



MUNICÍPIO DE ITAPOÁ

Processo Digital
Comprovante de Abertura

Processo: N° 5571/2016
Cód. Verificador: 9897

Pag. 1 / 1



COMPROVANTE DE ABERTURA

Requerente: 898740 - TRANSITA - TRANSPORTES ITAPOA TURISMO E ALUGUEL LTDA
CPF/CNPJ: 04.632.523/0001-01
Endereço: AVENIDA (780) JOSE DA SILVA PACHECO, nº 1240 **CEP:** 89.249-000
Cidade: Itapoá **Estado:** SC
Bairro: SAO JOSE
Fone Res.: Não Informado **Fone Cel.:** Não Informado
E-mail: Não Informado
Responsável:
Assunto: 12 - LICITACOES E CONTRATOS
Subassunto: 554 - ESCLARECIMENTOS
Data/Hora Abertura: 19/09/2016 13:50
Previsão: 04/10/2016

Obs.: Documentos entregues pelo requerente na abertura grafados com (X)

Entregue	Documento
----------	-----------

Observação:

ESCLARECIMENTOS CFME REQUERIMENTO ANEXADO A ESTE

TRANSITA - TRANSPORTES ITAPOA TURISMO
E ALUGUEL LTDA
Requerente

FABIANO VALORE DE SIQUEIRA
Funcionário(a)

Recebido



PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS

Itapoá, 19 de setembro de 2016

Para:

Ilmo. Sr. Presidente da Comissão Especial de Licitação
Prefeitura Municipal de Itapoá/SC
Rua Mariana Michels Borges, 20
Itapoá, Santa Catarina
Setor de Protocolo Oficial do Município

Ref.: **Edital de Concorrência n.º 01/2016**
Processo Administrativo n.º 22/2016

TRANSITA –TRANSPORTES ITAPOÁ TURISMO E ALUGUEL LTDA., sociedade por quotas de responsabilidade limitada, inscrita no CNPJ/MF sob nº 04.632.523/0001-01, com sede em Avenida Celso Ramos 3.035, na cidade de Itapoá, estado de Santa Catarina, neste ato representada de acordo com o seu Contrato Social (doravante designada "**Licitante**"), vem respeitosamente à presença desta D. Comissão, nos termos do item 8.1 do Edital de Concorrência n.º 1/2016 ("**Edital**") da Prefeitura do Município de Itapoá ("**PMI**") para a licitação ("**Licitação**") para a concessão dos serviços de transporte público do Município de Itapoá ("**Serviços**"), apresentar este

PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS

com relação a determinados termos e condições estabelecidos no Edital para permitir sua melhor interpretação e participação na pretendida Licitação, nos termos a seguir expostos.

Inicialmente, é importante ressaltar que o presente Pedido de Esclarecimentos tem a intenção de permitir a apresentação de uma proposta mais justa na Licitação, na busca de um maior equilíbrio econômico-financeiro para a prestação dos Serviços e evitar questionamentos sobre possível omissão de informações ou apresentação de dados desnecessários ou em desacordo com as solicitações da PMI. Por estes motivos, requer a Licitante o exame dos esclarecimentos solicitados e a apresentação de respostas suficientes que possam servir de base para todos os participantes da Licitação no preparo de suas respectivas propostas.

A seguir, a Licitante apresenta seus Pedidos de Esclarecimentos, seguindo a ordem e a numeração em que os questionamentos surgem ao longo do Edital:

I. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 1

O Item 2 do Edital indica que o julgamento da Licitação será realizado pelo critério de “menor valor da Tarifa de Remuneração” apresentada. Por sua vez, “Tarifa de Remuneração” foi definido como *o valor pecuniário a ser pago à Concessionária pela prestação dos Serviços, composto pela Tarifa Pública e Subsídio.*

O Edital traz um sistema de utilização de termos definidos fazendo referências cruzadas ao texto do contrato de concessão e ao Termo de Referência, que acaba gerando dúvidas sobre os Serviços a serem prestados pelo Concessionário. De toda forma, depreende-se da leitura do Edital que os Serviços incluiriam o serviço de Transporte Público de Passageiros e o Serviço de Transporte Público Escolar.

Pede-se esclarecimento quanto a esta questão, para que seja possível ao Licitante apresentar proposta condizente com o serviço a ser efetivamente prestado.

II. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 2

Ainda quanto ao critério de julgamento, apesar de a definição de Serviços aparentemente incluir tanto o serviço de Transporte Público de Passageiros quanto o Serviço de Transporte Público Escolar, a definição utilizada para “Tarifa de Remuneração” indica que o pagamento por tais Serviços seria composto de “Tarifa Pública” e “Subsídio”.

Ora, a definição de “Tarifa Pública” constante do Edital abrange tão somente a remuneração a ser cobrada pela Concessionária dos Usuários pela utilização dos Serviços de Transporte Público Coletivo.

Ou seja, está claro que a definição de “Tarifa Pública” e o critério de julgamento da Licitação envolveria apenas as propostas dos licitantes quanto ao valor total da receita esperada para o serviço de transporte de passageiros em geral (tarifa e subsidio). Esta quer parecer a intenção do Poder Concedente ao determinar no Edital que o valor da Tarifa Escolar (a ser paga pelo Município ao Concessionário¹) pelo Serviço de Transporte Público Escolar sempre representará 50% (cinquenta por cento) do valor da Tarifa de Remuneração.

Em que pese estar clara a intenção do Poder Concedente no tocante às regras para a definição do preço para fins de julgamento da Licitação e dos valores de cobrança pelos Serviços, o Edital não traz elementos suficientes para permitir aos licitantes determinarem frequência, critérios de julgamento e aprovação e procedimento para pedidos de aumentos de tarifa ao longo do prazo da concessão e seus efeitos tanto para a Tarifa Pública e na Tarifa Escolar. Como se sabe, por diversas questões econômico-financeiras em geral, e não apenas aquelas relacionadas à prestação dos Serviços em si, o concessionário pode se ver obrigado a aumentar o valor de suas tarifas (e subsidio) de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou para recompor perdas inflacionárias, por exemplo.

Neste sentido, solicita-se que sejam apresentados esclarecimentos com relação a tais regras bem como a prestação de compromisso pelo Poder Concedente de mantê-las em vigor ao longo do prazo de concessão. Por exemplo, é preciso esclarecer se o concessionário passaria a ter o direito a cobrar a tarifa reajustada obtida mediante a utilização da fórmula indicada no modelo de contrato de concessão ou se sua aplicação dependeria de algum tipo de autorização (e o prazo máximo para sua obtenção).

III. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 3

A definição de Tarifa Escolar constante do Edital indica que esta seria o valor pecuniário a ser pago pelo Município ao Concedente, pela utilização, pelos Estudantes, dos Serviços de Transporte Público Escolar e que sempre representará 50% (cinquenta por cento) do valor da Tarifa de Remuneração.

¹ Vide pedido de esclarecimento n.º 3



Há nosso ver, existe um erro material no Edital e a referência a “Concedente” constante da definição deveria na realidade ser uma referência a “Concessionária”. A dizer, a Tarifa Escolar é aquela que será paga diretamente pelo Município ao prestador do Serviço (concessionário) sem cobrança quaisquer valores dos usuários.

Solicitamos a sua confirmação sobre nosso entendimento acima e o pertinente ajuste ao Edital.

IV. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 4

O item 3 do Edital indica que o valor estimado do contrato é de R\$7.423.652,51 (sete milhões quatrocentos e vinte e três mil seiscentos e cinquenta e dois reais e cinquenta e um centavos), data base novembro 2015.

Favor confirmar como foi elaborado o cálculo para este valor estimado, incluindo as premissas utilizadas para sua definição no que se refere a investimentos a serem realizados pelo concessionário ao longo da concessão, custos de manutenção, peças e partes e demais insumos.

Isto porque, na visão do Licitante, o valor indicado parece estar subavaliado, o que pode gerar expectativas e frustrações ao concessionário durante a execução do contrato e prestação dos Serviços.

Para a apresentação de uma proposta mais alinhada com a realidade a ser encarada pelo concessionário, inclusive em termos de obtenção de recursos via financiamento e outras fontes de captação, definição do valor da proposta, contratação de garantia para a Licitação e para a execução do contrato, entre outros temas financeiros relacionados à participação na Licitação e/ou prestação dos Serviços, é importante que os licitantes tenham acesso a estimativas de valores o mais próximas possíveis do cenário a ser encarado e, principalmente, aos critérios adotados pelo Poder Concedente ao definir o valor indicado no Edital.

V. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 5

Como indicado no item 4 do Edital, o prazo do contrato de concessão a ser celebrado entre o Poder Concedente e o licitante vencedor é de 15 (quinze) anos contados da data de início da Operação Transitória, podendo ser prorrogado.

Por sua vez, o item 12 (“Especificação Básica dos Veículos da Frota”) do Termo de Referência indica que a frota a ser utilizada pelo concessionário (inclusive reserva

técnica) deve ter uma idade média de 5 (cinco) anos e que a idade máxima de qualquer ônibus deve ser de 10 (dez) anos.

Ou seja, pelas regras definidas para a Licitação, o concessionário terá a obrigação de substituição periódica de seus veículos. Além da necessidade de projeções financeiras específicas a serem consideradas em seu modelo de negócios, esta obrigação fará com que o concessionário seja obrigado a substituir alguns ônibus nos anos finais da concessão sem conseguir amortizar o investimento e fazer uso da depreciação do ativo integralmente.

Como se sabe, este é um tema bastante estudado em licitações em geral e as regras para a devida indenização (e seu cálculo) a concessionários em geral por esses bens podem variar significativamente, além da existência de incontáveis discussões judiciais sobre o assunto.

Neste sentido, a regra de indenizações previstas no modelo de contrato de concessão anexo ao Edital restringe os direitos do concessionário aos chamados Bens Reversíveis, cuja definição contratual não inclui a frota de ônibus. Dessa forma, em que pese haver uma obrigação desde já do concessionário de efetuar investimentos para manter sua frota dentro das exigências apresentadas pelo Poder Concedente, as regras do Edital não são claras quanto ao tratamento a ser concedido a veículos novos existentes ao final do prazo contratual, sua forma de depreciação ou amortização do investimento.

Outro ponto de dúvida é que a regra do item 12 do Termo de Referência aparentemente seria aplicável apenas aos ônibus necessários para a prestação do Serviço de Transporte Público Coletivo, mas não aos ônibus do serviço de Transporte Público Escolar.

Assim, indaga-se:

- (a) quais critérios foram utilizados para a definição da idade média da frota e idade máxima de cada veículo constante do Edital?
- (b) qual o tratamento a ser dado pelo Poder Concedente aos veículos que venham a ser adquiridos pelo concessionário nos últimos anos da concessão para que possa atender os requisitos de idade média e idade máxima da frota? Como deve ser realizada a amortização do investimento *vis-à-vis* o prazo restante da concessão e que regras deve adotar o concessionário para a depreciação dos ativos? Tais elementos serão capturados na fórmula para reajuste de tarifa? Vai haver algum tipo de indenização ao concessionário?

(c) a frota de veículos existente ao final do prazo da concessão será tratada como Bens Reversíveis ao final do prazo da concessão para os fins do contrato e da legislação aplicável?

(d) o concessionário estará obrigado a observar as regras que exigirão a substituição periódica de frota também com relação aos veículos utilizados na prestação dos Serviços de Transporte Público Escolar?

VI. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 6

O Edital indica (vide item 15, por exemplo), que o valor da Tarifa Pública, data base novembro 2015, é de R\$3,50 (três reais e cinquenta centavos). O edital indica ainda que esta será a tarifa a ser cobrada durante a chamada "Operação Transitória", enquanto a tarifa cobrada na "Operação Plena" será aquela indicada pela concessionária em sua proposta (e que deverá ser inferior a R\$3,50 (três reais e cinquenta centavos)).

Nos termos definidos no Edital e no contrato, o início da Operação Plena não tem uma data certa e poderá variar dependendo do cumprimento pelo concessionário de algumas condições e ainda sujeita a algum nível de subjetividade do Poder Concedente para confirmar que o concessionário alcançou o estágio necessário para o início da nova fase.

O início da Operação Plena é momento bastante sensível dentro do prazo da concessão no modelo proposto, porque é a partir dele que o concessionário deve passar a cobrar a nova tarifa, terá direito a fazer pedidos de revisão tarifária e estará sujeito às regras de renovação da frota, por exemplo. Ou seja, é uma data que vai servir como gatilho para uma série de questões de cunho econômico-financeiras importantes para o concessionário (apesar de o prazo da concessão contar a partir do início da Operação Transitória).

Pelo quadro de definições constante do modelo de contrato de concessão, "Operação Transitória" seria aquela que se inicia no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da data de assinatura do contrato. Não obstante isso, a cláusula 9 ("Assunção dos Serviços e Início da Prestação dos Serviços") do mesmo contrato dispõe que a Operação Transitória terá início no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados da assinatura do contrato.

Há clara incongruência entre as duas regras, que acabam por gerar dúvidas ao Licitante sobre a forma de contagem do prazo da concessão, além, é claro, de sua preocupação sobre uma melhor determinação da data de início da Operação Plena para fins de preparo



de seus estudos de viabilidade, plano de negócio e da proposta para participação na Licitação em geral, tendo em vista os impactos financeiros advindos de tal data.

Com base no exposto, indagamos:

(a) qual deve ser a data a ser considerada para o início da Operação Transitória para fins do início da concessão?

(b) para melhor determinação dos licitantes quanto aos impactos financeiros, necessidade de recursos e outros aspectos de natureza econômica do negócio, é necessário que sejam definidos critérios mais objetivos no que se refere ao início da Operação Plena. Assim, qual a interpretação desta D. Comissão sobre as regras existentes e quais os critérios mínimos que devem ser considerados pelos licitantes para a determinação desta data?

VII. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 7

Pelos termos do Edital, os licitantes devem apresentar uma série de documentos para sua habilitação jurídica, regularidade fiscal e qualificação técnica, entre outros, como parte do chamado Envelope 3.

O Envelope 3, no entanto, só será aberto em relação àquele candidato cuja Garantia de Proposta seja aceita e Proposta Econômica, classificada. Ou seja, o Envelope 3 será o último a ser aberto e só será considerado em relação àqueles candidatos que se classifiquem nas etapas anteriores.

Como regra geral, o Edital indica que não pode haver inclusão posterior de informações que deveriam constar originariamente dos envelopes. Há, no entanto, exceção no sentido de que o Poder Concedente pode autorizar a apresentação de novos documentos caso nenhum licitante seja declarado vencedor do certame.

Na prática, a obtenção de atestados comprobatórios de experiências similares anteriores pode ser uma tarefa bastante lenta e sujeita a procedimentos burocráticos muitas vezes fora do controle dos licitantes, especialmente quando deve ser emitido por um ente da Administração Pública. Tendo em vista o prazo entre a divulgação do Edital e a data para apresentação dos envelopes, muitos licitantes podem enfrentar dificuldades para submeter atestados nos termos exigidos no Edital, muito embora tenham experiências anteriores na prestação dos Serviços.

Assim, de forma a observar os princípios que regem procedimentos licitatórios em geral e principalmente como uma maneira de permitir a participação do maior número de

interessados possível (o que, aliás, deve ser a intenção primeira do Poder Concedente), solicita-se a confirmação por esta D. Comissão sobre a possibilidade de (i) inclusão no Envelope 3 de evidência da solicitação dos atestados comprobatórios, com a obrigação de sua apresentação nos termos do Edital no momento da abertura do referido Envelope; ou (ii) apresentação dos atestados comprobatórios apenas no momento da abertura do Envelope e exame da documentação de qualificação.

Este ponto é de extrema importância, tendo em vista, repita-se, a dificuldade enfrentada para a emissão de atestados por alguns contratantes por conta de suas regras internas e a necessidade de revisão e aprovação do teor de tais documentos por diferentes órgãos, em especial no caso de entes da Administração Pública. Não flexibilizar a regra constante do Edital seria limitar a concorrência para a participação no Edital, impondo a diferentes licitantes obrigações mais rígidas do que a outros pelo simples fato de suas experiências anteriores estarem ligadas a órgãos ou empresas cujo processo interno (e, portanto, totalmente desvinculado do licitante) é mais complexo, em total desacordo aos princípios da publicidade e da concorrência.

VIII. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 8

O modelo de contrato da concessão deixa claro que a operação deverá ocorrer em duas fases, sendo a primeira a “Operação Transitória” e a segunda a “Operação Plena”.

Durante a Operação Transitória, não há obrigação de operação dos serviços de bilhetagem eletrônica (item 9.2.3), mas deve constar do plano de operações a data de assunção de tais serviços em seus aspectos físicos e de arrecadação (item 9.2.1). O próprio item que traz essa regra, no entanto, indica que a operação do sistema de bilhetagem eletrônica somente poderá se dar após a assunção integral de todas as linhas que compõem o sistema e que essa assunção é condição para o início da Operação Plena.

Adicionalmente, o item 3 do Termo de Referência indica que a Operação Transitória só terminará após a realização de várias etapas, dentre as quais destacamos a “implantação do sistema de bilhetagem eletrônica em toda a frota e do posto de venda de créditos”.

Ou seja, ao mesmo tempo em que o Edital indica que não há necessidade de utilização do sistema de bilhetagem eletrônica durante a Operação Transitória, há regras que determinam que a Operação Plena só pode ser iniciada após sua implantação em toda a frota.



Ora, há uma incongruência que precisa ser corrigida no documento e na definição das regras da concessão para que os licitantes possam ter uma leitura perfeita das obrigações que deverão assumir ao vencer a Licitação.

Como é sabido, a aquisição, adaptação e implantação do sistema de bilhetagem eletrônica gera ao Concessionário um custo financeiro elevado e exige uma complexa operação de logística para a retirada de veículos de circulação para sua adaptação. Ao indicar que a implantação é condição para a Operação Plena, o Poder Concedente indica que o concessionário deve considerar todo o custo e trabalho já nos primeiros momentos após a assunção da obrigação da prestação de serviço. Ao mesmo tempo, o leitor menos preocupado poderia entender que não haveria a obrigação de implantação do sistema durante a Operação Transitória, o que poderia gerar um atraso no início da segunda fase da concessão e todas as suas consequências.

Adicione-se a isso o fato de que o Edital não exige a substituição da frota durante a Operação Transitória, de forma que o Concessionário estaria obrigado a implantar o sistema de bilhetagem eletrônica em veículos que teriam que ser substituídos em poucos meses, gerando um custo adicional e desnecessário que acabaria certamente sendo repassado aos usuários ou ao Poder Concedente via revisão de tarifa e/ou aumento do valor de subsídio.

Desta forma, perguntamos qual deve ser a interpretação a ser aplicada ao Edital com relação a este assunto: o sistema de bilhetagem eletrônica deve ou não ser implantado nos veículos utilizados durante a Operação Transitória, especialmente para fins de cumprimento desta fase e início da Operação Plena?

IX. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 9

O item 16.5.4 do modelo de contrato de concessão, acertadamente, indica a dotação orçamentária para suportar os pagamentos a título de Tarifa Escolar para um determinado ano (no modelo, ainda a ser completado).

Tal regra é essencial para servir como segurança ao Concessionário de que os pagamentos da Tarifa Escolar e a vinculação de receita do Poder Concedente para tal fim estão de acordo com as exigências da legislação aplicável.

Acontece que, ao determinar qual seria a dotação orçamentária para um ano específico, o contrato cria uma lacuna com relação à alocação da despesa pelo Poder Concedente para o restante do período da concessão, tendo como resultado o efeito contrário ao

esperado: gera nos concessionários o desconforto que desconhecer as regras aplicáveis para o futuro.

Assim, sugerimos que a redação do modelo de contrato seja também alterada neste item para que a referência não seja feita a um determinado ano, mas ao período integral da concessão.

X. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 10

O item 21.2 do modelo de contrato de concessão traz o conceito de Revisão da Tarifa, enquanto o item 21.6 trata do Reajuste.

Efetivamente, são conceitos distintos que devem ser tratados separadamente em concessões em gerais, visto que o objetivo com cada uma dessas medidas é diferente. Assim, enquanto a Revisão tarifária tem o condão de tentar restabelecer a equação originária entre os encargos e receitas da concessionária sempre que acontecerem situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, o reajuste deve ser utilizado basicamente para a manutenção do valor da tarifa ao longo do tempo, em função do impacto sofrido por conta de inflação e variação de preços e remuneração de mão de obra, entre outros.

Em que pese dever ser festejado o fato de o contrato conter previsão expressa sobre a possibilidade de Revisão da Tarifa, o documento não trouxe regras suficientes para explicar como se daria o procedimento e que fatores poderiam ser entendidos como causadores de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Como se sabe, este é um tema bastante controverso e que tem gerado inúmeras discussões perante os tribunais pátrios, de forma que a previsão desde o início da concessão de regras claras sobre o tema traria um enorme benefício à concessão, ao Poder Concedente e Concessionário e aos usuários.

É bem verdade que o item 21.3 tenta definir alguns casos que permitiriam a Revisão, mas até mesmo seus termos acabam gerando algum desconforto aos operadores.

Por exemplo, há indicação de que variações acima de 15% (quinze por cento) na quilometragem rodada em relação ao previsto no Edital poderão resultar em revisões tarifárias. Acontece que este percentual é bastante alto em se considerando a quilometragem já indicada no Edital e os percursos a serem realizados. Também não é clara a forma de contagem de tal variação (por corrida, por rota, por veículo, por período, por alguma combinação desses e outras formas)



O mesmo raciocínio vale para a variação de percentual na demanda de Passageiros Equivalentes constantes do item 21.3.1(b). Neste caso, contudo, há ainda um outro agravante: estudos do setor demonstram que a demanda de passageiros no país vem sofrendo reduções de 1,5% (um vírgula cinco por cento) ao ano. Com esta variação, e dependendo da forma de cálculo da variação para efeitos da Revisão tarifária, o Concessionário nunca teria direito a solicitar uma Revisão da Tarifa, apesar de claramente sofrer uma redução de demanda e, conseqüentemente, de receitas anualmente. É importante que o documento capture este conceito para que, ao menos após alguns períodos seguidos de queda de demanda, o Concessionário esteja habilitado a solicitar uma Revisão tarifária.

Com base nesses pontos, o Licitante solicita que sejam feitos os esclarecimentos e alterações pertinentes a tais regras, da seguinte forma:

- (a) inclusão de uma fórmula tarifária e de critérios claros do que pode gerar um pedido de revisão tarifária para fins de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- (b) alteração do percentual de variação de quilometragem adotado no item 21.3.1.(a) com a indicação da forma de sua contagem;
- (c) alteração do percentual de variação de demanda de passageiros adotado no item 21.3.1.(b) com a indicação da forma de sua contagem;

XI. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 11

O item 21.3.2 do modelo de Contrato estabelece a obrigação do Poder Concedente de implantar um terminal rodoviário/urbano no prazo de cinco anos contatos do início da operação, sob pena de uma falha neste sentido também dar causa a um pedido de Revisão da Tarifa.

Tendo em vista o prazo total da concessão (15 anos) e experiências similares em outras municipalidades do país, o prazo para definição e construção do terminal aparece descasado com as obrigações do Concessionário. Assim, de forma a criar obrigações mais harmônicas e que possam efetivamente beneficiar os usuários do sistema de transporte público coletivo urbano na cidade, o prazo total de construção deveria ser reduzido para dois anos.

Desta forma, requer o Licitante seja explicado como foi elaborado o cálculo que definiu o prazo de cinco anos para a construção e solicitar a sua redução para dois anos, com a correspondente modificação da minuta de contrato.



XII. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 12

Ainda que o contrato não defina de forma detalhada o procedimento de Revisão da Tarifa, há sim algumas regras básicas sobre o assunto, como a previsão do prazo de 60 (sessenta) dias para que o Poder Concedente decida sobre um pedido de Revisão da Tarifa (item 23.1.5).

Como mencionado na explicação referente a alguma pergunta anterior, a Revisão Tarifária é medida extrema, que deve ser utilizada em casos específicos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. A verificação da necessidade de Revisão da Tarifa precisa ser elaborada de forma clara e objetiva para que o pedido seja apresentado pelo Concessionário ao Poder Concedente com a maior brevidade possível para evitar perdas que possam vir a ser irreparáveis à continuação da prestação do serviço ou pelo menos em seus níveis de qualidade e eficiência.

Da mesma forma, eventual confirmação pelo Poder Concedente sobre o pleito precisa ser concluído de forma ágil, sem prejuízo às partes contratuais e aos usuários do serviço.

Dito isto, indaga o Licitante quais foram os critérios utilizados para a definição do prazo de 60 (sessenta) dias para a resposta a um pedido de Revisão e solicita que seja considerada a possibilidade de sua redução para um período entre 15 (quinze) e 30 (trinta) dias, evitando assim prejuízos aos envolvidos.

XIII. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 13

Além da possibilidade de Revisão da tarifa, o contrato traz as regras referentes ao seu Reajuste (item 21.6), que deve ocorrer anualmente e capturar eventuais aumentos de custos e despesas do Concessionário buscando a recomposição do preço em função de perdas de inflação, por exemplo.

O contrato traz a fórmula a ser adotada para definição do valor do preço, com a indicação dos fatores a serem utilizados. Ou seja, a rigor, bastaria a inclusão dos elementos corretos na fórmula para a obtenção do valor do reajuste, sem necessidade de uma análise subjetiva ou interpretação de princípio, conjuntura econômica ou qualquer outra questão semelhante.

Como em diversos outros contratos de concessão em uso no país, no entanto, o modelo contém redações que sugerem uma interpretação de que o valor reajustado da tarifa



deveria estar sujeito a aprovação pelo Poder Concedente. Isto porque o texto indica que o reajuste depende de homologação pelo Poder Concedente para ser aplicado.

Este é também um ponto bastante controverso sobre o qual existem inúmeros trabalhos acadêmicos e discussões judiciais. Entende o Licitante que, por se tratar de fórmula matemática com elementos conhecidos, não deveria haver qualquer tipo de ingerência ou aprovação pelo Poder Concedente ao Reajuste, mas mera verificação da correta utilização da fórmula e seus elementos, devendo o contrato não deixar margens de dúvida para o direito do concessionário de aplicação da tarifa reajustada imediatamente após a sua apuração.

Adotar outro entendimento é submeter um direito do Concessionário à necessidade de aprovação pelo Poder Concedente, o que, mais uma vez, pode ter consequências desastrosas para o Concessionário e a prestação dos serviços como um todo.

Com base no exposto, indaga-se qual a interpretação a ser adotada com relação ao procedimento de Reajuste da Tarifa e se caberá ao Poder Concedente alguma discricionariedade com relação à sua aprovação ou não. De toda forma, solicita-se que a redação do contrato seja revista para evitar qualquer tipo de controvérsia sobre o assunto no futuro.

XIV. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 14

Mais uma vez acertadamente, o modelo de contrato estabelece mecanismos que permitem ao Poder Concedente medir a qualidade dos serviços prestados pelo Concessionário (item 26).

O contrato não prevê, no entanto, os critérios a serem adotados na avaliação, o que sugere um elevado – e perigoso – nível de subjetividade com relação ao assunto.

É importante que os critérios e foram de avaliação sejam claras e, ainda que não definidas contratualmente, que estejam previstas na regulamentação aplicável, para que tanto o Concessionário quanto os usuários possam ter conhecimento de seu teor e do nível de exigência a que devem estar submetidos.

Manter regras simples e que permitem e um elevado grau de subjetividade pelo ente fiscalizador devem ser evitadas.

Assim, solicita o Licitante que sejam esclarecidos os critérios e exigências mínimas a serem utilizadas e nas avaliações de desempenho, para que o concessionário possa balizar sua atuação por tais itens. Sugere o Licitante que tais itens sejam refletidos no



modelo de contrato a fim de fixar de forma clara e direta as regras a serem seguidas pelas partes.

XV. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 15

O item 27 do modelo de contrato descreve as penalidades aplicáveis ao Concessionário, estabelecendo valores que, na visão do Licitante, são bastante elevados e acabam por gerar uma penalidade muito gravosa ao concessionário em comparação as infrações que este pode cometer. Em outras palavras, verifica-se um desequilíbrio entre as eventuais infrações e sua penalização.

Sem entrar mais profundamente nos efeitos que este descasamento poderia ter para a prestação dos serviços no longo prazo, indaga o Licitante quais foram os critérios usados para a determinação de tais valores.

XVI. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 16

Chamamos a atenção desta D. Comissão para o fato de que o Edital disponibilizado para *download* pelos interessados aparenta não estar completo.

Isto porque a numeração das páginas do Termo de Referência vai do número 87 diretamente ao número 105. Como esta parte do Termo de Referência traz a descrição dos itinerários que farão parte da concessão, não há condições aos interessados de verificar se existem folhas e, portanto, rotas a serem operadas durante a concessão, que não foram disponibilizadas. Isto fica ainda mais reforçado uma vez que a numeração do próprio Termo de Referência vai do item 4 ("Ordem de Serviço Operacional (itinerários) – Fase I") diretamente para o item 7 ("Ordem de Serviço Operacional (itinerários) – Fase II").

É certo que pode ser um mero problema de desconfiguração da numeração, mas o ponto gera incertezas aos licitantes e precisa ser corrigido e o Edital, renumerado, se for o caso.

Solicitamos a sua confirmação quanto se há páginas que deveriam ter sido disponibilizadas ou não, bem como a adoção das seguintes medidas: (i) em caso positivo, que sejam disponibilizadas as páginas pendentes para análise dos licitantes com tempo suficiente para uma completa e cuidadosa tomada de decisão com relação à Licitação; e (ii) em caso negativo, que as páginas do Edital e os itens do Termo de Referência sejam renumerados para passarem a seguir uma ordem lógica.



XVII. PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 17

Há diversos itens no modelo de contrato e do Edital que, ao fazerem referência a outros itens ou cláusulas, não indicam a sua correta numeração. Assim, alguns itens fazem referência a pontos como "item 0" do contrato (vide itens 8.2.1 e 24.1.4 e modelos de declaração), que precisam ser ajustados para evitar qualquer falha de interpretação pelos licitantes ou o desconhecimento, ainda que parcial, das regras da Licitação.

Solicitamos que sejam realizados os ajustes pertinentes.

Ante o exposto, requer a Licitante sejam prestados os esclarecimentos acima elencados para fins de sanar e corrigir eventuais omissões e dúvidas contidas no Edital.

Tendo em vista a proximidade da data para apresentação dos envelopes com a proposta para participação na Licitação nos termos do Edital e a relevância dos questionamentos acima, bem como a importância de respostas claras e objetivas suficientes que eliminem qualquer dúvida dos interessados em participar da Licitação e os efeitos do posicionamento desta D. Comissão com relação aos pedidos de esclarecimento na Garantia de Proposta e na formulação da Proposta Econômica, a Licitante gostaria de aproveitar a oportunidade e sugerir o adiamento da data para submissão dos envelopes por um prazo não inferior a 30 (trinta) dias contados da data em que a esta D. Comissão apresente os esclarecimentos pertinentes para que todos os seus comentários e as eventuais diretrizes a serem apresentadas nas respostas possam ser levadas em consideração pelos licitantes.

Certos de sua compreensão com relação ao exposto acima, subscrevemo-nos.


TRANSITA – TRANSPORTES ITAPOÁ TURISMO E ALUGUEL LTDA.