



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

CONCORRÊNCIA N° 03/2022 - CEL/SEGOV/PMM

RESPOSTAS À IMPUGNAÇÕES

Trata-se das respostas às impugnações ao Edital da Concorrência n° 03/2022 – CEL/SEGOV/PMM.

Em relação à impugnação apresentada pelo SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS E TRABALHADORES DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO AMAPÁ - SINCOTTRAP, recebida em 11/05/2022, 15h24.

a) Possibilidade de dispensa de cobrador:

A Lei Municipal n° 2.398/2020 é inexecutável e inconstitucional, sendo objeto da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n° 0001789-78.2020.8.03.0000 do Tribunal de Justiça do Amapá TJAP), já tendo recebido parecer da Procuradoria Geral do Ministério Público do Estado do Amapá favorável à declaração de inconstitucionalidade, por legislar sobre matéria de competência privativa da União, conforme precedente do Supremo Tribunal Federal:

Ação direta de inconstitucionalidade.

(...)

2. Lei 3.680/2005 do Distrito Federal.

3. Obrigatoriedade de equipar os ônibus utilizados no serviço público de transporte coletivo com dispositivos redutores de estresse para motoristas e cobradores.

*4. Inconstitucionalidade. **Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte bem como sobre direito do trabalho.***

5. Medida cautelar concedida pelo Plenário do STF.

6. Precedentes.

7. Ação direta de Inconstitucionalidade julgada procedente. (STF – ADI 3671, Relator Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 21/02/2020, DJe de 20-03-2020)

Ademais, a doutrina nacional, com apoio teórico e jurisprudencial, reconhece o poder-dever do Chefe do Poder Executivo em se negar a cumprir lei ou qualquer outro ato emanado do Poder Legislativo que afronte a Constituição Federal, sob o fundamento da supremacia constitucional. Aplicar a lei inconstitucional é negar aplicação à Constituição.



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

Em relação à impugnação apresentada pela FK TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA, (EXPRESSO MARCO ZERO), recebida em 12/05/2022, 12h58.

II.1) Da invalidade das audiências públicas do certame:

Ver resposta ao item "a" da impugnação da Viação Policarpos acima.

II.2) Das ilegalidades identificadas no instrumento convocatório:

a) A tarifa pública de remuneração do sistema não é de competência do Poder Executivo Municipal, mas sim, do Poder Legislativo.

Ver resposta ao item "c" da impugnação da Viação Policarpos acima.

b) Prazo da concessão será de 20 anos:

Ver resposta ao item "d" da impugnação da Viação Policarpos acima.

c) Remuneração com base no quilometro rodado e não no número de passageiros:

Alega a empresa impugnante que: "*Foi proposto nas audiências de 2019 que a remuneração pelos serviços seria feita por passageiro efetivamente transportado e o atual modelo prevê agora que a remuneração será feita por quilômetro rodado.*"

A audiência pública é uma importante forma de participação popular nos assuntos de interesse público, já que propicia a troca de informações com o administrador, bem assim o exercício da cidadania e o respeito ao princípio do devido processo legal em sentido substantivo. Porém, as decisões das audiências públicas têm apenas força opinativa, ou seja, não têm força vinculante, não obrigando o administrador a cumprir *ipsis litteris* tudo o que foi discutido.

Nos termos do Art. 30, Parágrafo Único, inciso XIII, alínea "c" da Lei Orgânica do Município de Macapá, compete ao município (poder concedente), **organizar** e prestar o serviço de transporte coletivo de passageiros. Como segue:

Lei Orgânica do Município de Macapá.

Art. 30.

Parágrafo Único - São ainda da competência do Município:
XIII - Transporte e Vias Públicas:

c) **organizar** e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus, o de táxis e o transporte



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

alternativo de mototáxi, definindo percurso, localização, frequência e tarifas, na forma da lei;

Haja vista a ausência de regulamentação da Lei Municipal nº 1.524/2007 foi utilizada as legislações federais, de caráter geral e que devem ser seguidas pelos demais entes federativos (DF, estados e municípios).

d) Idade máxima de 8 anos para os veículos:

O Decreto Municipal nº 4.645/2013 **não dispõe** sobre a idade máxima da frota para os veículos do transporte público. O Parágrafo Único do Art. 45 diz respeito ao registro dos veículos junto ao poder concedente.

Cabe ao poder concedente decidir se os veículos têm condições de atender à população (art. 44).

e) Tempo de integração temporal de 90 minutos:

Ver resposta ao item "h" da impugnação da Viação Policarpos acima.

f) O Prefeito estar autorizando o certame licitatório:

Nos termos da Lei Orgânica do Município de Macapá, é competência do município (poder executivo) as ações para organização e prestação dos serviços de transporte público.

Estas ações, por permissivo legal, "poderão" ser delegadas por concessão ou permissão, o que não retira do poder concedente sua competência para instituir processo licitatório visando ao atendimento das questões relativas ao transporte público.

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE MACAPÁ.

Art. 30.

*Parágrafo Único. São ainda da competência do Município:
XIII - Transporte e Vias Públicas: c) organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus, o de táxis e o transporte alternativo de mototáxi, definindo percurso, localização, frequência e tarifas, na forma da lei;*

Neste sentido são também as disposições da Lei Federal nº 8.987/1995, em especial no seu Art. 2º, que assim determina:

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

*I - **poder concedente**: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;*

*II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, **feita pelo poder concedente**, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;*

II.3) Dos vícios que afetam a formulação das propostas:

a) Administração não ter disponibilizado a planilha descrevendo a metodologia do cálculo de custos do serviço, a composição dos custos:

Ver resposta ao item "e" da impugnação da Viação Policarpos acima.

b) A rede integrada de transporte não atender alguns bairros (Açaí, Cidade Nova, Curralinho, Morada as Palmeiras, Jardim II, Trem, Coração, Vale Verde, Santa Inês e Aeroporto).

Mesmo que de forma social, é e será atendida pelo edital.

c) Qual foi o critério para estabelecer a demanda projetada por linha?

Ver resposta ao questionamento "1" da impugnação da Viação Policarpos acima.

d) Qual foi o critério para o dimensionamento da frota operacional das linhas (demanda/oferta)?

Ver resposta ao questionamento "2" da impugnação da Viação Policarpos acima.

e) No período de transição (6 a 9 meses) qual será a forma de remuneração e qual o valor da tarifa pública?

O modelo de remuneração será o mesmo para todo o período da concessão. A fixação da Tarifa Pública é competência privativa do Poder Executivo Municipal, que poderá delegá-la a autoridade metropolitana, por meio de regulamentação específica.

f) Como ficará o faturamento das empresas (por km rodado) já que nos meses de janeiro e julho está previsto a redução de frota?

Ver resposta ao questionamento "3" da impugnação da Viação Policarpos acima.



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

g) O edital não apresenta a programação operacional (linha, frota, quilometragem, itinerário e quadro de horário) do sistema atual:

As ordens de serviço incluindo os dados de programação operacional estão disponíveis no poder concedente para livre acesso e consulta.

Cenários positivos de vacinação estão acelerando a retomada dos números de demanda para o período pré-pandemia. De qualquer forma, a programação operacional atual apresenta um dimensionamento inferior ao do Plano Operacional Proposto, sendo que o futuro concessionário deverá estar apto para operar a programação proposta.

h) O edital é omissivo em relação a depósito prévio de caução:

No item 15 – Do Conteúdo da Proposta Comercial – Envelope “01”, em seu subitem 15.5, é detalhado as condições de apresentação da Garantia de Participação.

i) Não identificamos no edital da licitação qualquer informação relacionada à fonte de recurso desse subsídio previsto:

Ver resposta ao item “b” da impugnação da Viação Policarpós acima.

j) No projeto básico está previsto a implantação de 03 estações de integração para os passageiros, todavia, resta-nos a dúvida acerca de quem será o responsável pela implantação e manutenção dessas estações:

A implantação, manutenção e operação das estações será de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Macapá.

l) A integração das estações será física ou temporal:

Para ter direito à utilização da integração tarifária temporal, o passageiro deverá necessariamente ser portador de cartão da bilhetagem eletrônica válido. A integração temporal poderá ocorrer em qualquer linha e em qualquer ponto.

A integração física, sem a necessidade de uso do cartão da bilhetagem eletrônica só poderá ocorrer em estações e terminais que operem em regime de área paga.

m) Administração não informa qual é a referência de custo de operação dos serviços de gerenciamento operacional e financeiro do sistema (Agente Gerenciador):

Os custos com a gestão financeira e operacional não fazem parte dos custos operacionais dos concessionários dos serviços de transporte público de passageiros, ou seja, não impactam no valor de remuneração dos futuros concessionários.

Handwritten signature

Handwritten signature



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

n) Não identificamos a composição do custo de implantação do ITS (bilhetagem e CCO) do sistema e a quem caberá a responsabilidade pelo seu funcionamento:

No Anexo III C – Especificações de ITS a serem cumpridas pelo Operador.

As Concessionárias deverão implantar em seus veículos equipamentos de GPS e validadores compatíveis com o sistema de bilhetagem eletrônica em toda a frota do transporte coletivo de Macapá definido pelo órgão concedente. É de responsabilidade também das Concessionárias, a transmissão dos dados gerados pelos equipamentos ao órgão concedente, ou a quem ele delegar, bem como garantir o livre acesso aos dispositivos e sistemas.

Todos os custos com aquisição, implantação e manutenção dos sistemas e equipamentos embarcados serão de responsabilidade das concessionárias.

o) O custo de implantação e manutenção da bilhetagem e GPS está incluso na composição do valor da remuneração por Km das concessionárias:

Serão de responsabilidade dos concessionários dos serviços de transporte público de passageiros os custos operacionais e investimentos necessários. Dentre eles estão considerados os custos com aquisição, implantação e manutenção dos equipamentos e sistemas embarcados, no caso os validadores do sistema de bilhetagem eletrônica e os GPS, além da transmissão dos dados gerados pelos equipamentos.

Assim, os custos com a implantação e manutenção dos equipamentos e sistemas supracitados estão considerados nos custos operacionais e conseqüentemente, no cálculo da tarifa de remuneração dos concessionários.

p) Quais os impostos e taxas estão inseridos no valor do custo da tarifa por KM:

Os impostos utilizados para a modelagem foram o ISS (3%) e o INSS (2%). Havendo alteração nas alíquotas a tarifa será readequada.

Em relação à impugnação apresentada pelo SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO AMAPÁ – SETAP.

a) Da exigência de novas audiências públicas realizadas no ano de 2019.

Lei nº 8.666/93.

Art. 39. Sempre que o valor estimado para uma licitação ou para um conjunto de licitações simultâneas ou sucessivas for superior a 100 (cem) vezes o limite previsto no art. 23, inciso I, alínea "c" desta Lei, o processo licitatório será iniciado, obrigatoriamente, com uma audiência pública concedida pela autoridade responsável com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data prevista para a publicação do edital, e divulgada.

Handwritten signature

Handwritten signature



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

com a antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis de sua realização, pelos mesmos meios previstos para a publicidade da licitação, à qual terão acesso e direito a todas as informações pertinentes e a se manifestar todos os interessados.

Como se vê, há exigência legal apenas com relação à obrigação de que a audiência pública seja antecedente ao edital. Não há previsão legal sobre a validade da audiência pública após a sua realização.

A audiência pública cumpre seu objetivo após a realização do processo licitatório ao qual antecedeu. Como no caso, o processo licitatório iniciado anteriormente não foi finalizado, continua vigente a audiência pública.

O objeto licitado neste certame, qual seja, concessão dos serviços de transporte público, ainda é o mesmo tratado nas audiências públicas de 2019.

b) Qual será a fonte de recursos para o custeio das receitas tarifárias:

Edital.

Anexo V.

6.3. Cálculo da Tarifa Pública de Equilíbrio (TPE).

A Tarifa Pública de Equilíbrio do Sistema (TPE) é o valor de tarifa pública para o qual a arrecadação tarifária equilibra exatamente os Custos Totais do Sistema, **não incorrendo em déficit tarifário nem em superávit tarifário.**

Edital.

Anexo V.

6.4. Arredondamento e Fixação da Tarifa Pública (TP).

A Tarifa Pública a ser efetivamente fixada deverá ser sempre arredondada para múltiplos de R\$ 0,05 (cinco centavos), para fins de facilitação do troco a bordo.

A Tarifa Pública não poderá ser fixada em valor inferior à TPE, a menos que seja indicada especificamente a fonte de receita de onde virá o custeio da diferença de arrecadação.

A fixação da Tarifa Pública é competência privativa do Poder Executivo Municipal, que poderá delegá-la a autoridade metropolitana, por meio de regulamentação específica.

Conforme se depreende dos dispositivos editalícios acima, haverá equilíbrio na tarifa pública para evitar déficit ou superávit. Portanto, não há despesas tarifárias passíveis de obrigação de indicação de fonte de recursos. Caso ocorra déficit será coberto por receitas extra tarifárias, nos termos do Art. 9º, § 5º da Lei Federal nº 12.587/2012. Como vemos:

Lei nº 12.587/2012.

Art. 9. (...)



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

§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. (g.n)

Conforme constou também no Item 10.3 do Edital:

10.3. Ainda nos termos da Lei Federal 12.587/2012, 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 e indicadas pelo poder público delegante. Já na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema.

Conforme item 7.2.2 do Anexo V – Política Tarifária e Modelo de Remuneração dos Serviços - cabe ao Poder Executivo municipal fazer cumprir a Lei 12.587/2012, e, em caso de déficits de arrecadação tarifária (tarifa pública arrecada menos que o total dos custos diretos do sistema) deve indicar receitas extra tarifárias ou estabelecer subsídios tarifários

c) Da competência para a fixação da tarifa:

A competência para **fixação** da tarifa é do poder concedente, como não poderia deixar de ser, vez que é o poder concedente o responsável pelo contrato a ser firmado.

Lei Federal nº 12.587/2012.

Art. 9º. (...)

(...)

§ 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.**

Lei Federal nº 8.987/1995. Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

(...)



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

V - Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;

Esta competência está prevista também na Lei Orgânica do Município de Macapá, como segue:

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE MACAPÁ.

Art. 30. (...)

Parágrafo Único. São ainda da competência do Município:

(...)

XIII - Transporte e Vias Públicas:

(...)

c) organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus, o de táxis e o transporte alternativo de mototáxi, definindo percurso, localização, frequência e tarifas, na forma da lei;

À Câmara Municipal, por força do Art. 170 da Lei Orgânica do Município de Macapá, foi concedida a atribuição de deliberar sobre a matéria, inclusive deliberar sobre a fixação ou alteração das tarifas pelo poder concedente. Deliberar não é a mesma coisa que fixar tarifa:

Art. 170. É atribuição da Câmara Municipal, deliberar sobre matérias de competência do Município, especialmente sobre: (g.n)

(...)

II - tributos municipais e fixação ou alteração das tarifas cobradas pelos serviços de transportes coletivos; (Redação dada pela Emenda à Lei Orgânica nº 29/2010).

d) Não existe parâmetro de valor mínimo para remuneração, proposta inexequível, inexistência de planilha e métodos de cálculos do serviço de transportes:

No Item 8 do Anexo V – Política Tarifária e Modelo de Remuneração dos Serviços - há justificativa sobre a não existência de planilha com orçamento presumido, nos seguintes termos:

ANEXO V. POLÍTICA TARIFÁRIA E MODELO DE REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS.



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

Item 8. [...]

Um dos principais pontos de inovação é a não adoção da Planilha Tarifária clássica do GEIPOT como métrica principal de gestão e acompanhamento do equilíbrio financeiro do contrato. Na prática, a planilha do GEIPOT induz a um foco muito maior nos custos de produção dos serviços do que na aferição dos níveis de qualidade do serviço produzido. O novo modelo contratual adotado, com forte ênfase na Avaliação de Desempenho, e com modelo de Remuneração baseada em proposta comercial apresentada pelos licitantes, dá maior espaço para eficiência empresarial, onde aquele que possuem melhor expertise de produção, bem como maior eficiência operacional, terá condições de apresentar proposta mais competitiva e ainda assim, auferir maior lucro do que seus concorrentes.

Nesse contexto, é essencial ressaltar que um dos principais benefícios da nova Política Tarifária para os potenciais licitantes interessados é que, sem a adoção de uma planilha tarifária baseada na mera compensação direta dos custos de produção, os concessionários terão ainda mais liberdade para a busca de novos modelos e tecnologias de operação e redução de custos.

Ou seja, todas as economias decorrentes da eficiência empresarial serão apropriadas para o próprio concessionário, como forma de antecipação da amortização dos investimentos iniciais, aumentando sua Taxa de Retorno sobre o investimento.

Além disso, a não adoção da planilha clássica do GEIPOT facilita a gestão contratual, por não ser mais necessária a aferição e demonstração de índices de consumo e rateio de custos fixos e variáveis, que na prática davam margem para acusações de "caixa preta", e dificultavam a auditoria de custos.

O poder concedente dispõe de estudo de viabilidade econômico-financeira, estudo esse não vinculante ao Edital, que apresenta toda a estrutura, metodologia e memória de cálculo dos custos operacionais, das tarifas de remuneração e o fluxo de caixa simulado. Lembrando que esses são valores de referência para o município, construídos

Macapá

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

pelas mesmas informações constantes do edital, cabendo a cada licitante a elaboração de seus cálculos e projeções, por sua expertise, conta e risco.

e) Do prazo de duração da concessão

Foram utilizadas as Legislações Federais haja vista a ausência de regulamentação da Lei Municipal nº 1.524/2007

f) Da insubsistência da Tabela 2 do Anexo I (Projeto de Origem):

O sistema de transporte proposto leva em consideração a remuneração dos operadores pela quilometragem rodada, independente da lotação do veículo, sendo baseada sua operação a partir de estudos e modelagem do sistema de transporte.

A operação será iniciada pelo sistema atual (rede de linhas, itinerários, oferta de viagens e frota), sendo mantida por um período de até 9 meses, tempo esse necessário para a elaboração do Plano de Transição do sistema atual para o proposto.

Importante destacar, também, que conforme previsto no item 2.5.4 do Anexo IIIA, sempre que a demanda em determinada linha ou serviço apresentar flutuação significativa para mais ou para menos, a Concessionária deverá propor, e caso aprovado, implementar melhorias e evoluções nos seus serviços prestados, de forma a se adequar à nova configuração identificada para a demanda.

Os dados e informações referentes aos dados operacionais apresentados no Edital e em seus anexos, são estimados e servem de referência, não servindo para assegurar qualquer direito aos licitantes ou ao concessionário ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua expertise, conta e risco.

g) Da impugnação à política tarifária:

A Gestão de superávit e déficit tarifário, prevista no subitem 5.3 do Anexo V do Edital, está amparada na Lei Federal nº 12.587/2012. Em especial no Art. 9º e seus parágrafos, não havendo nenhuma ilegalidade a esse respeito. Como segue:

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



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

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.

§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

obscurecendo



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

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

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

h) Da política de integração:

A Lei Municipal nº 1.697/2009 não pode ser aplicada por falta de regulamentação. Nos termos do Art. 3º da citada lei, o Poder Executivo deveria regulamentá-la no prazo de 90 (noventa) dias, o que não ocorreu. Sem regulamentação a lei torna-se inexecutável, vez que padece das determinações essenciais para a sua aplicabilidade, tais como: prazos, exceções e sanções; o que inviabiliza ações de fiscalização e cumprimento da legislação, tornando a lei uma letra morta.

QUESTIONAMENTOS:

1a) Qual o custo da gestão operacional e financeira do Sistema a ser repassado para o órgão gestor ou pelo Agente Gerenciador.

Os custos com a gestão financeira e operacional não fazem parte dos custos operacionais dos concessionários dos serviços de transporte público de passageiros, ou seja, não impactam no valor de remuneração dos futuros concessionários.

1b) Custo de implantação e manutenção do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – Equipamentos e Softwares. E sistema de monitoramento da frota do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus, será de responsabilidade da Concessionária, Órgão Gestor ou Agente Gerenciador.

No Anexo III C – Especificações de ITS a serem cumpridas pelo Operador. As Concessionárias deverão implantar em seus veículos equipamentos de GPS e validadores compatíveis com o sistema de bilhetagem eletrônica em toda a frota do transporte coletivo de Macapá definido pelo órgão concedente. É de responsabilidade também das Concessionárias, a transmissão dos dados gerados pelos equipamentos ao órgão concedente, ou a quem ele delegar, bem como garantir o livre acesso aos dispositivos e sistemas. Todos os custos com aquisição, implantação e manutenção dos sistemas e equipamentos embarcados serão de responsabilidade das concessionárias. Os custos com

Macapá

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

a gestão financeira e operacional (ITS) não fazem parte dos custos operacionais dos concessionários dos serviços de transporte público de passageiros.

2) No cálculo dos custos operacionais do sistema foi considerado ao aumento de salário de pessoal previsto na data base de maio de 2022.

Não. O valor do salário de pessoal foi baseado em valores de referência de dezembro de 2021.

3) Tarifa Social (Lei 1.678/2009 – PMM) que dispõe sobre a garantia a população usuária de ônibus no Município de Macapá, desconto de 50% no valor das passagens aos domingos e feriados, será revogada?

Nesse momento não.

4) A Comissão Especial e licitação disponibilize a regulamentação da Lei 1.697/2009 – PMM que dispõe sobre a criação do bilhete único no Sistema de Transporte Coletivo da Cidade de Macapá/AP.

A Lei Municipal nº 1.697/2009 não pode ser aplicada por falta de regulamentação. Nos termos do Art. 3º da citada lei, o Poder Executivo deveria regulamentá-la no prazo de 90 (noventa) dias, o que não ocorreu.

Sem regulamentação a lei torna-se inexecutável, vez que padece das determinações essenciais para a sua aplicabilidade, tais como: prazos, exceções e sanções; o que inviabiliza ações de fiscalização e cumprimento da legislação, tornando a lei uma letra morta.

5) Qual o percentual previsto no projeto básico de número de passageiros da integração temporal ou física.

Os estudos de demanda e modelagem do sistema de transporte proposto consideraram um cenário com uma estimativa de demanda integrada de 20%.

6) Qual o prazo de implantação das estações de integração. O custo da implantação, manutenção operação das estações será de responsabilidade do órgão

Handwritten signature

Handwritten signature



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

gestor, Agente Gerenciador ou Concessionário. O custo de manutenção das estações está incluso no cálculo dos custos operacionais do sistema.

Não há um prazo definido para o início da operação das estações de integração. Importante destacar, a integração temporal poderá ocorrer em qualquer linha e em qualquer ponto do sistema, desde que o usuário se utilize do cartão da bilhetagem eletrônica.

A implantação, manutenção e operação das estações será de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Macapá. Os custos referentes às estações não fazem parte dos custos operacionais dos concessionários dos serviços de transporte público de passageiros.

7) A Rede de Transportes proposta não contemplou alguns bairros da área urbana de Macapá. Será implantado novas linhas para atender. Qual a previsão de km para atender as novas linhas?

O sistema de transporte proposto no Anexo II – Projeto Operacional foi elaborado a partir de estudos e modelagem do sistema de transporte, para atendimento a toda região urbana de Macapá.

A operação será iniciada pelo sistema atual (rede de linhas, itinerários, oferta de viagens e frota), sendo mantida por um período de até 9 meses, tempo esse necessário para a elaboração do Plano de Transição do sistema atual para o proposto.

Importante destacar, também, que conforme previsto no item 2.5.4 do Anexo IIIA, sempre que a demanda em determinada linha ou serviço apresentar flutuação significativa para mais ou para menos, a Concessionária deverá propor, e caso aprovado, implementar melhorias e evoluções nos seus serviços prestados, de forma a se adequar à nova configuração identificada para a demanda. Os dados e informações referentes aos dados operacionais apresentados no Edital e em seus anexos, são estimados e servem de referência, não servindo para assegurar qualquer direito aos licitantes ou ao concessionário ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

8) Os custos com Bilhetagem Eletrônica, GPS, Câmeras de Segurança – CFTV e dispositivo de segurança (botão de pânico) e Wi-Fi estão contemplados no custo do sistema.

Sim, todos os custos com aquisição, implantação e manutenção dos sistemas e equipamentos embarcados serão de responsabilidade das concessionárias.

9) Solicita as informações operacionais da rede atual do Sistema

As ordens de serviço incluindo os dados de programação operacional estão

obscurecido



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

disponíveis no poder concedente para livre acesso e consulta.

Em relação à impugnação apresentada pela CAPITAL MORENA TRANSPORTES - EIRELI, recebida em 14.05.2022, 22h42

a) Da qualificação técnica. Atestado em nome da licitante comprovando desempenho anterior na prestação de serviço de transporte:

Trata-se de exigência legal, prevista na Lei nº 8.666/93, aplicável a todos os licitantes, não acarretando restrição da competitividade do certame.

Art. 30. A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a:

II - Comprovação de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnico adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos;

Nesse diapasão, a exigência de comprovação por parte da licitante, de apresentar experiência com montante de pelo menos 50% do objeto previsto no edital, encontra amparo na jurisprudência do Tribunal de Contas da União.

b) Do impedimento para licitar havendo débitos fiscais junto ao município:

Exigência legal, prevista na Lei nº 8.666/93:

Art. 29. A documentação relativa à regularidade fiscal e trabalhista, conforme o caso, consistirá em:

(...)

III - prova de regularidade para com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal do domicílio ou sede do licitante, ou outra equivalente, na forma da lei;

c) Da exigência de balanço patrimonial positivo:

Exigência legal, prevista na Lei nº 8.666/93:

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



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

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

Em relação à impugnação apresentada pela VIAÇÃO POLICARPOS LTDA:

a) Da imprestabilidade das audiências públicas realizadas no ano de 2019:

Lei nº 8.666/93.

Art. 39. Sempre que o valor estimado para uma licitação ou para um conjunto de licitações simultâneas ou sucessivas for superior a 100 (cem) vezes o limite previsto no art. 23, inciso I, alínea "c" desta Lei, o processo licitatório será iniciado, obrigatoriamente, com uma audiência pública concedida pela autoridade responsável com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data prevista para a publicação do edital, e divulgada, com a antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis de sua realização, pelos mesmos meios previstos para a publicidade da licitação, à qual terão acesso e direito a todas as informações pertinentes e a se manifestar todos os interessados.

Como se vê, há exigência legal apenas com relação à obrigação de que a audiência pública seja antecedente ao edital. Não há previsão legal sobre a validade da audiência pública após a sua realização.

A audiência pública cumpre seu objetivo após a realização do processo licitatório ao qual antecedeu. Como no caso, o processo licitatório iniciado anteriormente não foi finalizado, continua vigente a audiência pública. O objeto licitado neste certame, qual seja, concessão dos serviços de transporte público, ainda é o mesmo tratado nas audiências públicas de 2019.

b) Da inexistência de previsão de fonte de recursos para o custeio das receitas tarifárias

Edital.
Anexo V.
6.3 Cálculo da Tarifa Pública de Equilíbrio (TPE).



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

A Tarifa Pública de Equilíbrio do Sistema (TPE) é o valor de tarifa pública para o qual a arrecadação tarifária equilibra exatamente os Custos Totais do Sistema, **não incorrendo em déficit tarifário nem em superávit tarifário.** (g.n)

...

Edital.
Anexo V.
(...)

6.4. Arredondamento e Fixação da Tarifa Pública (TP).

A Tarifa Pública a ser efetivamente fixada deverá ser sempre arredondada para múltiplos de R\$ 0,05 (cinco centavos), para fins de facilitação do troco a bordo. **A Tarifa Pública não poderá ser fixada em valor inferior à TPE, a menos que seja indicada especificamente a fonte de receita de onde virá o custeio da diferença de arrecadação.** A fixação da Tarifa Pública é competência privativa do Poder Executivo Municipal, que poderá delegá-la a autoridade metropolitana, por meio de regulamentação específica.

Conforme se depreende dos dispositivos editalícios acima, haverá equilíbrio na tarifa pública para evitar déficit ou superávit. Portanto, não há despesas tarifárias passíveis de obrigação de indicação de fonte de recursos. Caso ocorra déficit será coberto por receitas extra tarifárias, nos termos do Art. 9º, §5º da Lei Federal nº 12.587/2012. Como vemos:

Lei nº 12.587/2012.

*Art. 9. (...)
(...)*

*§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.** (g.n)*

Conforme constou também no Item 10.3 do Edital:

10.3. Ainda nos termos da Lei Federal 12.587/2012, caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

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 e indicadas pelo poder público delegante. Já na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema.

Conforme item 7.2.2 do Anexo V – Política Tarifária e Modelo de Remuneração dos Serviços - cabe ao Poder Executivo municipal fazer cumprir a Lei 12.587/2012, e, em caso de déficits de arrecadação tarifária (tarifa pública arrecada menos que o total dos custos diretos do sistema) deve indicar receitas extra tarifárias ou estabelecer subsídios tarifários

c) Da competência para a fixação da tarifa:

A competência para **fixação** da tarifa é do poder concedente, como não poderia deixar de ser, vez que é o poder concedente o responsável pelo contrato a ser firmado.

Lei Federal nº 12.587/2012.

Art. 9º. (...)

(...)

*§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.** (g.n)*

Lei Federal nº 8.987/1995.

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

(...)

***V - Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;** (g.n)*

Esta competência está prevista também na Lei Orgânica do Município de Macapá, como segue:

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE MACAPÁ.

Art. 30. (...)

Parágrafo Único. São ainda da competência do Município:

(...)

XIII - Transporte e Vias Públicas:



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

(...)

c) organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus, o de táxis e o transporte alternativo de mototáxi, **definindo** percurso, localização, frequência e **tarifas**, na forma da lei; (g.n)

À Câmara Municipal, por força do Art. 170 da Lei Orgânica do Município de Macapá, foi concedida a atribuição de **deliberar** sobre a matéria, inclusive **deliberar** sobre a fixação ou alteração das tarifas pelo poder concedente. **Deliberar** não é a mesma coisa que **fixar tarifa**:

Art. 170. É atribuição da Câmara Municipal, **deliberar sobre matérias de competência do Município**, especialmente sobre:

(...)

II - tributos municipais e fixação ou alteração das tarifas cobradas pelos serviços de transportes coletivos; (Redação dada pela Emenda à Lei Orgânica nº 29/2010)

d) Do prazo de duração da concessão:

Haja vista a ausência de regulamentação da Lei Municipal nº 1.524/2007, foram utilizados os parâmetros da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que "Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências".

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

I - O objeto, metas e prazo da concessão.

e) Da inexistência de valor mínimo de remuneração, inexequibilidade da proposta, inexistência de planilha e metodologia do cálculo do serviço de transporte:

No Item 8 do Anexo V – Política Tarifária e Modelo de Remuneração dos Serviços - há justificativa sobre a não existência de planilha com orçamento presumido, nos seguintes termos:

ANEXO V.
POLÍTICA TARIFÁRIA E MODELO DE REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS.
Item 8. [...]



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

Um dos principais pontos de inovação é a não adoção da Planilha Tarifária clássica do GEIPOT como métrica principal de gestão e acompanhamento do equilíbrio financeiro do contrato. Na prática, a planilha do GEIPOT induz a um foco muito maior nos custos de produção dos serviços do que na aferição dos níveis de qualidade do serviço produzido. O novo modelo contratual adotado, com forte ênfase na Avaliação de Desempenho, e com modelo de Remuneração baseada em proposta comercial apresentada pelos licitantes, dá maior espaço para eficiência empresarial, onde aquele que possuem melhor expertise de produção, bem como maior eficiência operacional, terá condições de apresentar proposta mais competitiva e ainda assim, auferir maior lucro do que seus concorrentes.

Nesse contexto, é essencial ressaltar que um dos principais benefícios da nova Política Tarifária para os potenciais licitantes interessados é que, sem a adoção de uma planilha tarifária baseada na mera compensação direta dos custos de produção, os concessionários terão ainda mais liberdade para a busca de novos modelos e tecnologias de operação e redução de custos.

Ou seja, todas as economias decorrentes da eficiência empresarial serão apropriadas para o próprio concessionário, como forma de antecipação da amortização dos investimentos iniciais, aumentando sua Taxa de Retorno sobre o investimento. Além disso, a não adoção da planilha clássica do GEIPOT facilita a gestão contratual, por não ser mais necessária a aferição e demonstração de índices de consumo e rateio de custos fixos e variáveis, que na prática davam margem para acusações de "caixa preta", e dificultavam a auditoria de custos.

O poder concedente dispõe de estudo de viabilidade econômico-financeira, estudo esse não vinculante ao Edital, que apresenta toda a estrutura, metodologia e memória de cálculo dos custos operacionais, das tarifas de remuneração e o fluxo de caixa simulado. Lembrando que esses são valores de referência para o município, construídos pelas mesmas informações constantes do edital, cabendo a cada licitante a elaboração de seus cálculos e projeções, por sua expertise, conta e risco.

Handwritten signature

Handwritten signature



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

f) Da insubsistência da Tabela 2 do Anexo I (Projeto Básico), número de passageiros mensal que não reflete a realidade:

O sistema de transporte proposto leva em consideração a remuneração dos operadores pela quilometragem rodada, independente da lotação do veículo, sendo baseada sua operação a partir de estudos e modelagem do sistema de transporte.

A operação será iniciada pelo sistema atual (rede de linhas, itinerários, oferta de viagens e frota), sendo mantida por um período de até 9 meses, tempo esse necessário para a elaboração do Plano de Transição do sistema atual para o proposto.

Importante destacar, também, que conforme previsto no item 2.5.4 do Anexo IIIA, sempre que a demanda em determinada linha ou serviço apresentar flutuação significativa para mais ou para menos, a Concessionária deverá propor, e caso aprovado, implementar melhorias e evoluções nos seus serviços prestados, de forma a se adequar à nova configuração identificada para a demanda.

Os dados e informações referentes aos dados operacionais apresentados no Edital e em seus anexos, são estimados e servem de referência, não servindo para assegurar qualquer direito aos licitantes ou ao concessionário ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua expertise, conta e risco.

g) Da impugnação à política tarifária:

A Gestão de superávit e déficit tarifário, prevista no subitem 5.3 do Anexo V do Edital, está amparada na Lei Federal nº 12.587/2012. Em especial no Art. 9º e seus parágrafos, não havendo nenhuma ilegalidade a esse respeito. Como segue:

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,



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 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;



MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

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

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

h) Da impugnação à política de integração:

A Lei Municipal nº 1.697/2009 não pode ser aplicada por falta de regulamentação.

Nos termos do Art. 3º da citada lei, o Poder Executivo deveria regulamenta-la no prazo de 90 (noventa) dias, o que não ocorreu.

Sem regulamentação a lei torna-se inexecutável, vez que padece das determinações essenciais para a sua aplicabilidade, tais como: prazos, exceções e sanções; o que inviabiliza ações de fiscalização e cumprimento da legislação, tornando a lei uma letra morta.

PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS:

1) Qual foi o critério para estabelecer a demanda projetada por linha?

O sistema de transporte proposto no Anexo II – Projeto Operacional foi elaborado a partir de estudos e modelagem do sistema de transporte.

A operação será iniciada pelo sistema atual (rede de linhas, itinerários, oferta de viagens e frota), sendo mantida por um período de até 9 meses, tempo esse necessário para a elaboração do Plano de Transição do sistema atual para o proposto.

Importante destacar, também, que conforme previsto no item 2.5.4 do Anexo IIIA, sempre que a demanda em determinada linha ou serviço apresentar flutuação significativa para mais ou para menos, a Concessionária deverá propor e implementar melhorias e evoluções nos seus serviços prestados, de forma a se adequar à nova configuração identificada para a demanda.

Os dados e informações referentes aos dados operacionais apresentados no Edital e em seus anexos, são estimados e servem de referência, não servindo para





MUNICÍPIO DE MACAPÁ
SECRETARIA MUNICIPAL DE GOVERNO
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

assegurar qualquer direito aos licitantes ou ao concessionário ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

2) Qual foi o critério para dimensionamento da frota operacional das linhas?

O item 2.4 do Anexo IIIA apresenta as especificações da frota veicular, como por exemplo o tipo de veículo a ser utilizado em cada tipo de serviço (estrutural, convencional e local).

Definido o tipo de veículo, estimada a demanda e a oferta de viagens e considerando a extensão/tempo de viagem para cada linha, foi calculada a frota operacional.

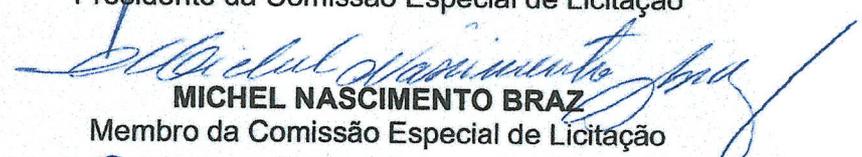
3) No período de férias escolares (janeiro e julho) está prevista a redução da frota?

Conforme previsto no item 2.5.4 do Anexo IIIA, sempre que a demanda em determinada linha ou serviço apresentar flutuação significativa para mais ou para menos, a Concessionária deverá propor, e caso aprovado, implementar melhorias e evoluções nos seus serviços prestados, de forma a se adequar à nova configuração identificada para a demanda. A demanda será gerenciada pelo poder concedente.

Macapá/AP, 19 de maio de 2022.


WALMIGLISSON RIBEIRO DA SILVA

Presidente da Comissão Especial de Licitação


MICHEL NASCIMENTO BRAZ

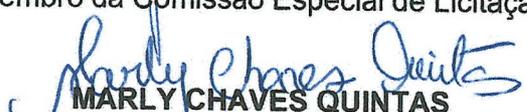
Membro da Comissão Especial de Licitação


ROSEINA BELTRÃO PINHO DA SILVA BRITO

Membro da Comissão Especial de Licitação


MARGARETE DOS SANTOS JACARANDA

Membro da Comissão Especial de Licitação


MARLY CHAVES QUINTAS

Membro da Comissão Especial de Licitação