



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES**

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emílio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº 012/2013

IMPUGNANTE: AUTO VIAÇÃO RAINHA LTDA

A empresa impugnante apresentou na data de 28/08/2013 impugnação ao edital nº 012/2013, aduzindo em suma que o edital 16/2009 ainda estaria vigente, e consequentemente o contrato com a empresa Auto Viação Rainha em virtude da decisão judicial que anulou a decisão administrativa de rescisão do contrato firmado em 2002. Alega ainda que houve ausência de análise do processo administrativo instaurado no ano de 2009, que o edital 012/2013 está direcionado, que traz um valor de tarifa inverídico, assim como o valor da licitação que segundo a impugnante é equivocado, se insurge contra a quantificação do número de usuários baseando-se em um estudo efetuado pela empresa Pegorin Engenharia, reclama a ausência de previsão com despesas de cobrador de ônibus, questiona a unidade orçamentária para a remuneração dos serviços e a omissão no edital para tarifa de operações especiais, requerendo ao final a anulação do referido edital. Em síntese, é o breve relato dos fatos, estando à íntegra da impugnação anexada aos autos do processo, com vistas franqueadas, conforme previsto no Edital, passando a CEL, em conformidade com o art. 41 da Lei 8.666/93, apreciar e julgar nos termos a seguir aduzidos.

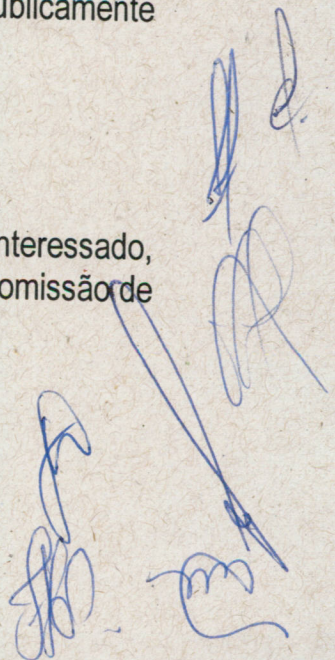
I – PRELIMINARMENTE: REQUISITOS DE ADMISSIBILIDADE

Inicialmente, cabe apreciar o requisito de admissibilidade da referida impugnação, verificando se a mesma foi interposta dentro do prazo estabelecido para tal. O impugnante protocolou a impugnação perante a CEL em 28/08/2013, em tempo hábil, portanto, merece ter seu mérito analisado, visto que respeitou o prazo estabelecido na norma sobre o assunto. A resposta estará disponível publicamente no site da Prefeitura Municipal de Navegantes.

II - DO MÉRITO

Passando à análise do mérito, quanto ao ponto impugnado pelo interessado, conforme posicionamento da área demandante/técnica do objeto e da comissão de licitações tem-se as seguintes considerações e entendimentos:

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"





ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emilio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

ITEM III - Do edital 16/2009 e a decisão judicial de anulação da decisão administrativa:

Analisando os argumentos da impugnante constata-se que, assim como pretendeu a empresa Viação Nossa Senhora dos Navegantes que trouxe argumentos similares, a única intenção é protelar e tumultuar o prosseguimento do certame ao invocar o edital 16/2009 e um suposto descumprimento de determinação judicial, posto que é conhecedora dos tramites de anulação do Edital nº 16/2009 que à época foram devidamente publicados na imprensa oficial.

Na data de 08 de abril de 2010 o edital foi suspenso em razão da decisão judicial que anulou a decisão administrativa de rescisão unilateral do contrato com a empresa Auto Viação Rainha Ltda, e posteriormente, na data de 27 de julho de 2010 o edital 16/2009 foi anulado, conforme comprova copia do ato de anulação que fora devidamente publicado no Diário Oficial do Estado em 02/08/2010.

Portanto, não cabe a alusão ao edital 16/2009 se este foi devidamente anulado ainda no ano de 2010, ao que consta, sequer houve análise da fase de habilitação ou propostas, razão pela qual não há nenhuma expectativa de direito para os licitantes que eventualmente tenham protocolado seus envelopes relativos ao edital 16/2009, pois esta só nasce para os proponentes após a adjudicação do objeto da licitação.

A decisão judicial mencionada apenas anulou a rescisão unilateral do contrato, e ainda que houvesse referência ao edital 16/2009, diante de sua anulação, perdeu-se o objeto da ação. Apenas para fins de esclarecimento, transcrevemos a decisão judicial exarada no processo judicial nº 135.10.001641-7:

Relação: 0072/2010 Teor do ato: Ante o exposto, e por tudo mais que dos autos consta, JULGO PROCEDENTE EM PARTE o pedido inicial para tão-somente declarar a nulidade da rescisão do contrato de concessão do serviço de transporte público coletivo entabulado entre as partes, formalizada pela notificação de fls. 472/474, por ausência de processo administrativo prévio, mediante o exercício das garantias do contraditório e ampla defesa. Tendo em vista a sucumbência recíproca, condeno a requerida ao pagamento de 70% das custas e honorários advocatícios, estes que arbitro em R\$2.000,00, cabendo à autora os 30% restantes, face a complexidade da matéria e o tempo de tramitação da demanda, o que faço com fulcro no art. 20, 4, e art. 21,

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES**

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emílio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

ambos do CPC. Findo o prazo de recurso voluntário, à segunda instância, para reexame necessário (art. 475, I, CPC). P. R. I. Advogados(s): Carolina Constante (OAB 019.651/SC)

É incontestável que a decisão APENAS declarou a nulidade da rescisão do contrato pela ausência de processo administrativo, sendo que o referido contrato extinguiu-se pelo decurso de prazo já no ano de 2012.

Apenas para efeito de esclarecimento, caso o impugnante desconheça as modalidades de extinção de um processo licitatório, existe a modalidade revogação, que ocorre por conveniência e oportunidade da administração, e há a anulação, que deve ocorrer sempre que houver vício que venha a macular o certame, sendo esta última opção utilizada pela Administração em razão de falhas nas informações técnicas e no próprio edital publicado no ano de 2009.

IV - Do processo administrativo:

Assim como a decisão judicial que anulou a decisão administrativa, o processo administrativo instaurado na época perdeu seu objeto ante à extinção do contrato pelo decurso de prazo, notadamente pela ilegalidade do mesmo que não decorreu de processo licitatório e tão pouco poderia ser prorrogado, razão pela qual o processo administrativo foi arquivado por perda de seu objeto. Da mesma forma, não havendo contrato vigente sequer pode a administração analisar o pedido de reequilíbrio protocolado pela empresa.

V – EDITAL INCONSISTENTE:

a) Do direcionamento do edital:

Resposta item 5.1:

A impugnante alega que o edital está direcionado ao exigir no item 3.8 a certificação ISO em no máximo 8 anos.

Conforme exposto e transcrito pela própria impugnante, não se está exigindo que a empresa tenha a certificação para participar da licitação, ao contrario, abriu-se a todos a possibilidade de participar da licitação e após vencedor iniciar os tramites para obtenção em extensos 08 anos da certificação, que garantirá excelência no serviço de transporte de passageiros que historicamente nunca existiu no

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the right and several smaller ones at the bottom right.]



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emilio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

município de Navegantes. Não há nenhum resquício de direcionamento ou afronta aos princípios que regem os processos licitatórios, há apenas uma exigência que deverá ser obtida durante a execução do contrato, prevendo-se um longo prazo para o seu cumprimento.

Além disto, tendo em vista as preocupações ambientais hodiernas, a Constituição de 1988 criou limitação à livre iniciativa e à propriedade privada, considerando a defesa do meio ambiente como princípio da ordem econômica. A partir daí possibilitou a intervenção estatal na economia para proteção do meio ambiente.

Tendo em vista os danos ao meio ambiente causados pela emissão de poluentes ou de contaminação do solo, decorrentes dos serviços públicos, sobretudo em serviços de transporte por veículos com matrizes energéticas fósseis, foi necessário buscar soluções que viabilizem a realização de investimentos compatíveis com as exigências ambientais.

Dessa forma, vimos que o ordenamento brasileiro, a partir do paradigma constitucional e por meio dos regulamentos administrativos das Leis nº. 8.666/93 e 12.462/11, condiciona a contratação de obras e serviços pelo Poder Público a um modelo de licitação sustentável, com a realização de licitações de acordo com critérios socioambientais, de maneira que as propostas selecionadas pela Administração Pública devem levar também em consideração a eficiência ambiental dos produtos ou serviços adquiridos.

A Lei nº. 8.666/93 exige que nos projetos básicos e projetos executivos de obras e serviços sejam considerado o impacto ambiental do objeto contratado, possibilitando a inclusão de condicionantes ambientais no âmbito do procedimento licitatório e da execução do contrato, devendo, inclusive, quando for o caso, obter, na elaboração do projeto básico, a licença prévia, que irá indicar as medidas mitigadoras e compensatórias a serem observadas pela empresa contratada na fase de instalação e execução do projeto.

A Certificação Ambiental, em especial nos moldes previstos nas normas série ISO 14000, contribui enormemente para a efetivação do desenvolvimento sustentável, sendo relevante instrumento na busca da compatibilização entre o crescimento econômico e a proteção do meio ambiente da cidade de Navegantes.

5.2 – RESPOSTA - Não se está exigindo a certificação na fase de habilitação da licitação ou na classificação das propostas, haja vista não haver previsão expressa na Lei nº. 8.666/93. A exigência está vinculada a execução do contrato e, a empresa vencedora deverá prever em sua prática, em seus custos e hábitos a aplicação das normas ambientais cabíveis voltadas a sustentabilidade do próprio negócio e da comunidade onde está inserida. Isto já seria exigível, independente de haver ou não certificação condicionada.

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emílio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

5.3 – RESPOSTA - No caso do Município de Navegantes é necessário quebrar os paradigmas de uma rotina que assola a cultura local e geral no sentido de não observar a importância de proteger o meio ambiente e usar de meios sustentáveis para o desenvolvimento. O transporte urbano, nesta nova etapa, deverá estar adequado a uma nova e necessária visão estratégica. Que estará adicionada ao Plano de Mobilidade Urbana em fase de elaboração e, portanto, será mantida a exigência para que a proponente vencedora, num prazo muito razoável, esteja devidamente certificada.

5.4 – RESPOSTA – Se a exigência não está condicionando ou impedindo a participação de quem quer que seja, não há nenhuma violação ao princípio de isonomia muito menos o impropério da sugestão de que haja direcionamento. Por fim, empresas de porte e receitas brutas menores ao de um sistema de transporte urbano, por condição de permanência no mercado cada vez mais exigente, estão sujeitas e obrigadas a obterem a certificação. Isso sob pena de não sobreviverem aos novos padrões de desenvolvimento sustentável que serão a base da sociedade do futuro presente e próximo.

b) Ausência de veracidade na tarifa fixada no edital:

5.5 – Certo é que o valor projetado de R\$ 2,85 está dentro das premissas de cálculo abordadas e considera todos os itens principais para a operação do sistema de transporte coletivo urbano. A concessão é uma modalidade que determina responsabilidade ao concedente e concessionário, todas previstas em lei. No entanto há um exagero em supor que as despesas serão cobertas pelo concedente sem antes saber se o concessionário exerceu com responsabilidade o negócio aos qual se propôs prestar. O serviço de transporte coletivo concedido não dá ao concessionário o papel de "rainha da Inglaterra", ficando sentado esperando que "as coisas aconteçam". Como e qualquer concessão e serviço, os clientes usuários deverão ser atendidos e atraídos pela boa execução de um contrato, este princípio que tem sido relevado a segundo plano nos contratos passados.

A perda do equilíbrio econômico e financeiro não pode ser avaliada de forma simplista, imaginando que um concessionário apático e que não invista no seu negócio venha no futuro a querer responsabilizar unicamente o poder concedente. É fundamental entender que, se o concessionário não honrar com as

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"

[Handwritten signature]



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emilio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

condicionantes previstas no contrato, especialmente quanto aos investimentos e correta execução do serviço, isto não venha a ser considerado, pois neste caso será o concessionário o alvo de penalidades graves. É o que se observou recentemente na concessão da BR 101/Trecho Norte em Santa Catarina.

É necessário compreender que a execução do serviço público é essencial do transporte urbano merece uma nova ordem, cujas externalidades determinam maior ou menor sucesso e, estas condições devem ser monitoradas e planejadas de forma a buscar constantes inovações e ofertas de serviços que venham a atrair os clientes-usuários.

O novo paradigma a ser quebrado será transformar o transporte coletivo urbano num serviço de excelência, capaz de atrair clientes e usuários e esta tarefa é parte essencial do concessionário, apoiado e fiscalizado pelo poder concedente, seja na adequação ou nas definições de políticas de prioridade ao transporte coletivo. Não são as velhas praticas que devem contaminar nem mesmo fazer a Administração Pública ser refém da má gestão privada. O Município de Navegantes entra num novo ciclo econômico e com rapidez. Deve em pouco espaço de tempo ocupar destaque entre os mais importantes municípios de Santa Catarina no cenário econômico. Quem estiver próximo, estará dentro da oportunidade de viabilizar uma cidade com potencial e capacidade em atender as demandas inerentes as atividades que se destacam, onde o transporte coletivo urbano assumira papel estratégico.

5.6 – A matemática explica custos, mas necessita ser compreendida num espectro bem mais amplo. A análise da impugnante observa apenas o seu lado, em que não está minimamente preocupada com qualidade ou com a execução de um contrato com a excelência que se pretende como já observamos nos questionamentos anteriores. Todos os elementos pensados para (frisado) um novo de transporte público coletivo urbano, não estão no escopo das argumentações. O pensamento matemático que está considerado se lastreia em frota velha e imprópria, descompromisso com a segurança do usuário fora do ônibus. Falta de investimento em tecnologia, e absoluta incapacidade de renovação. Portanto, coube ao administrador a tarefa de ousar para que o munícipe tenha um serviço digno e apropriado e, para isto, vai a iniciativa privada propor uma parceria através de uma outorga para a prestação de serviços de transporte urbano. Não haverá como afirmar a impraticabilidade alegada, visto que o sistema operado no Município de Navegantes é completamente impróprio e, explica sua não

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50

Rua João Emilio n° 100 - Centro

CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC

Fone/Fax: (47) 3342-9500

www.navegantes.sc.gov.br

aceitabilidade quando visto os números de usuários. Eis aí o grande desafio, mudar este triste panorama que impede aos cidadãos de usufruírem da cidade.

5.7, 5.8 E 5.9 – RESPOSTA - Todas as inconsistências encontradas relativas aos itens 5.7 na planilha decorrentes de uma falha na fórmula, foram revistas, assim como alguns itens apontados pelo TCE, especialmente quanto aos valores dos insumos, também foram revisados e devidamente corrigidos. Neste ponto, foram importantes as observações da impugnante.

5.10 – RESPOSTA - E estimativa de passageiros foi objeto de uma pesquisa domiciliar que identificou as necessidades de deslocamentos bem como as origens e destinos desejados. Nunca uma pesquisa desta natureza foi realizada. As únicas pesquisas, cujos dados não podem ser confiáveis, foram extraídas de dentro do ônibus, por si só viciada, pois atesta apenas um serviço sem eficiência, relatado no trabalho da PEGORIM Engenharia e Projetos em 2009 onde afirma: “A proposta do transporte coletivo de passageiros dentro do Município de Navegantes é limitado, pois pela sua configuração em geral, o deslocamento por outros meios, a pé e por bicicletas, desestimulando o uso do transporte coletivo que cumpre em parte a cobertura espacial atendendo uma boa parcela da população urbana e rural, porém com frequência baixa nos horários de atendimento”; e ainda: “Como se pode verificar os indicadores operacionais demonstram um baixo grau de desempenho, pois o serviço não tem como contrapartida demanda suficiente para operar com frota e atender os itinerários sem utilizar várias linhas com ônibus intermunicipais.” O relato não se baseia em pesquisa, apenas em observações e sugestões mas demonstra que sem qualquer dúvida, o desinteresse ou a opção de utilizar outras modais de transporte, especialmente à pé, demonstra a inadequabilidade do sistema. Isto foi demonstrado na pesquisa domiciliar onde uma significativa parcela dos entrevistados afirmou que “não utiliza o transporte” porque os horários não atendem, porque o serviço é ruim ou porque simplesmente não existe atendimento na sua área de abrangência, a ponto de que acabam andando a pé até os seus pontos de destino. Sendo assim, há uma presunção de que o limite do transporte urbano de passageiros se dá pelo que hoje é operado e ainda, numa forma irregular quando a frota mistura-se com outro tipo de serviço que é concedido por outro ente público, fazendo supor que a depreciação, remuneração e custos operacionais venham a ser cobertos por dois sistemas de transporte distintos, mostrando que o modelo está equivocado e necessita ser remodelado urgentemente. A utilização do fator de equivalência faz com que os subsídios venham a ser cobertos pela tarifa paga pela totalidade dos usuários. No entanto, a obrigatoriedade do Município em definir a fonte de custeio da

“Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas”



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50

Rua João Emilio n° 100 - Centro

CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC

Fone/Fax: (47) 3342-9500

www.navegantes.sc.gov.br

gratuidades e descontos especiais (não os descontos que passarão a ser obrigatórios para as compras antecipadas de passagens), será adotada no decorrer dos dois primeiros anos, com a identificação das fontes de custeio, algumas já previstas no próprio sistema, com fontes de receitas extraordinárias obtidas por meio de locações ou publicidades e, fontes oriundas dos residuais não utilizados nas compras antecipadas que venceram seu prazo de utilização, as quais deverão retornar para o sistema e não para o caixa da empresa concessionária, por exemplo.

5.10 – RESPOSTA - Não haverá prejuízo para uma tarifa que funciona como "subsídio cruzado" que é pago pelos próprios usuários que não tem o benefício dos descontos. Justamente por isto a Lei passou a exigir as fontes de custeio, o que determinará a redução do valor da tarifa.

5.11 – RESPOSTA – Originalmente havia a intenção de limitar os descontos a uma única percentual, definido como 50% para os casos ao qual seriam aplicados numa nova regulamentação e cuja proposta já aponta a necessidade de fonte de custeio. Mas, em consulta ao TCE, optamos por adotar as duas hipóteses de descontos, 40% e 50% além do desconto de 10% prevista para compras antecipadas de passes ou créditos de viagem.

5.12 – RESPOSTA – Respondido anteriormente.

5.13 – RESPOSTA - Já respondida anteriormente.

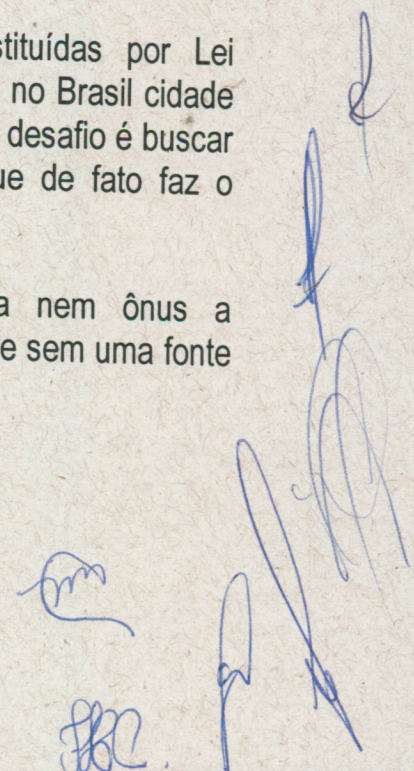
5.14 – RESPOSTA – SE as isenções ou gratuidades instituídas por Lei inviabilizassem os sistemas de transportes urbanos, não haveria no Brasil cidade que tivesse um sistema de transporte em operação. Eis porque o desafio é buscar fontes de custeio e novos usuários, este último ponto é o que de fato faz o transporte ser essencial e eficiente.

5.15 – RESPOSTA – Não há responsabilidade transferida nem ônus a concessionário num regime de subsídio cruzado, o que ocorre que sem uma fonte de custeio, o valor final da tarifa será maior, como é hoje.

5.16 – RESPOSTA – (idem a resposta dos itens 5.7, 5.8, 5.9)

5.17 – RESPOSTA – (idem a resposta dos itens 5.7, 5.8, 5.9)

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"





ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emílio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

5.18 – RESPOSTA – (idem a resposta dos itens 5.7, 5.8, 5.9)

5.19 – RESPOSTA – As correções já foram consideradas na tarifa projetada.

c) Valor contratual equivocado:

5.20 RESPOSTA – O valor considerado foi definido para um contrato com a previsão de aditivo, No entanto o valor está reconsiderado.

5.21 RESPOSTA – Referenciado na anterior o valor será alterado.

5.22 RESPOSTA – Referenciado na anterior o valor será alterado.

5.23 RESPOSTA – Referenciado na anterior o valor será alterado.

5.24 RESPOSTA – Ensina Dora Maria de Oliveira Ramos: “A exigência de prestação de garantia objetiva assegurar que o contratado efetivamente cumpra as obrigações contratuais assumidas, tornando possível à Administração a rápida reposição de eventuais prejuízos que possa vir a sofrer em caso de inadimplemento.” Segundo o art. 56 da Lei de Licitações, **“a critério da autoridade competente, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida a prestação de garantia nas contratações.”** (Grifamos.) Do dispositivo, fácil perceber que a exigência de garantia recai sobre a decisão discricionária do administrador, sendo que, em se optando pela sua utilização, deverá ser prevista no instrumento convocatório, isso em razão do princípio da vinculação ao instrumento convocatório.

5.25 RESPOSTA – Resposta vinculada a anterior.

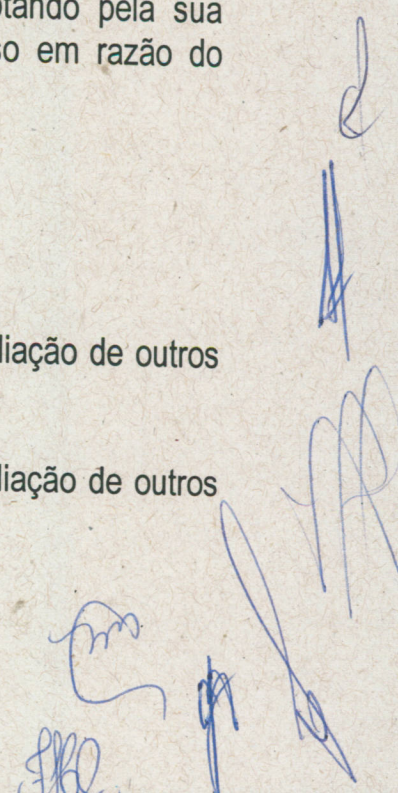
5.26 RESPOSTA – Resposta vinculada a anterior.

5.27 RESPOSTA – Esta afirmação é inconsistente diante da avaliação de outros processos licitatórios semelhantes que lograram êxito.

5.28 RESPOSTA – Esta afirmação é inconsistente diante da avaliação de outros processos licitatórios semelhantes que lograram êxito.

d) Da quantificação dos usuários do transporte:

“Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas”





**ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES**

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emilio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

5.29 (5.30,5.31,5.32 e 5.33) RESPOSTA – O trabalho realizado pela empresa PEGORIM Engenharia e Consultoria carecia de elementos mais detalhados. Os números apenas expressaram uma realidade operacional “embarcada”, daquele momento, com os dados obtidos da empresa executora do serviço. Porém, nenhum levantamento de campo e mais abrangente, foi realizado sem qualquer pesquisa mais apurada. Eis que esta foi a primeira providência a ser tomada seguida de audiências públicas que procuraram alinhar dados e expectativas dos usuários.

Apesar de ter o aludido estudo sido contratado pelo Município de Navegantes, constatou-se que o mesmo era omisso e falho e alguns itens, razão pela qual contratou-se no ano de 2011 nova empresa, através de regular processo licitatório, para realizar novo estudo, atualizado e contemplando uma nova visão sobre os serviços, prevendo-se uma plataforma atualizada, moderna, nos moldes dos grandes centros urbanos que são hoje referência na prestação de serviços de transporte público. O estudo da empresa Pegorin embasou o extinto edital 16/2009, não valendo como referência para o cenário atual e tão pouco ao edital ora impugnado.

e) Nulidade: Violação do Equilíbrio Econômico-Financeiro:

5.35 RESPOSTA – O Município tem ciência da lei e, de uma forma mais abrangente e lógica buscará atender ao que preconiza e estabelece a LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

CAPÍTULO II

**DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS
DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

“Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas”



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50

Rua João Emilio n° 100 - Centro

CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC

Fone/Fax: (47) 3342-9500

www.navegantes.sc.gov.br

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emílio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

§ 3o A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4o A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5o Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6o Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7o Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8o Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9o Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emílio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emílio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

5.36 RESPOSTA – Incluída do item 5.35.

5.37 - RESPOSTA – Se a questão está relacionada aos custos operacionais dos investimentos e construções, em todos eles estão considerados os custos administrativos e custos indiretos - BDI.

f) Ausência de previsão com despesas de mão de obra:

5.38 - RESPOSTA – Com a implantação do sistema de bilhetagem automática, não será necessária a alocação de cobradores.

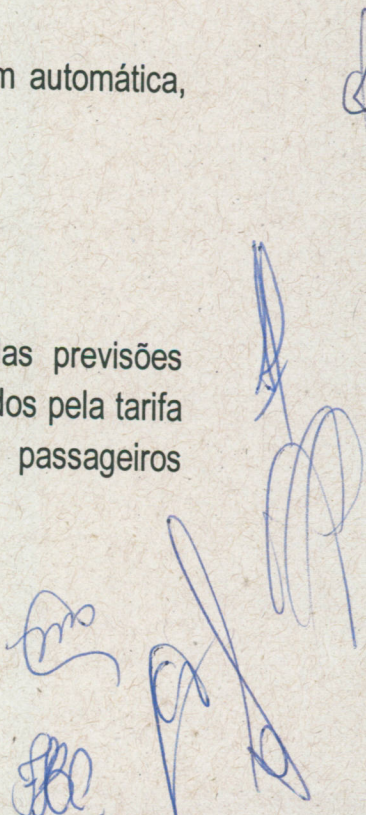
5.39 - RESPOSTA – Respondida anteriormente.

g) Da remuneração pelos serviços:

5.40 - RESPOSTA – Estes subsídios e repasses farão parte das previsões programáticas da LDO. Até lá os subsídios estarão sendo remunerados pela tarifa no regime de subsídio cruzado através da apropriação de passageiros equivalentes.

5.41 - RESPOSTA – Respondida anteriormente.

"Doe órgãos! Doe Sangue! Salve Vidas"





**ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES**

CGC 83.102.855/0001-50
Rua João Emílio n° 100 - Centro
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC
Fone/Fax: (47) 3342-9500
www.navegantes.sc.gov.br

h) Omissão do edital acerca da tarifa para operações especiais:

5.42 - RESPOSTA – As citadas “Tarifas de Operações Especiais” serão definidas por decreto do Executivo no momento em que forem programados eventos serviços de transporte de forma especial, sazonal ou para uma área específica de operação, que necessitem do atendimento do sistema de transporte coletivo urbano. A nomenclatura adotada decorre da possibilidade de que a tarifa calculada para o serviço, pela sua peculiaridade, desde que o seu valor não seja igual a tarifa praticada à época, venha a ser adotado e contabilizado a parte para não influenciar na média que serve como parâmetro para o cálculo da tarifa normal, impactando no valor real. Esta tarifa será antecipadamente publicada ao público, podendo ser, inclusive alvo de consulta pública prévia, caso o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana assim considere.

5.43 - RESPOSTA – Não se pode prever desequilíbrio para um serviço que não está ainda programado e que necessita de avaliação pontual, quando ocorrer,, visto que ele será contabilizado e apropriado distintamente da tarifa básica em vigor.

5.44 - RESPOSTA – Respondida anteriormente.

5.45 - RESPOSTA – Respondida anteriormente.

III - DA CONCLUSÃO

Pelas razões de fato e de direito acima aduzidas, a Comissão Especial de Licitação recebe, mas no mérito decide-se por dar provimento parcial à Impugnação apresentada por Auto Viação Rainha Ltda alterando-se parcialmente o Edital conforme respostas apontadas na presente impugnação.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE NAVEGANTES**

CGC 83.102.855/0001-50

Rua João Emílio n° 100 - Centro

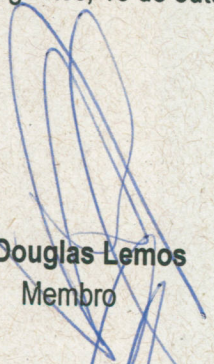
CEP - 88.375-000 - Navegantes - SC


Fone/Fax: (47) 3342-9500

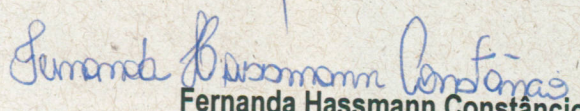
www.navegantes.sc.gov.br

**Comissão Especial de Licitação
Transporte Público**

Navegantes, 15 de outubro de 2013

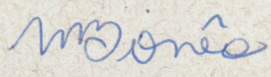

Douglas Lemos
Membro


Janice Freygang
Membro


Fernanda Hassmann Constância
Membro


Jan Ullrich
Presidente


José Carlos Santos de Oliveira
Membro


Maria Benedita Corrêa
Membro


Roberto Miguel Celezinsk
Membro

EXCELENTÍSSIMO SR. PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO - PREFEITURA MUNICIPAL DE NAVEGANTES/SC.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NAVEGANTES

PROTOCOLO COPELI

16:15h 28/08/13

AUTO VIAÇÃO RAINHA LTDA., pessoa jurídica de direito privado, com CNPJ sob nº 84.228.782/0001-00 e sede na Mâncio Costa 71, Blumenau/SC, na qualidade de empresa interessada, com fulcro no § 1º do art. 41 da Lei 8.666/93, vem apresentar **IMPUGNAÇÃO** aos termos do Edital de Concorrência nº 012/2013, publicado em 19/07/2013, tendo como objeto a outorga de concessão para operação do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Navegantes, nos seguintes termos:

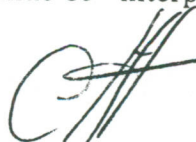
I. TEMPESTIVIDADE

1. Inicialmente, comprova-se a tempestividade desta impugnação, dado que a sessão de abertura dos envelopes está prevista para 04/09/2013, tendo sido, portanto, cumprido o prazo pretérito de 5 (cinco) dias úteis previsto no artigo 41, §1.º da Lei nº 8666/1993.

II. OBJETO DA LICITAÇÃO

2. A Concorrência em referência tem por objeto a *"Delegação da Concessão do Serviço para o Sistema Integrado de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de Navegantes"*.

2.1. Neste contexto, a presente Impugnação apresenta nulidades e irregularidades que viciam o ato convocatório, seja por discreparem do rito estabelecido na Lei 8.666/1993 (com alterações posteriores), ou por restringirem a competitividade, condição esta essencial para a validade de qualquer procedimento licitatório. Ainda assim, apontam-se situações que devem ser esclarecidas, facilitando-se a compreensão de determinadas cláusulas e evitando-se interpretações equivocadas, conforme abaixo elencadas.



III. DESRESPEITO A DETERMINAÇÃO JUDICIAL

3. Desde logo aponta-se que há dois editais de licitação dos mesmos serviços e linhas municipais de transporte público. Isto porque o Edital nº 16/2009, que abriu licitação concessão de serviço de público de transporte coletivo urbano de passageiro no Município de Navegantes/SC, não foi revogado, ou suspenso, seja administrativamente ou judicialmente.

3.1. Com efeito, o Município de Navegantes/SC, já no ano de 2009, abriu licitação através do Edital nº 16/2009 para a concessão de serviço de público de transporte coletivo urbano de passageiros. Oportunidade em que a Impugnante era a empresa concessionária de serviço público de transporte e teve seu contrato com o ente público rescindido arbitrariamente.

3.2. E, diante dessa irregular rescisão, foi ingressado com Ação Declaratória autuada sob o nº 135.10.001641-7 em face da Prefeitura Municipal de Navegantes, nesta Comarca.

3.3. O processo que teve por pretensão de declarar a nulidade da rescisão unilateral do contrato por ausência da instauração de processo administrativo e do processo licitatório aberto pelo Edital nº 16/2009, dentre vários outros motivos. Em sede de Antecipação de Tutela, foi determinada a suspensão dos efeitos do ato administrativo que rescindiu a concessão, ante a violência aos princípios do contraditório e da ampla defesa.

3.4. Opostos Embargos Declaratórios, o r.Juízo firmou entendimento no sentido de que: *"competê à administração pública, e não ao judiciário, apreciar a conveniência de seus atos e revogá-los caso não atendam ao interesse público. Assim compete a administração revogar a licitação caso entenda que ela não terá resultado prático".*



3.5. A r.Sentença às fl. 603 daqueles autos, julgou parcialmente procedente o pedido inicial para ***"tão-somente declarar a nulidade da rescisão do contrato de concessão do serviço de transporte público coletivo entabulado entre as partes"***.

3.6. Continuamente, a r.Sentença foi recorrida por meio de Apelação que atacou justamente o pedido de extinção do processo licitatório perante o TJSC, manteve os termos da r.Sentença, no sentido de que ***"cabe à municipalidade aferir a conveniência da manutenção ou suspensão do processo licitatório inaugurado com o edital nº 16/2009"***. O v.Acórdão transitou em julgado, portanto, possui força de coisa julgada.

3.7. Todavia, aquele certame licitatório jamais foi revogado. Assim, a abertura de nova licitação para a concessão do Transporte Coletivo Público do Município de Navegantes ***viola coisa julgada***. Isto porque ***não foi decretada pela municipalidade a revogação do processo licitatório do Edital nº 16/2009***, que compete a administração pública. Apesar disto, lançou outra licitação através do Edital nº 12/2013 com o mesmo objeto.

3.8. Além de violar a coisa julgada, não foi revogado o Edital nº 16/2009. Edital que abriu processo licitatório, do qual apenas uma terceira empresa foi habilitada. Evidencia-se, pois, a vigência e validade do certame nº 16/2009, o que acarreta na nulidade do Edital 12/2013.

IV. AUSÊNCIA DE ANÁLISE DE PROCESSO ADMINISTRATIVO

4. A Impugnante ingressou com processo administrativo perante a Prefeitura de Navegantes/SC, com a pretensão de serem apurados os débitos decorrentes dos prejuízos sofridos durante toda contratualidade. Porém, até a presente data, não houve qualquer análise perante o ente municipal.



4.1. O Pedido Administrativo tem por fundamento a garantia do Equilíbrio financeiro-econômico do contrato, legítimo direito da Empresa Impugnante em reaver os investimentos realizados e prejuízos suportados. Isso porque, os investimentos realizados pela concessionária Rainha deveriam ser reembolsados durante a prestação dos serviços através das tarifas pagas pelos usuários, porém, em razão da ausência de uma política tarifária condizente, não ocorreu.

4.2. Os investimentos devem ser objeto de apuração e ressarcimento previsto nos arts. 35, IV, § 4º e 36, ambos da Lei nº 8.987/95. A Impugnante jamais obteve o ressarcimento desses investimentos pelo fato de que os valores recebidos a título de tarifa nem sequer cobririam os custos da operação. Acumulados prejuízos por tarifas incondizentes, sem qualquer outra forma de recebimento de valores, os investimentos realizados pela empresa Rainha durante a concessão outorgada pela Lei Municipal nº 1492/2002 permanecem sem restituição.

4.3. Mais grave ainda, é que até o momento não foi analisado tal pedido administrativo ingressado em maio de 2010. Prejuízo que naquela época já perfazia R\$ 9.141.603,54 sendo este o prejuízo do custo operacional e R\$ 5.348.220,45, pelos investimentos com a aquisição de veículos.

4.4. Pendente de análise o processo administrativo, foi aberta nova licitação, que é vedado por lei. De modo que é nula a abertura de licitação sem que seja analisado o pedido administrativo realizado pela Impugnante, na qualidade de ex-concessionária.

V. **EDITAL INCONSISTENTE**

a) **Direcionamento da Concorrência:**

5. O Edital nº 12/2013 restringe a condição de participação de inúmeros concorrentes, realizando um flagrante e ilegal direcionamento da concorrência, vedada pelo art. 3º da Lei 8666/93.



5.1. Com efeito, a *"Certificação de Qualidade"* no item 3.8, estabelece que *"a concessionária deverá obter em no máximo 8 (oito) anos, contados da assinatura do contrato e após implantado, manter ao longo da execução do contrato, certificação de qualidade (série NBR ISSO/FDIS - 9.000-2000) e Ambiental (série NBR ISSO/14.000)"*.

5.2. Esta exigência é excessiva, além de se caracterizar direcionamento da licitação, que são vedados por lei por se apresentarem como restritivas à ampla participação de licitantes.

5.3. Ou seja, o essencial não é a certificação formal, mas o preenchimento dos requisitos necessários à satisfação dos interesses colocados sob tutela do Estado. O mais importante é o preenchimento dos requisitos para a prestação do serviço público e não certificação ISSO *"de qualidade (série NBR ISSO/FDIS - 9.000-2000) e Ambiental (série NBR ISSO/14.000)"*. Além do que, o alto valor despendido com o processo de certificação ISO acarretará no aumento do custo operacional, o que vai onerar os usuários ou deverá ser ressarcido pela Concedente. Todavia, não esteve previsto na planilha de custos (anexo I do Edital).

5.4. Verifica-se assim, uma completa violação ao princípio da isonomia, o que faz crer que se trata de licitação direcionada a um licitante em especial (empresa de grande porte, com maior suporte econômico-financeiro), em razão das exigências fora de consonância com os termos da licitação. Desse modo, merece ser declarada a nulidade do Edital.

b) Ausência de veracidade na Tarifa fixada no Edital

5.5. Importantíssimo destacar que o Município de Navegantes estabelece tarifa fixa no valor de R\$ 2,85. Ocorre que após todas as despesas das licitantes para o cumprimento das obrigações impostas no certame irá consequentemente onerar os usuários ou deverá ser ressarcido pela Concedente, com vista a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de serviço público.



5.6. A matemática para o presente caso concreto é simples. Obviamente que uma frota mais nova, investimento nos abrigos, bilhetagem eletrônica, GPS Wireless, dentre outros, refletirá no valor da tarifa, que automaticamente terá um **significante aumento**. Assim, fácil verificar que o valor fixado no edital é impraticável e irreal, via de consequência, é a majoração prejudicial e imediata das tarifas a serem suportadas pelos usuários (desse edital), desde o início da contratualidade.

5.7. No item 19.1 do Edital nº 12/2003, ora impugnado, é estabelecido que o valor máximo inicial da Tarifa Única será de R\$ 2,85 (dois reais e oitenta e cinco centavos). Contudo, no anexo I, que trata da Análise da Tarifa, a planilha (abaixo colacionada), extraída do cálculo tarifário que gerou a tarifa de R\$ 2,85 está equivocada. Posto que deficiente, se não elaborada com uma série de premissas equivocadas.

DEPRECIÇÃO DA FROTA					
VEÍCULOS LEVES					
ANOS	FROTA	ÍNDICE DE DEPRECIÇÃO	DEPRECIÇÃO POR VEÍCULO (R\$)	DEPRECIÇÃO ANUAL (R\$)	DEPRECIÇÃO O MENSAL (R\$)
0 a 1	11	0,1455	40.925,80	450.183,80	371,44
1 a 2	0	0,1309	36.819,16	-	-
2 a 3	0	0,1164	32.740,64	-	-
3 a 4	0	0,1018	28.634,00	-	-
4 a 5	0	0,0873	24.555,48	-	-
5 a 6	0	0,0727	20.448,84	-	-
6 a 7	0	0,0582	16.370,32	-	-
7 a 8	0	0,0436	12.263,68	-	-
8 a 9	0	0,0291	8.185,16	-	-
9 a 10	0	0,0145	4.078,52	-	-
>10	0	0,0000	-	-	-
TOTAL				450.183,80	371,44

5.8. Na referida tabela, o item "**Depreciação da Frota**", apresente erro na fórmula do cálculo, pois a depreciação mensal é de R\$ 37.515,32 e não R\$ 371,44 mensais. Isto é muito superior ao valor de R\$ 371,44, consignado na tabela e considerado no cálculo da tarifa. A matemática é simples, posto que a depreciação anual esta em R\$ 450.183,80.

5.9. Este equivoco tem relação diretamente com o preço da Tarifa Única. Assim, considerando a correção apenas deste item, já eleva a Tarifa Única.

 6

5.10. A respeito da estimativa de passageiros, tem-se como justo destacar que, segundo a estimativa de passageiros transportados constante na tabela Número Equivalente de Passageiros (abaixo reproduzida), estipula-se é de 252.000 passageiros por mês, equivalentes a 187.680 passageiros pagantes (considerados os descontos na tarifa). Isto por si só acarreta num **prejuízo mensal** para a Concessionária de **R\$ 39.412,80** (trinta e nove mil, quatrocentos e doze reais e oitenta centavos).

NÚMERO EQUIVALENTE DE PASSAGEIROS			
	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	ÍNDICE DE EQUIVALÊNCIA	PASSAGEIROS EQUIVALENTES
Passageiros com desconto de 100%	30.000	0,00	-
Passageiros com desconto de 50%	68.640	0,50	34.320
Passageiros sem desconto	153.360	1,00	153.360
Total de Passageiros	252.000		187.680

5.11. Em valores de hoje, se multiplicar este resultado por 180 (meses) que é o prazo previsto para o contrato, o resultado é assustador, ou seja, um **PREJUÍZO** à empresa Licitante de R\$ 7.094.304,00. Lembrando que além deste prejuízo, tem-se ainda o valor de caução de garantia (1% do valor do contrato) e investimentos em patrimônio (Estações e abrigos) atinge o valor de R\$ 12.033.006,82.

5.12. Além disso, uma outra constatação de erro no Edital repercute diretamente no custo operacional e, por conseqüência no valor da Tarifa. A tabela acima não traz a estimativa do número de passageiros que utilizarão o transporte público com desconto de 40%. Isto porque, a Prefeitura Municipal de Navegantes estabeleceu através da Lei nº 162/2012 a tarifa reduzida de 40% do valor da passagem para professores da rede de escolas públicas do município.

5.13. Ainda, do Edital, destacam-se as gratuidades concedidas sem que haja previsão de subsídios e nem mesmo considerada corretamente para fins de apuração de expectativa de passageiros, preço na tarifa e custo operacional. Estabelece o item 19.3 que:



"Nos termos do artigo 13 da Lei Municipal nº 162/2012, é vedado estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, a não ser no cumprimento de lei específica e que indique a origem dos respectivos recursos para fazer frente ao custo do subsídio concedido, exceto para os seguintes usuários:

I - crianças de até 07 (sete) anos e maiores de 60 (sessenta) anos tem direito ao transporte coletivo de passageiros, conforme determina a Lei Orgânica Municipal;

II - professores de escola pública municipal de Navegantes, terão direito a tarifa reduzida de 40% (quarenta por cento) do valor da passagem, em linhas que atendam o trajeto de sua residência à escola e vice e versa;

III - estudantes do ensino fundamental, médio, superior, de entidades de ensino sediadas no Município de Navegantes, têm direito ao desconto de 50% do valor da tarifa, quando da aquisição de passes, limitada ao número de 50 (cinquenta) unidades de viagem por mês;

IV - fiscal do serviço de transporte coletivo;

V - demais casos previstos na legislação federal e estadual.

5.14. Ou seja, neste item, foi aberto gratuitamente para crianças entre 5 e 7 anos, idosos com idade acima de 60 anos e desconto de 40% da tarifa única para professores da rede pública municipal. Isenções, integrais e parciais que inviabilizarão o sistema de transporte urbano. Sabe-se que nos dias de hoje o excesso de gratuidade tem inviabilizado os Transportes Coletivos nas cidades brasileiras.

5.15. É, pois, ilegal a concessão das gratuidades pelo Município de Navegantes, bem como, aos idosos com idade superior a 60 anos e deficientes físicos **sem estabelecer fonte de custeio**. Desse modo a municipalidade acaba por transferir a responsabilidade que é sua, para a concessionária, que, fatalmente onerará mais a tarifa dos usuários pagantes ou crescerá no débito a ser apurado com vistas a instaurar e manter o equilíbrio econômico financeiro do contrato ou na inviabilidade da manutenção do sistema de Transporte Coletivo no Município de Navegantes.

5.16. Outro ponto em equivoco se tem na tabela "**Depreciação do Kit de Bilhetagem**", também no Anexo I, onde é tratada da análise da tarifa, portanto, com repercussão na tarifa estimada. Observe-se tal tabela abaixo:



Anexo I – ANÁLISE DA TARIFA

KIT EMBARCADO					
0 a 1	14	0,2867	97,92	1.370,88	1,13
1 a 2	0	0,2133	78,32	-	-
2 a 3	0	0,1600	58,75	-	-
3 a 4	0	0,1067	39,18	-	-
4 a 5	0	0,0533	195,70	-	-
5 a 12	0	0,0000	-	-	-
KIT RESERVA					
0 a 1	3	0,2867	97,92	274,18	0,23
1 a 2	0	0,2133	78,32	-	-
2 a 3	0	0,1600	58,75	-	-
3 a 4	0	0,1067	39,18	-	-
4 a 5	0	0,0533	195,70	-	-
5 a 12	0	0,0000	-	-	-
TOTAL MENSAL (R\$)					1,36

5.17. Na tabela “*Kit Embargado*”, dentro da tabela “*Depreciação do Kit de Bilhetagem*”, é apresentado como depreciação anual R\$ 1.370,88, na célula ao lado, seria o valor estimado de depreciação mensal. Contudo, apresenta equivocado valor de depreciação mensal de R\$ 1,13, enquanto que o correto seria R\$ 114,24. O mesmo ocorre com a tabela “*Kit Reserva*”, também dentro da tabela “*Depreciação do Kit de Bilhetagem*”, onde apresenta o valor de depreciação anual de R\$ 274,18 e consta o equivocado valor da depreciação mensal de R\$ 0,23. Porém, a depreciação mensal é estimado no valor de R\$ 22,85.

5.18. O mesmo equivoco é cometido na tabela “*Custo Veículo Apóio*”, onde a depreciação anual do veículo R\$ 8.001,00, apresenta como depreciação mensal 6,60, quando o correto é R\$ 666,75. Da mesma forma com relação a “*Remuneração do Veículo*”, conta como depreciação anual R\$ 3.600,00 e mensal R\$ 2,97, enquanto que o correto é R\$ 300,00 de depreciação mensal. Ou seja, inúmeras previsões de custos equivocadas, todas com objetivo de diminuí-lo de forma irreal.

5.19. Diante deste quadro, necessário destacar que caso a Licitação e a Planilha sejam respaldados, o Chefe do Executivo ordenará a atualização com a inclusão dos valores de frota nova e do investimento chegando-se a uma eventual tarifa bem superior a prevista. Além dessas gritantes nulidades impõe dizer que é de fácil constatação de que o Edital possui inúmeras imperfeições, de natureza técnica orçamentária senão de legalidade. Aqui, pois, a necessidade de anulação do presente Edital.



c) **Nulidade: Valor contratual equivocado**

5.20. O item 16.1 do edital em referência, adota como valor contratual estimado de R\$ 216.000.000,00 (duzentos e dezesseis milhões de reais). Valor que é equivalente ao somatório do valor da remuneração pela tarifa única arrecadada anualmente, multiplicado por 180 meses (15 anos), período inicial da concessão previsto no contrato inicial.

5.21. Todavia, em completa dissonância, considerando a tarifa adotada (conservadora) apresentada no Edital de R\$ 2,85 (dois reais e oitenta e cinco centavos), o total de passageiros estimados na planilha, (no cenário conservador) adotado no Edital, de 187.680 passageiros por mês, ou 2.252.160 passageiros por ano e o período inicial de 180 meses de concessão, chega ao valor contratual de R\$ 96.279.840,00 (noventa e seis milhões, duzentos e setenta e nove mil, oitocentos e quarenta reais).

5.22. Portanto, deve ser considerado o valor correto de R\$ 96.279.840,00, jamais de R\$ 216.000.000,00, como consta no Edital.

5.23. Esse valor contratual estabelecido repercute diretamente em outras exigências estabelecidas no Edital. Como ocorre na exigência de caução pela concessionária de valor equivalente a 1 % (um por cento) do valor do contrato que equivale a R\$ 2.160.000,00, bem como, no item 9.4.1.3 do Edital, que prevê: "**Capital social a ser integralizado ao final de 24 (vinte e quatro) meses igual ou superior a 1% (um por cento) do valor estimado do contrato.**" Demonstrado através da tabela abaixo:

SISTEMA	Valor Estimado da Concessão - 15 anos	CAPITAL SOCIAL MÍNIMO 1%
01	216.000.000,00 (duzentos e dezesseis milhões de reais)	2.160.000,00 (dois milhões, cento e sessenta mil reais)

5.24. A exigência de **caução/garantia** representa onerosidade aos licitantes, a qual pode, inclusive, limitar o universo de interessados, além de, sabidamente, representar um acréscimo dos valores da contratação em razão do repasse dos custos decorrentes da garantia à própria Administração. Assim, o oferecimento de garantia representa um valor que será agregado às propostas dos licitantes, o que equivale dizer que os custos dessa exigência serão repassados à própria Administração contratante. Portanto, essa exigência vai de encontro à economicidade da contratação.



5.25. Apesar de representar custo adicional à concessionária vencedora da licitação, não é considerado como custo operacional do sistema de transporte público municipal. Apresentando-se, portanto, outra nulidade.

5.26. Outro erro apresentado no Edital nº 12/2003 que o torna inconsistente e nulo, carecendo de alterações para tornar apto para a realização da licitação. Isto porque, se mantido da forma que está, obrigatoriamente a Licitante vitoriosa deveria integralizar o Capital Social de valor superior ao que realmente é estabelecido no contrato administrativo.

5.27. As contradições havidas no edital prejudicam (muito) os licitantes que ficam impedidos de apresentarem proposta condizente com a realidade. A ausência de valor certo e real interfere na participação de médias empresas e torna nulo o processo licitatório, porquanto restritivo e direcionado.

5.28. Não há como prosseguir a licitação sem anular os termos editalícios posto que posteriormente não poderão ser alterados, devendo conter nos termos do certame valor certo e específico a ser investido, possibilitando a concorrência justa entre os participantes.

d) **Da Quantificação dos Usuários do Transporte Público**

5.29. O levantamento realizado em 2009 pela empresa Pegorim Engenharia e Consultoria, contratada pela Prefeitura Municipal de Navegantes, considerou que para uma população de 60.000 habitantes o total de usuários de transporte coletivo seria de 69.277. Concluiu, assim, no sentido de que ***“dos 69.277 passageiros transportados por mês, destes 18.8523 são estudantes, mediante o pagamento de meia-passagem (...) ainda 8.836 passageiros”*** isentos de tarifação com ***“6.420 funcionários municipais ou terceirizados”*** e ***“as isenções de 2.400 passageiros”***. Gratuidades em razão de legislação Municipal e Constitucional.



5.30. Por sua vez, o Edital nº 012/2013, em seu anexo 1, que trata da análise da tarifa apresenta dados com estimativa muito superior ao esperado pelas estatísticas. Segundo a tabela abaixo, considera a quantificação de passageiros transportados seria de 252.000, de modo que, consideradas as gratuidades, seria de 187.680 passageiros equivalentes.

NÚMERO EQUIVALENTE DE PASSAGEIROS			
	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	ÍNDICE DE EQUIVALÊNCIA	PASSAGEIROS EQUIVALENTES
Passageiros com desconto de 100%	30.000	0,00	-
Passageiros com desconto de 50%	68.640	0,50	34.320
Passageiros sem desconto	153.360	1,00	153.360
Total de Passageiros	252.000		187.680

5.31. Ou seja, o edital prevê que o número de passageiros pagantes será de 187.680. Assim, caso esta estimativa não se concretize, há iminente perigo de prejuízo para a empresa Concessionária e para a administração pública.

5.32. Segundo estudo elaborado pelo Núcleo de Desenvolvimento Socioeconômico da Faculdade Sinergia, elaborado com base em dados do IBGE. A taxa de crescimento populacional no Município de Navegantes é de 5% ao ano, de acordo com informações constantes no *site* da prefeitura.

5.33. Assim, considerado o Edital nº 12/2013 e a população do município no ano de 2010, segundo o quadro acima colacionado, conclui-se que a população não poderia ter triplicado em três anos, até porque o número de passageiros não pode ser 3 vezes superior a população. Estes desencontros e obscuridades fazem surgir dúvidas quanto aos dados e valores constantes no edital, o que prejudica sobremaneira os licitantes, se não macula por completo o edital, posto que elaborado com informações e previsões irreais e inexistentes..

e) **Nulidade: Violação do Equilíbrio Econômico-Financeiro**

5.34. O pretendido investimento da vencedora deverá, de algum modo, ser ressarcido para que não se torne inviável à concessionária. Até porque o direito à manutenção das cláusulas econômicas e financeiras tem raiz constitucional, no art. 37, XXI da Carta Magna. Tem previsão na Lei de Licitações e Contratos Administrativos, Lei nº 8.666/93, e, quanto às Concessões Públicas, o direito ao equilíbrio encontra respaldo na Lei nº 8.987/95, dentre outros dispositivos legais.



5.35. Os contratos administrativos contemplam a equação que estabelece de forma equilibrada a prestação (encargo) do contratado e a contraprestação pecuniária da Administração Pública. Cuida-se, a rigor, da denominada equação econômico-financeira, que por força constitucional deve ser mantida durante toda a vigência do contrato. A Constituição Federal de 1988 estabelece no artigo 37 inciso XXI que:

"Art. 37. XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações."

5.36. Infere-se que o Texto Constitucional prescreve norma cogente que impõe o equilíbrio entre o encargo do particular e a Administração Pública. Observa-se, portanto, que a equação econômico-financeira afigura-se como ajuste bilateral firmado entre a Administração Pública e o particular, compreendendo o equilíbrio entre a prestação e contraprestação contratual. E, justamente por compreender o equilíbrio econômico do contrato, não é permitida qualquer intercorrência tendente em alterar este equilíbrio.

5.37. O Concessionário realizará investimentos com frota, construção de terminais, infra estrutura e demais exigências constantes no Edital. Todavia, não estão previstas no custo as parcelas que influem no custo operacional verificados no edital e portanto, na fixação do valor da tarifa. Falhas estas que acarretam na quebra do equilíbrio econômico-financeiro, se não maculam por completo o edital.

f) **Ausência de previsão de despesas com mão de obra**

5.38. O Edital 12/2013 não prevê o custo do **cobrador de ônibus** na composição do custo operacional, como é verificado pela tabela "**Despesas com Pessoal**", constante do edital, abaixo:



DESPESAS COM PESSOAL				
DESPESAS COM OPERAÇÃO				
Cargo	Salário (R\$)	Encargos sociais	Fator de utilização	Custo Total (R\$/veic/mês)
Motorista	1.350,00	1.714	2,2	5.090,58
Bilheteiro	813,01	1.714	0,92	1.282,02
Fiscal/Despachante	1.679,68	1.714	2,2	6.333,74
TOTAL (R\$)				12.706,34
Área	Coefficiente	Custo operacional (R\$/veic/mês)	Custo Total (R\$/veic/mês)	
Manutenção	0,135	12.706,34	1.715,36	
Administração	0,105	12.706,34	1.334,17	
Gerenciamento	0,15	12.706,34	1.905,95	
TOTAL (R\$)	0,39	38.119,01	4.955,47	
DESPESAS COM PESSOAL				
Área	Custo (R\$/veic/mês)	Frota	Custo Total (R\$/mês)	
Operação	12.706,34	12	152.476,04	
Manutenção	1.715,36	12	20.584,27	
Administração	1.334,17	12	16.009,98	
Gerenciamento	1.905,95	12	22.871,41	
Benefícios	2.765,20	12	33.182,40	
Diretoria	3.017,18	12	36.206,16	
Treinamento de Pessoal			3.000,00	
Veículo de Apoio			4.492,57	
TOTAL (R\$)			288.822,83	

5.39. Como é verificado acima, não foi incluído, para o cálculo do custo operacional e conseqüente valor tarifário as despesas com salários e encargos sociais dos cobradores de ônibus. Erro que fatalmente torna nulo o edital em razão da enorme influência direta relacionada com a valor fixado para a tarifa, diante da não previsão dessa despesa.

g) **Da remuneração pelos serviços**

5.40. É previsto no edital nos sub itens 5.3.3 e 5.3.4, a remuneração do concessionário com "*Subsídios provenientes do orçamento público*" e "*Repasses governamentais aprovados por lei*". Porém, não há qualquer especificação desta a unidade orçamentária, o que impossibilitará a realização dos repasses.

5.41. Esta ausência de previsão orçamentária no edital é um vício insanável, que também acarreta na sua nulidade.

h) **Omissão no Edital acerca da Tarifa para Operações Especiais**

5.42. Colhe-se do Edital nº 0126/2013 bem como da Cláusula 3.9 da Minuta do Contrato de Concessão ausência de fixação de tarifa para a operação as linhas denominadas especiais.



5.43. Deste modo, fácil perceber que um simples lançar d'olhos na Minuta do Contrato basta para verificar que referido valor será fixado posteriormente, o que causa desequilíbrio aos participantes, ensejando a nulidade do edital em razão de ausência de previsibilidade deste.

5.44. Não há como prosseguir a licitação sem anular os termos editalícios posto que posteriormente não poderão ser alterados, devendo conter nos termos do certame valor certo e específico a ser investido e a tarifa efetivamente calculada, possibilitando a concorrência justa entre os participantes.

5.45. Diante de mais essa imprestabilidade do Edital, sua nulidade é medida que se impõe.

VI. REQUERIMENTOS

5. Diante deste quadro, verificado as nulidades constantes do Edital nº 012/2013 FMV, na qualidade de empresa diretamente interessada, nos moldes do art. 41, § 1º da Lei nº 8.666/93, é a presente para requerer a anulação do referido edital, devendo ser integralmente formulado sem as nulidades apresentadas, sendo ainda procedida nova publicação com data futura para apresentação dos envelopes nos moldes contidos na Lei. 8.666/93.

5.1. Outrossim, tendo em vista que a sessão está designada para 04/09/2013, requer seja conferido **efeito suspensivo** a esta impugnação, adiando-se a referida sessão para data posterior à solução dos problemas ora apontados. Caso contrário, há o iminente risco de todo o ritual ser considerado inválido, em razão dos equívocos no edital ora apontados, com desperdício da atividade ocorrida na sessão pública, incluindo avaliação das propostas e dos documentos de habilitação.



5.2. Requer, caso não corrigido o edital nos pontos ora invocados, seja mantida a irresignação da ora Impugnante, para posterior juízo de anulação por parte da autoridade competente.

NN.TT.PP.

Navegantes, 27 de agosto de 2013.


AUTO VIAÇÃO RAINHA LTDA.

