagamento da TARIFA PÚBLICA pelos usuários mediante uso dos créditos eletrônicos de viagens ou pagamento em moeda a bordo dos ônibus;
- b) PARCELA B: Receita do repasse de subsídio público pago pelo Município a título de modicidade tarifária e de pagamento do transporte de pessoas com direito a gratuidades.

Fica evidente que o modelo de remuneração considera a quantidade de passageiros transportados pela Concessionária na Parcela A, que corresponde exatamente à receita arrecadada pela empresa pela cobrança do valor da tarifa pública dos usuários. **Todavia, é a Parcela B,** Com efeito, na mesma cláusula, item 5.3, é informada a forma de cálculo da Parcela B, a seguir transcrita:

5.3. A receita mensal da PARCELA B corresponderá à diferença entre a REMUNERAÇÃO TOTAL dos serviços e o valor correspondente à PARCELA A, isto é:

$$RB = RT - RA$$

Na expressão:

RB: REMUNERAÇÃO da PARCELA B

RT: REMUNERAÇÃO TOTAL

RA: REMUNERAÇÃO da PARCELA A

Vê-se, pela fórmula, que a REMUNERAÇÃO TOTAL dos serviços está preservada pelo modelo. Dito de outra forma, o subsídio pago pelo Município corresponde à diferença desta remuneração pelo que a empresa arrecada da cobrança das tarifas (Parcela A). Aliás, o que vem sendo praticado regularmente pelo Município na atualidade.

Na continuidade da cláusula, é apresentada no item 5.3.1 a forma como a REMUNERAÇÃO TOTAL é calculada dada pela seguinte fórmula:

$$RT = [Cv \times PQ + Cfo \times FO + (Cc + RPS) \times FT] \times \frac{TRPSc}{TRPSe} \times (0,95 - 0,05 \times \frac{IQS}{100})$$

Na expressão:

RT: REMUNERAÇÃO TOTAL

Cv: CUSTOS VARIÁVEIS, expresso em Reais por quilômetro

PQ: PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA

Cfo: CUSTOS FIXOS OPERACIONAIS relativos à frota operacional, expresso em Reais por veículo operacional

FO: FROTA OPERACIONAL

Cc: CUSTOS DE CAPITAL relativos à totalidade da frota, expresso em Reais por veículo

RPS: REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

FT: FROTA TOTAL
IQS: ÍNDICE DE QUALIDADE DOS SERVIÇOS
TRPSc: Tarifa de Remuneração de Prestação dos Serviços ofertada pela Concessionária
TRPSe: Tarifa de Remuneração de Prestação dos Serviços estabelecida no Edital de Concorrência

Decompondo-se esta fórmula identificam-se os seguintes componentes:

- Custos variáveis ($C_v \times PQ$): trata-se da consideração dos custos que variam com a quilometragem rodada, como combustíveis, lubrificantes, ARLA, pneus, serviços de recapagens, peças e acessórios, e custos ambientais, **cujos valores unitários são aqueles definidos pela Concedente no Anexo VI do Edital (item 5.3.2 do Edital)**. O valor unitário total é multiplicado pela quilometragem efetivamente rodada, como disposto no item 5.3.1.2:

5.3.1.2.1. A PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA OPERACIONAL será calculada por meio da somatória do **produto da quantidade de viagens realizadas em cada linha ou serviço no período de medição**, pela sua correspondente extensão

5.3.1.2.2. **A quantidade de viagens realizadas será obtida dos registros do SMO**

5.3.1.2.3. A PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA OCIOSA será obtida por estimativa, mediante o produto da PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA OPERACIONAL pelo percentual de quilometragem ociosa da PROPOSTA, limitado a 7,5% (sete e meio por cento)

Vê-se, que não há o que se falar em riscos relativos às alterações nas características do serviço que poderão ser realizadas unilateralmente pelo Município, dado que mensalmente serão consideradas as extensões efetivamente percorridas pelos ônibus no cálculo da remuneração.

- Custos fixos ($Cfo \times FO$): trata-se da consideração dos custos que variam com a frota operacional alocada diariamente, como custos com pessoal (motoristas, pessoal de tráfego, pessoal de manutenção e pessoal administrativo), custos administrativos e custos de sistemas de suporte, como de bilhetagem eletrônica, monitoramento da operação, relacionamento com usuários e vigilância. Tal qual no caso dos custos variáveis, os custos unitários são **são aqueles definidos pela Concedente no Anexo VI do Edital (item 5.3.2 do Edital)**. O valor unitário é multiplicado pela frota operacional efetivamente utilizada, como disposto no item 5.3.1.4.

5.3.1.4. - A FROTA OPERACIONAL corresponde à **média da quantidade de veículos** utilizados na operação nos períodos de pico da manhã (05:00h às 09:00h) **nos dias úteis do período de apuração**.

5.3.4.1.1. Na apuração da quantidade de veículos utilizados na operação serão utilizados os dados do Sistema de Monitoramento da Operação (SMO) e ou do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE).

Novamente, não há o que se falar em riscos relativos às alterações nas características do serviço que poderão ser realizadas unilateralmente pelo Município, **dado que será utilizado no cálculo da remuneração a frota efetivamente utilizada diariamente**.

- Custos de capital $(Cc + RPS) \times FT$: trata-se da consideração dos custos de depreciação e remuneração dos ativos alocados e da remuneração pela prestação dos serviços, que variam sobre a frota total. Da mesma forma como nas parcelas anteriores, **os custos unitários são aqueles definidos pela Concedente, na forma do item 5.3.2.** Os valores unitários são multiplicados pela frota total, conforme dispõe o item 5.3.1.7.

5.3.1.7. A FROTA TOTAL corresponde à **média da quantidade diária de veículos cadastrados junto à CONTRATANTE para a operação dos serviços no período de apuração.**

Mais uma vez, verifica-se que não há riscos relativos às especificações do Poder Concedente, haja vista que no cálculo mensal da remuneração é utilizada a frota total da Concessionária.

- Incidência da apuração da qualidade $(0,95 - 0,05 \times \frac{IQS}{100})$: trata-se da consideração da avaliação da qualidade dos serviços, cuja nota (IQS) é apurada regularmente conforme a Cláusula 7ª e o Anexo IV do Edital, limitada a uma incidência máxima de 5%.
- Incidência da proposta comercial $(\frac{TRPSc}{TRPSe})$: este é o fator que representa a relação entre o preço proposto pela Concessionária sobre o preço calculado pelo Município.

Vê-se nesta fórmula que a Tarifa de Remuneração Proposta (TRPSc) não é utilizada no cálculo da remuneração diretamente, mas sim, de modo

relativo ao valor máximo fixado no Edital. Em essência, trata-se do “desconto” ofertado pela licitante que incide sobre a remuneração total.

À luz destas considerações as alegações da impugnante não fazem sentido, como se resume a seguir:

- i. *“O edital não apresenta critérios claros e objetivos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, especialmente no que se refere à remuneração da concessionária em caso de divergência entre a quantidade de passageiros projetada e a quantidade real.”* Mais ainda, diz que: *“Essa lacuna é crítica, pois a estimativa de passageiros transportados é um fator determinante para a formulação do valor da tarifa técnica conforme exigido no item 6.1.2.2 do edital.”*

Não é verdade, o modelo de remuneração preserva o pagamento dos custos operacionais efetivamente incorridos independentemente da quantidade de passageiros, em razão da consideração da Parcela B. Esta, por sua vez, correspondente ao pagamento dos subsídios públicos, calculado com base no custo total efetivo. Assim, não há riscos de demanda para o Concessionário, havendo a preservação do equilíbrio econômico e devida designação dos riscos e obrigações nas estipulações contratuais.

- ii. *“O Edital é falho em detalhar como será mantido o equilíbrio econômico-financeiro caso a arrecadação real da concessionária com tarifas de passageiros seja inferior à estimativa projetada, fator diretamente vinculado ao cumprimento das obrigações contratuais e à viabilidade financeira do serviço.*

Conforme item anterior, não há dependência da remuneração da quantidade de passageiros transportados, haja vista que os subsídios cobrem a diferença do custo operacional efetivo da arrecadação tarifária.

- iii. "O edital prevê, em seu item 2.2.2, que alterações nas características do serviço poderão ser realizadas unilateralmente pelo Município, sem especificar como essas alterações impactarão a remuneração da concessionária."*

A fórmula de remuneração considera mensalmente a apropriação da quilometragem efetiva, da frota operacional e da frota total. Assim, se a Concedente determinar a qualquer tempo características do serviço que importem em maior ou menor quantidade de quilômetros e ou de frota estes valores serão considerados no cálculo da remuneração.

- iv. "As empresas participantes não conseguem avaliar adequadamente os riscos envolvidos e podem superestimar ou subestimar o valor da tarifa técnica, distorcendo o resultado da licitação, além de eventualmente tornar o contrato inexecutável devido ao grande desequilíbrio financeiro que pode ocorrer."*

Isso é falso por duas razões:

- a. O Valor da Tarifa de Remuneração Proposta (TRPSc) é utilizada de modo proporcional ao valor da Tarifa de Remuneração definida pelo Município, valor este máximo,

conforme o Edital. Assim, é empregada a variação destas quantidades, ou seja, o desconto ofertado.

b. Para a formulação da proposta da Tarifa de Remuneração Proposta (TRPSc), o Anexo V do Edital estabelece nas "Instruções para apresentação do estudo técnico-econômico" que nas propostas:

- *Deverão ser obrigatoriamente considerados os dados de oferta especificados para o início de operação conforme Anexo II.2.*
- *Como critério de isonomia de cálculo, deverá ser considerada a demanda de referência de passageiros equivalentes informado no Anexo II.2.*

Assim, os dados de quantidade de passageiros, de quilometragem e frota foram fixados de modo igual para todos os proponentes, cabendo a eles apenas apropriar os coeficientes de custos e preços.

- v. *"O edital não prevê mecanismos para corrigir a remuneração da concessionária em caso de eventos imprevisíveis que impactem a demanda de passageiros, como crises econômicas, pandemias ou alterações significativas no planejamento urbano."*

Não é correto, pois como demonstrado a remuneração não depende unicamente da quantidade de passageiros transportados. Sendo assim, as características operacionais dos serviços dependem, também, das especificações do planejamento realizado pelo Município, que arcará com o pagamento correspondente aos subsídios necessários caso a demanda não corresponda às suas expectativas.

2.2. Documentação referente à qualificação técnica

A impugnante faz menção à cláusula 7.3.1 do edital, que estabelece a documentação relativa à qualificação técnica, observadas as orientações especificadas.

"7.3.1. Atestado(s) de capacitação técnico-operacional emitido(s) em nome do proponente, por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove(m) a realização de atividade anterior pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da contratação, demonstrando a aptidão inequívoca do proponente para a prestação dos serviços.

*7.3.1.1. É considerado como atestado compatível quanto à atividade pertinente, **todo aquele que se referir à atividade de transporte coletivo de passageiros em serviço público coletivo municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional ou em serviço privado autorizado de fretamento contínuo.***

*7.3.1.2. É considerado como atestado compatível quanto à quantidade, os serviços que, objeto do atestado, tenham sido prestados com pelo menos os quantitativos abaixo, **os quais não ultrapassam 50% do total estimado para esta contratação para as parcelas de maior relevância** para a prestação adequada dos serviços, de acordo com o §2º do Art. 67 da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021:*

a) **Operação com no mínimo 12 (doze) ônibus durante o período contínuo de um ano e; (...)**

Alega o impugnante que a admissão da apresentação de atestado de "serviço de fretamento contínuo possui características técnicas, operacionais e regulatórias significativamente distintas das do transporte público coletivo urbano, objeto do edital".

A Lei de Licitações, define no Art. 67 que a documentação relativa à qualificação técnico-profissional e técnico-operacional será restrita a "certidões ou atestados, regularmente emitidos pelo conselho profissional competente, quando for o caso, **que demonstrem capacidade operacional na execução de serviços similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior**".

"(...)

§ 1º **A exigência de atestados será restrita às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto da licitação**, assim consideradas as que tenham valor individual igual ou superior a 4% (quatro por cento) do valor total estimado da contratação.

§ 2º Observado o disposto no caput e no § 1º deste artigo, **será admitida a exigência de atestados com quantidades mínimas de até 50% (cinquenta por cento) das parcelas** de que trata o referido parágrafo, vedadas limitações de tempo e de locais específicos relativas aos atestados."

Ressalta-se, portanto, que a legislação fixa os critérios de exigência máxima para a comprovação de experiência anterior, visando garantir a ampliação da competitividade.

Por sua vez, a Lei Federal nº 12.587/2012 define em seu art. 11 que “os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.” Ora, não está se comparando a prestação de serviços de transporte público coletivo rodoviário com outra modalidade de serviços, como o transporte de cargas, por exemplo.

A capacidade operacional de empresa que executa transporte de passageiros por fretamento é compatível com a parcela de maior relevância da licitação: TRANSPORTE MUNICIPAL DE PASSAGEIROS, REALIZADO DE MANEIRA CONTÍNUA.

Vale dizer que está admitindo-se nessa condição “Pessoa jurídica legalmente constituída para o exercício de **atividade econômica de transporte de pessoas**”.

O serviço de fretamento contínuo pode sim ser caracterizado como serviço de similaridade de complexidade operacional ao transporte público coletivo, pois em ambos os tipos de prestação, tem-se como objeto o transporte de pessoas, em rotas pré-estabelecidas, com horários definidos e um planejamento a ser cumprido, operado por veículos de porte semelhante, com as mesmas exigências de capacitação dos motoristas, ou seja, não há que se alegar que não serviços absolutamente distintos.

Inclusive, há diversas empresas, que atuam no setor de transporte de passageiros, conciliando inclusive na mesma garagem, serviços de

fretamento e serviços de transporte público coletivo, submetida aos mesmos processos de gestão, manutenção, controle operacional e de planejamento, não limitando a competitividade do certame.

Portanto, pautando-se justamente na SÚMULA Nº 263 mencionada pela impugnante, o serviço de passageiros na modalidade fretamento caracteriza-se como **“serviços com características semelhantes”**, guardando *“proporção e a complexidade do objeto a ser executado”*, entende-se que a permissão da apresentação de comprovação de experiência em *“atividade de transporte coletivo de passageiros em serviço público coletivo municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional ou em serviço privado autorizado de fretamento contínuo”*, não traduz qualquer prejuízo à prestação dos serviços, muito pelo contrário e amplia a competitividade do certame trazendo benefícios ao processo.

Assim, resta claro a semelhança dos serviços e a intenção da Administração Municipal de proporcionar, dentro do que é absolutamente razoável e disposto na legislação, uma maior competitividade ao certame.

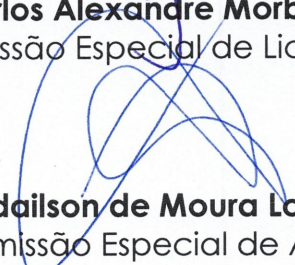
3 – Conclusão

Diante da análise do pleito e pelos fatos ora apresentados, esta Comissão Especial de Licitação, decide pelo INDEFERIMENTO da presente impugnação, apresentada pela empresa **Viação Minas Gerais S.A.**, permanecendo inalteradas as disposições do instrumento convocatório ora atacado, haja vista que restou comprovado que as exigências e previsões impostas no edital estão de acordo com o disposto na legislação vigente que rege o certame.

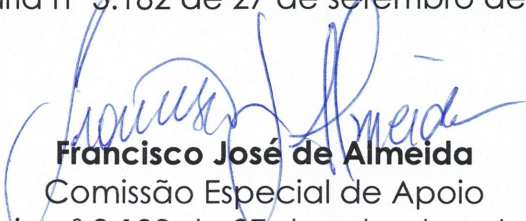
Extrema/MG, 26 de novembro de 2024.



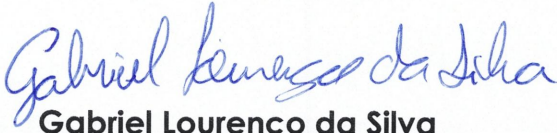
Carlos Alexandre Morbidelli
Comissão Especial de Licitação



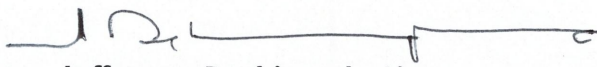
Adailson de Moura Lopes
Comissão Especial de Apoio
Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024



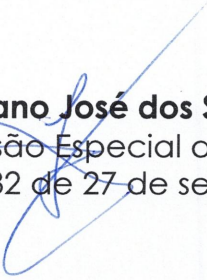
Francisco José de Almeida
Comissão Especial de Apoio
Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024



Gabriel Lourenço da Silva
Comissão Especial de Apoio
Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024



Jefferson Rodrigo de Lima
Comissão Especial de Apoio
Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024



Luciano José dos Santos
Comissão Especial de Apoio
Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024