

O Município de Governador Valadares instaurou procedimento licitatório, sob a modalidade de Concorrência, registrado sob o nº xxx/2010, visando selecionar a melhor proposta para “exploração e prestação do serviço de transporte coletivo distrital, mediante concessão, de acordo com as disposições da Lei Orgânica do Município, de 13 de dezembro de 2002”.

Na elaboração do Edital foi observada a legislação vigente bem como as características do serviço. Os questionamentos da Promotoria Geral do Estado tiveram a preocupação de dar lisura e transparência à licitação, o que também foi intenção quando da formulação da minuta de edital encaminhada. Assim sendo, esclarece-se:

Quanto à publicidade do certame

Em conformidade com os ditames legais, a Administração Municipal publicará os competentes Avisos (resumo do Edital), como instrumento de comunicação e chamamento de possíveis interessados em competir no certame em tela. Esta divulgação será feita através da imprensa local e também de outras do estado (inclusive no Diário Oficial), como, aliás, não poderia ser diferente em função do preconizado na Lei 8.666/93. Quanto ao Ato Justificativo, o mesmo já foi elaborado e, quando aprovada a Minuta de Edital, será publicado através de Decreto Municipal.

Quanto à equiparação do transporte coletivo urbano (regulamentado pela Lei Municipal nº 3.345 de 03/01/91) ao transporte coletivo distrital:

O Serviço de Transporte Coletivo Urbano e o Serviço de Transporte Coletivo Distrital, não são equiparáveis visto que:

Das características dos serviços

Serviço Urbano: Linhas mais curtas, alta rotatividade de passageiros, IPK – Índice de passageiro por quilometro maior, itinerário em vias geralmente tratadas, tempos de viagem menores, maior aproveitamento da frota e de operadores, frota composta de veículos de característica urbana com duas ou três portas, tarifa única ou por região.

Serviço Distrital: Linhas geralmente longas, baixa ou quase nenhuma rotatividade de passageiros, IPK – Índice de passageiro por quilometro baixo,

itinerário em vias em grande parte sem tratamento, tempos de viagem longos, menor aproveitamento da frota e de operadores, frota composta de veículos de característica rodoviária (01 porta), tarifa diferenciada por linha.

Aliado as características operacionais dos serviços há de ressaltar as condições particulares para a concessão de cada sistema, visto suas peculiaridades e necessidades para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos mesmos.

No serviço urbano é prática a licitação por lotes de serviços compostos de várias linhas, sendo seu custo e consequentemente sua tarifa, calculada por região ou até mesmo para um município, o que gera o benefício do subsídio cruzado promovido pela compensação entre as linhas de IPK - índice de passageiro por quilometro, mais elevado e as de menor IPK.

No serviço distrital a própria dispersão das localidades exige a licitação de lotes compostos por única linha, que por força das condições econômicas e financeiras e da inexistência de outros recursos que subsidiem seus custos possuem tarifas distintas calculadas de acordo com os custos de cada serviço. Não sendo possível, portanto a figura do subsídio cruzado entre serviços.

No caso do Serviço de Transporte Distrital do Município de Governador Valadares, a licitação está sendo prevista em 10 lotes distintos cada um composto por uma linha que atenderá a um distrito. Desta forma, as tarifas deverão ser suficientes para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro de cada linha.

A própria licitação do transporte distrital está sendo feita por lotes, tendo em vista que cada serviço deverá equilibrar-se por si só, inexistindo subsídio cruzado entre os usuários dos diversos serviços distritais licitados.

A Lei nº 3.345 de 03/01/1991 ressalta claramente em seu preâmbulo sua especificidade quando destaca que "Dispõe sobre serviços de transporte coletivo urbano do Município de Governador Valadares".

A diferença entre os serviços é ainda notada pela distinção entre os Regulamentos Operacionais, sendo o do transporte urbano regido pelo Decreto xxxxx/xx e o do serviço distrital elaborado especificamente para esta licitação pela administração pública, de forma a atender suas características e exigências, devendo ser publicado através de Decreto antes da publicação do

Edital de Licitação do Serviço de Transporte Distrital do Município de Governador Valadares.

Portanto, diante das diferenças e peculiaridades de cada serviço pode-se concluir que a Lei 3.345, de 03 de janeiro de 1991, não se aplica ao serviço de transporte distrital e, conseqüentemente, também não se aplicam as questões relativas às gratuidades.

Quanto ao Item 3. 3. e.

Não foi detectada a incorreção no item 3.3.e. Solicita-se indicar o erro verificado.

Quanto à Dotação Orçamentária

A licitação em tela não gera despesa para o Município, tendo em vista que estará sendo feita a concessão do serviço de transporte coletivo distrital, cuja forma de remuneração dos serviços concedidos será feita através da cobrança direta de tarifas junto aos usuários do sistema de transporte coletivo distrital. Não são visualizadas, a princípio, quaisquer outras despesas que deverão ser feitas pelo Município. Ressaltam-se apenas as despesas com a publicação de avisos, atas e julgamentos no Diário Oficial e jornais de grande circulação.

Quanto ao Capital integralizado e garantia

Tendo em vista o entendimento do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais citado pela Procuradoria, sugere-se retirar a exigência de capital mínimo, permanecendo a garantia de proposta.

Quanto à participação de novas empresas

Deverá ser incorporado no Edital sugestão da Procuradoria de serem aceitos balancetes de empresas novas, se as mesmas ainda não atingiram a data para concluir os seus balanços.

No entanto, entende-se que no item relativo à qualificação técnica dessas novas empresas deva ser preservada a questão da experiência na prestação e

gestão de serviços de transportes coletivo regulares, devendo esta experiência ser comprovada através de atestados em nome de seus proprietários/gestores. Pretende-se garantir que o serviço de transporte coletivo distrital seja concedido a licitantes que possuam experiência compatível com o objeto licitado, conforme preconizado no próprio artigo 30 da Lei 8.666/93.

Quanto ao certificado ISO

Quanto à pontuação relativa ao certificado ISO, não se solicita exigência prévia da certificação ISO, até porque o artigo 30 da Lei 8.666/93 não o prevê. No entanto, dentro do critério técnico definido, quem a tiver será mais bem avaliado, sendo um critério altamente objetivo e justificável, tendo em vista que se pretende a seleção de uma futura operadora, do serviço regular de transporte coletivo distrital do Município de Governador Valadares, que reúna as melhores condições para prestar, aos seus usuários, um serviço de alta qualidade. Salienta-se ainda, que a pontuação destinada a este item (2.000 pontos), não é impeditiva ou eliminatória, ou seja, ainda que a concorrente não possua a certificação ISO a mesma pode ser qualificada na Proposta Técnica, podendo obter 8.000 pontos (de 10.000 possíveis), já que a pontuação mínima de habilitação para a próxima fase do certame é de 7.000 pontos, conforme pode ser verificado no Anexo VI do Edital.

Quanto à exigência de atestados somente emitidos por órgãos públicos

O transporte coletivo **regular** de passageiros é um serviço bastante específico, pois visa o bem estar de toda uma coletividade. Dessa forma, sua prestação diverge de qualquer prestação particular de transporte de passageiros, principalmente do transporte particular por fretamento. Por essa razão os serviços são regulamentados por leis e normas específicas para os seus distintos tipos: regular, escolar, fretado e outros. Diante destas circunstâncias, não há ofensa ao §1º do artigo 30 da Lei de Licitações, uma vez que a prestação de serviço de transporte **público** coletivo **regular** (urbano ou distrital) não poderia ser concedida por particulares, tendo em vista que é um **serviço público essencial** conforme definido na Constituição Federal. Portanto, se existe experiência anterior na operação de serviço público coletivo regular de passageiros o mesmo só poderá ser atestado por quem concedeu o serviço, o que, necessariamente, é uma entidade pública, ou seja, o Poder Concedente de tal serviço é, com certeza, público. Assim sendo, a expedição de atestado de capacidade técnica por pessoa jurídica de direito privado não

atenderia às especificidades do transporte público coletivo regular de passageiros, objeto do edital em tela.

Quanto ao prazo de concessão

O prazo de concessão é de 30 anos. Eventuais divergências serão sanadas na revisão do Edital. A fixação de tal prazo justifica-se pelo Estudo de Viabilidade Econômica elaborado, a ser incorporado na fase interna do processo licitatório.

Quanto à Prorrogação automática

O texto, tanto no Edital, quanto no Termo Contratual diz que:

“O prazo de concessão é de 30 (trinta) anos, contado a partir da publicação do extrato do contrato, **podendo** ser renovado por igual período.”

Portanto, a renovação não é automática e dependerá da pretensão do Município no vencimento do Contrato, devendo levar em consideração, quando da tomada de decisão, as condições de renovação e a qualidade e dos serviços oferecidos no período contratual vincendo.

Quanto à Exigência de Requisitos Mínimos

As condições e itens exigidos no Edital visam a prestação de um serviço que garantam ao usuário um sistema de transporte coletivo distrital, seguro, acessível, confiável, com Nível de Serviço prestado que atenda no mínimo as condições operacionais estabelecidas no ditame em lide.

Justifica-se tais exigências pelo objetivo de proporcionar a população um transporte com condições seguras, dignas e ambientalmente sustentáveis.

Quanto a ausência de cláusulas que atendam aos direitos e deveres dos usuários

Estas cláusulas serão incluídas no Termo Contratual.

Quanto à pontuação da experiência

Praticamente todos os processos que vem sendo conduzidos para concessão de transporte público coletivo regular de passageiros, que adotam a qualificação técnica das empresas licitantes, o critério de experiência vem sendo aplicado com sucesso e validado não só pelo Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais, mas pelos diversos Tribunais em relação a certames com o mesmo propósito em todo país. Mais que restringir o caráter competitivo do certame, é buscado, normalmente, com esse item de pontuação, selecionar os licitantes que possuam experiência consolidada em detrimento de outros que possuem pouca ou nenhuma experiência. Embora não seja critério de desclassificação o tempo de experiência da empresa licitante, observa-se que quanto maior a experiência menor a possibilidade de ocorrer futuros problemas com a prestação dos serviços e maior satisfação do usuário.

Quanto à exclusividade

Quando o Edital define dez lotes de serviços e veículos, deixa explícito que não haverá exclusividade na concessão do transporte coletivo distrital de passageiros. Se o objeto da concessão fosse um único lote com 10 linhas então poderia ser configurada a exclusividade que, aí sim, precisaria ser justificada. É notório não ser o caso em questão.