



## Prefeitura Municipal de São Lourenço Estado de Minas Gerais

À empresa

**PAULO EDILBERTO COUTINHO PARTICIPAÇÕES LTDA.**

CNPJ sob o nº 05.730.396/0001-46

**Referência:** Processo Licitatório nº0333/2021 – Concorrência nº 001/2021

**OBJETO:** Constitui objeto da presente licitação, processada conforme as Leis Federais nº 8.666/93, nº 8.987/95 e nº 12.587/12 e alterações, selecionar a melhor proposta para a exploração e prestação do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (STPCP) do Município de São Lourenço, mediante concessão, em caráter de exclusividade, de acordo com as disposições legais, bem como dos regulamentos e demais atos sobre o serviço.

### **MOTIVO: PRESTA ESCLARECIMENTOS**

Prezados Senhores

Foi recebido pedido de esclarecimento referente ao edital do processo em epígrafe, aduzindo que:

*“... com fulcro no artigo 40 Inciso VIII da Lei 8.666/93 c/c com o item 15.1 do Edital em epígrafe, solicitar esclarecimentos conforme a seguir. (...) ANEXO II – PROJETO BÁSICO – ESPECIFICAÇÃO DO SERVIÇO - 3.3.4 Frota do Serviço - 3.3.4.1 Caracterização dos Veículos (...) item 3.5.2.2 Obrigações da Concessionária que a mesma deverá “Responsabilizar-se pela identificação e sinalização dos pontos de Embarque e Desembarque” (...) 3.5.3 Identificação de Pontos de Embarque e Desembarque (...) 3.5.3.1 Instalações e Equipamentos (...) 3.5.3.2 Padrão de Sinalização (...) 4.4.3 - Demanda/Passageiros Transportados (...) 4.5.2 Sistema de Atendimento ao Passageiro – SAP (...) ANEXO II.3 – ESPECIFICAÇÃO DA FROTA (...) ANEXO II. 7 – ESTUDO ECONÔMICO FINANCEIRO (...) ANEXO III - MINUTA CONTRATUAL”.*

Para responder a estes tópicos iminentemente técnicos e específicos ao objeto licitado, elencados no estudo feito para que o edital pudesse ser publicado, fazemos anexar todos os esclarecimentos enviados pela empresa especializada para o tipo específico de contratação que deverá ser formalizada pela Administração Municipal, de modo que as informações ali constantes integram a resposta ora enviada para efeito aos esclarecimentos formulados.



## Prefeitura Municipal de São Lourenço Estado de Minas Gerais

Outros dois tópicos que serão esclarecidos se referem a exigências comuns e que constam em todos os editais publicados pela Administração Municipal de São Lourenço:

*“...ANEXO I – MODELOS OBRIGATÓRIOS (...) está sendo exigido que os mesmos sejam assinados pelo Representante Legal da empresa (com firma reconhecida) (...) **Relativos à Qualificação Econômico-Financeira a) Certidão negativa de recuperação judicial ou falência, expedida pelo Distribuidor Judicial (...)**”.*

Quanto a afirmativa do pedido de esclarecimento sobre a OBRIGATORIEDADE de apresentar documentos com firma reconhecida, com os devidos respeitos, a empresa requerente não observou de forma completa o item 17.2 e o subitem 17.2.1, pois, a exigência somente será devida caso os documentos sejam apresentados por fotocópia e quando não acompanhados pelos originais para serem autenticados pela Comissão Permanente de Licitações.

**“17.2 Todos os documentos exigidos poderão ser apresentados em original OU por qualquer processo de cópia devidamente autenticados em cartório, ou ainda, por publicação em órgão da imprensa oficial. NG.**

**17.2.1** Quando os documentos exigidos forem apresentados em fotocópias, sem autenticação, a LICITANTE deverá **apresentar na reunião de abertura dos documentos de habilitação os respectivos originais** à CPL – Comissão Permanente de Licitação - **que, após conferi-los, irá autenticá-los** se for o caso”. NG.

Mediante o enunciado do item 17.2 e o subitem 17.2.1 apenas e tão somente se está exigido a conferência e autenticidade dos documentos apresentados para efeito de habilitação, que sejam hábeis, verídicos e de representação legal. A possibilidade garantida pelo subitem 17.2.1 tira qualquer entendimento que se possa buscar e que estaria afrontando dispositivo da Lei nº 13.726/2018, pois, o que não se pode conceber é que a Administração, pela Comissão Permanente de Licitações, venha pautar o seu julgamento em determinado documento sem a sua autenticidade ou a sua veracidade devidamente conferida no momento oportuno do processo.

Quanto ao que se refere a apresentação da certidão de falência e concordata, na forma como exigida na alínea “b” do item 18.6:

**“No caso de empresas em estado de recuperação judicial, deve ser apresentado um Plano de Recuperação já homologado pelo juízo competente e em pleno vigor”; NG**

Neste tópico, o enunciado é didático e de fácil entendimento e também se trata de matéria já pacificada pelos órgãos de controle externo da Administração, destacando-se um julgado do Plenário do Tribunal de Contas da União – Acórdão nº 1.201/2020, de onde se destaca:



## Prefeitura Municipal de São Lourenço Estado de Minas Gerais

“É possível a participação em licitações de empresas em recuperação judicial, desde que amparadas em certidão emitida pela instância judicial competente, que certifique que a interessada está apta econômica e financeiramente a participar de procedimento licitatório.”

Em sintonia com o Tribunal de Contas da União, o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo emitiu e publicou a Súmula nº 50 e que baliza e dá sustentação à exigência do que consta na alínea “b” do item 18.6 do edital, qual seja a apresentação de Plano de Recuperação já homologado pelo juízo competente e em pleno vigor.

E mais, também para fechar o amparo para que se pudesse constar do edital do processo em referência, o enunciado constante da alínea “b” do item 18.6: Plano de Recuperação já homologado pelo juízo, conforme julgado proferido pelo Superior de Justiça em Recurso Especial nº 309.867 – ES / 2013/0064947-3/2018 – Primeira Turma:

“7. A exigência de apresentação de certidão negativa de recuperação judicial deve ser relativizada a fim de possibilitar à empresa em recuperação judicial participar do certame, desde que demonstre, na fase de habilitação, a sua viabilidade econômica.

8. Agravo conhecido para dar provimento ao recurso especial”. NG.

E conclui o requerimento em pedido de esclarecimento: “ANTE O EXPOSTO, requer seja prestados os esclarecimentos acima elencados para fins de sanar e corrigir eventuais omissões contidas no Edital em questão”.

Mediante ao que foi colocado nesta resposta, entende-se que todo o conteúdo do pedido de esclarecimento foi respondido e se espera a participação dessa empresa com a apresentação de proposta para, se vencer o certame, firmar contrato com a Administração de São Lourenço.

Prefeitura Municipal de São Lourenço, 27 de outubro de 2021.

Keila Cristina Paula Coelho  
Presidente da Comissão Permanente de Licitações

Ofício nº 02/2021

Belo Horizonte (MG), 25 de Outubro de 2021

À Prefeitura Municipal de São Lourenço  
Praça Duque de Caxias, 61, Centro, São Lourenço – MG  
Cep: 37.470-000

Exma. Sra. Juliana Rangel de Oliveira Assis  
Setor de Licitações, Compras e Contratos

PROCESSO: 0164/2021 – MODALIDADE: Dispensa – NÚMERO DA MODALIDADE: 47  
CONTRATO ADMINISTRATIVO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 2021.04-021

Assunto: **Respostas ao Pedido de Esclarecimentos apresentado pela empresa Paulo Edilberto Coutinho Participações LTDA**

Considerando o Pedido de Esclarecimentos elaborado pela empresa Paulo Edilberto Coutinho Participações LTDA., a **LOCALE CONSULTORIA E ENGENHARIA LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 07.387.118/0001-63, com sede à Rua Alberto Cintra, nº. 161, sala 1001, Bairro União, Belo Horizonte/MG, CEP 31.160.370 vem, respeitosamente, apresentar considerações dentro daquilo que lhe compete se manifestar.

Diante dos fatos mencionados no corpo do pedido de esclarecimentos apresentada pela referida empresa, esclarece-se os seguintes pontos:

**I. Idade da frota do Serviço – Página 2**

Conforme consta no Edital de Licitação, não será admitida a entrada de veículos no sistema com idade superior a 8 (oito) anos de fabricação. No entanto, para o primeiro ano será admitida a entrada de veículos acima de 10 (dez) anos de fabricação.

Desta forma, sem prejuízo à consolidação da proposta dos licitantes, **será publicada uma errata no Edital de Concessão, Anexo II.0 – Projeto Básico.**

**II. Pontos de Embarque e Desembarque – Página 4**

Conforme consta no Anexo II.0, no item 3.5.2.2, serão obrigações da concessionária:

*“1) Responsabilizar-se pela identificação e sinalização dos pontos de Embarque e Desembarque.*

*2) Não instalar qualquer abrigo sem a prévia autorização.”*

No entanto, a obrigação de instalação e sinalização dos pontos de Embarque e Desembarque será efetivada somente mediante formalização prévia do Órgão Gestor à Concessionária. Desta forma, sem prejuízo à consolidação da proposta dos licitantes, **será publicada uma errata no Edital de Concessão, Anexo II.0 – Projeto Básico.**

Os custos decorrentes da identificação e sinalização dos pontos de embarque e desembarque não se encontram descritos e alocados na Planilha de Custos Total Inicial do Sistema, que é apresentada no Anexo II.7.

Estes custos, caso se realizem mediante formalização prévia, deverão ser alocados posteriormente na Planilha de Custo Total do Sistema no momento da Revisão Regular dos custos, que será realizada anualmente, a cada aniversário do contrato. Deste modo, a Concessionária será remunerada pelo custo real de identificação e sinalização dos pontos de embarque e desembarque.

## Consultoria para o Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Lourenço

Há a possibilidade também de considerar estes custos na Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro do contrato, momento no qual o fluxo de caixa deverá ser revisto ao longo do contrato de concessão, para que sejam realizadas as atualizações nos valores de entrada do estudo econômico-financeiro, tais como valores de investimentos, plano de atualização da frota e receitas reais obtidas (cobrança de tarifas, publicidade nos veículos) e repasses mensais realizados pelo Poder Público e os custos de operação reais do sistema.

Além disso, conforme item 3.5.2.3 do mesmo anexo:

*“A implantação e a manutenção de abrigos poderão ser delegadas a Concessionária a implantação e a manutenção de abrigos, preservado o equilíbrio econômico e financeiro da Concessão.”*

Deste modo, caso seja delegada à Concessionária a implantação e manutenção de abrigos, deverá ser realizada uma Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro do contrato para alocar os custos decorrentes desta manutenção. Assim sendo, não há que se falar em mudança de regra durante a Concessão, uma vez que a regra, embora possibilite ajustes durante a sua vigência, está adequadamente prevista e detalhada.

O detalhamento da Revisão Regular e da Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato é apresentado no Anexo II.7, item 2.5.

No que se refere à identificação dos pontos de embarque e desembarque, ficará à cargo do Poder Concedente, excetuando-se as situações na qual se formalize um entendimento diferente deste e que, este novo entendimento seja adequadamente refletido em atualização da Planilha de custos do serviço.

### III. Critério de Remuneração – Página 5

Conforme detalhado no Anexo II.0, item 4.6.2 e no Anexo II.7, item 2, a Concessionária será remunerada *“mediante pagamento da tarifa pública pelos usuários pagantes do sistema de transporte coletivo, pela receita advinda da publicidade a ser veiculada nos ônibus e pelo valor de repasse a ser realizado pelo Poder Público a título de subsídio tarifário”*.

Desta forma, como o item 4.4.3 cita que a remuneração será realizada **com base no preço** por custo por quilômetro percorrido. Assim sendo, fica evidente que o custo total a ser remunerado é proporcional à quilometragem percorrida e que a remuneração (pagamento) por este custo se dará por três parcelas distintas: usuário pagante, publicidade e, complementarmente, o subsídio público. Assim sendo, como está detalhado o conceito de demanda mínima garantida, caberá à parcela relativa ao subsídio público garantir que o custo total seja integralmente remunerado, mesmo que as demais parcelas de receita (usuário e tarifa) sejam insuficientes. Assim não há que se falar em risco de receita por parte do licitante.

Ressalta-se que, apesar da remuneração não ser realizada diretamente pelo custo por quilômetro, e sim pela demanda mínima garantida, há uma falha de entendimento no questionamento apresentado, no seguinte trecho:

*“Caso seja adotado a remuneração por km rodado, levando-se em conta a que a quilometragem mensal estimada informada a ser percorrida é de 22.618 ao preço do custo do km que é de R\$ 6,75 chega-se ao valor de R\$ 152.671,50, valor este que está abaixo do custo operacional é de R\$ 154.182,29.”*

O valor de R\$152.671,50 está abaixo do valor do custo total de R\$154.182,29 pois há a parcela de receita com publicidade nos ônibus, previamente estimada no valor de 1% do custo total do sistema, sem a incidência de impostos, conforme item 4.6.6 do Anexo II.0. Portanto, este valor é igual a R\$1.433,90. Conforme adequadamente detalhado no edital e seus anexos, o valor relativo à publicidade (equivalente à 1% do custo total) será considerado independentemente de o valor real ser superior ou inferior a este valor. Caberá ao operador viabilizar, por sua própria iniciativa, o valor correspondente à parcela mensal de publicidade. Caso ele

## Consultoria para o Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Lourenço

obtenha um valor superior àquele considerado pela planilha de custos (1% do custo total), somente o valor previsto será considerado como parcela de receita.

Desta forma, subtraindo a receita de publicidade do custo total do sistema, chega-se no valor de R\$152.748,39. Já multiplicando a quilometragem mensal de 22.618 e o custo por quilômetro igual a R\$6,7534 (considerando 4 casas decimais), chega-se no valor R\$152.748,40, valor este praticamente igual à subtração do custo total com a receita com publicidade.

### IV. Sistema de Atendimento ao Passageiro – Página 7

A exemplo do custo com sinalização dos pontos de embarque e desembarque dos ônibus, o custo de implantação e manutenção do Sistema de Atendimento ao Passageiro deverá ser alocado posteriormente, quando da sua autorização e implantação, na Planilha de Custo Total do Sistema no momento da Revisão Regular dos custos, que será realizada anualmente, a cada aniversário do contrato ou na Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro do contrato

Deste modo, a Concessionária será remunerada pelo custo real de implantação e manutenção do Sistema de Atendimento ao Passageiro.

### V. Bens reversíveis – Página 8

Quanto aos bens reversíveis, caso o Poder Concedente fizer a escolha quanto à reversibilidade de tais bens, será devida a respectiva indenização, de forma que não restará qualquer prejuízo ao concessionário. O critério de indenização, por sua vez, segue os parâmetros legais, qual seja: “a indenização se fará pela parcela dos investimentos a ele vinculados ainda não depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido”.

Conforme esclarecido acima, há necessidade ao final do contrato de concessão de análise com relação à possibilidade ou não de reverter alguns bens (garagens, ônibus, instalações de prestação de serviço).

Diante disso, a cláusula 9.14 e 9.14.1 do contrato de concessão esclarecem:

*“7.2 Poderão ser considerados bens reversíveis, a critério do Poder Concedente, em parte ou em sua totalidade, ônibus, garagens e instalações de prestação de serviços objeto desta licitação.*

*7.2.1 A reversão dos bens apontados no subitem 7.2, acima, far-se-á, no advento do termo contratual, com a indenização, pelo Poder Concedente ou pela Concessionária subsequente, das parcelas dos investimentos a ele vinculados ainda não depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido, nos termos do contrato de concessão.”*

A disposição contratual resguarda o direito à indenização da contratada, considerando-se o valor remanescente do bem. Esta indenização deverá se dar em montante adequado a assegurar a preservação do patrimônio das concessionárias.

Por exemplo, caso um ônibus com valor de compra declarado pela Concessionária igual a R\$200.000,00 e até o final do contrato houve o pagamento de depreciações que somam um total de R\$90.000,00, a Concessionária será indenizada em R\$110.000,00 pelo veículo. Os detalhamentos das metodologias de cálculo de depreciação de veículos, terrenos, edificações e equipamentos são apresentados no item 3.4 do Anexo II.12 do Edital de Concessão.

Além disso, o Poder Concedente poderá, a seu critério e em tempo oportuno, contratar, por meio de licitação, prestação de serviço visando a avaliação dos bens que poderão ser reversíveis e, após este levantamento, se saberá ao certo, quais são os valores a serem pagos a título de indenização.

**VI. Estudo Econômico-Financeiro – Página 8**

A análise comparativa entre Lucro Líquido Anual e Investimento da Frota não é correta de ser feita, uma vez que não estão sendo considerados outros fatores que compõem o fluxo de caixa do projeto, quais sejam, valores de vendas de veículos realizadas ao longo do contrato e valores de depreciação.

Ao invés de se utilizar o Lucro Líquido Anual, deve ser analisado o EBITDA, que consiste na parcela do Resultado Operacional do Período somado com a depreciação (que compõe o custo do sistema, mas não é efetivamente um custo operacional).

No Anexo II.7, item 3.6, é apresentado o Fluxo de Caixa da concessão, que permite demonstrar as movimentações monetárias previstas em função de investimentos e operação dos serviços, descontados a uma taxa de retorno. O fluxo de caixa por definição considera os valores de EBITDA, investimentos (compras e vendas realizadas) e impostos. Desta forma, o valor final obtido é igual a R\$546.699,00.

Além disso, a Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto foi igual a 10,13%% a.a. A TIR representa o retorno econômico dos investimentos efetuados, em bases percentuais, por período de capitalização e o valor de 10,13% a.a. corresponde ao mesmo valor do WACC (*Weighted Average Cost of Capital*) ou CMPC (Custo Médio Ponderado de Capital).

O WACC representa o custo de oportunidade de determinado setor, ou seja, o retorno esperado em comparação com alternativas de risco semelhante, considerando a ponderação entre capital próprio e capital de terceiros. Todo detalhamento é apresentado no Anexo II.7.

**VII. Planilhas e memória de cálculo – Página 10**

Não há a necessidade de ser disponibilizada a planilha de custo no formato Word/Excel, uma vez que as licitantes não deverão apresentar as mesmas preenchidas nos envelopes de propostas. A planilha apresentada no Anexo II.7 tem a função de detalhar todos os custos do sistema considerados para o sistema a ser licitado.

**VIII. Minuta Contratual – Página 11**

O título correto para a Cláusula Sexta é “Da Demanda Mínima Garantida e do Reajuste”.

Desta forma, sem prejuízo para a correta compreensão por parte dos licitantes, **será publicada uma errata no Edital de Concessão.**

**IX. Especificação da Frota – Página 12**

Os valores de características dos veículos apresentados na Tabela 3 do Anexo II.3 consiste na reprodução das informações presentes na Norma Brasileira ABNT NBR 15570.

No entanto, conforme apresentado no pedido de esclarecimentos, existem algumas pontes no município de São Lourenço com limitação de trânsito de veículos pesados acima de 15 toneladas.

Por conta disso, sem prejuízo à consolidação da proposta dos licitantes, **será realizada uma errata no Edital de Licitação, restringindo o Peso Bruto Total em 15 toneladas.**

**X. Obrigatoriedade de reconhecimento de firma – Página 13**

Resposta a ser elaborada pelo Setor de Licitações, Compras e Contratos da Prefeitura Municipal de São Lourenço.

**XI. Qualificação Econômico-Financeira – Página 15**

Resposta a ser elaborada pelo Setor de Licitações, Compras e Contratos da Prefeitura Municipal de São Lourenço.

**XII. Custos dos Insumos – Página 17**

É sabido que os preços dos insumos que compõe o cálculo tarifário do sistema proposto têm subido significativamente nos últimos meses.

Apesar desta variação nos custos do sistema, não serão revistos os valores, uma vez que como o processo licitatório possui prazos dilatados, invariavelmente, estes custos sofrerão alterações até o término do processo.

O edital é muito claro sobre variações nos custos dos insumos. Conforme detalhado no Item 2.5.2 - Anexo II.7 Estudo Econômico-Financeiro, serão aceitas variações inferiores àqueles percentuais devidamente detalhados. Somente serão considerados, para efeito de atualização da planilha de custos, variações superiores a estes limites.

Assim sendo, após o início do contrato e a qualquer tempo, a Concessionária poderá requerer uma “Revisão Extraordinária” dos custos do sistema, conforme detalhado no item 2.5.2 do Anexo II.7. Desta forma, será possível igualar a remuneração da Concessionária com os custos reais do sistema.

Assim sendo, para garantir a isonomia e a comparabilidade, as propostas deverão ser formuladas com base nos custos unitários apresentados no edital. Caso se constate, quando da assinatura, variação superior aos limites previstos no Item 2.5.2 - Anexo II.7 Estudo Econômico-Financeiro, deverá ser realizada a atualização da planilha, com ou sem alteração da tarifa pública a ser paga pelo usuário, cabendo ao Concedente garantir a integridade da remuneração do custo total atualizado.

### XIII. Remuneração pela Prestação dos Serviços – página 20

Conforme consta na Tabela 8 do Anexo II.7, a “Remuneração pela Prestação de Serviço” consta como zerada. No entanto, esta remuneração é uma linha de custo presente na planilha base dos cálculos de custo, a Planilha da ANTP, publicada no ano de 2017, cujo objetivo é inserir uma remuneração à empresa operadora do sistema caso seja utilizada apenas a planilha tarifária para aferição dos custos e da remuneração da empresa operadora.

Além disso, é possível onerar ainda mais os custos do sistema e aumentar o lucro da empresa operadora caso se verifiquem riscos na operação dos sistemas, como, por exemplo, o risco da demanda. Ressalta-se que, no caso do sistema a ser licitado, não existe o risco de demanda, uma vez que a concessionária será remunerada por meio de uma demanda mínima garantida previamente definida.

No entanto, no caso da presente licitação, há um Fluxo de Caixa construído e um Plano de Renovação de Frota previamente definido que demonstra todas as movimentações monetárias previstas em função de investimentos e operação dos serviços, descontados a uma taxa de retorno.

E, conforme apresentado anteriormente, o valor final obtido é igual a R\$546.699,00 e a TIR do projeto foi igual a 10,13% a.a. Ou seja, **há a previsão de um retorno econômico dos investimentos efetuados igual a 10,13% a.a.**

Desta forma, apesar da linha de “Remuneração pela Prestação do Serviço” estar zerada na planilha de custo, há a previsão de um saldo positivo ao final da concessão.

Sem mais no momento, cordialmente nos subscrevemos.

Belo Horizonte, 25 de Outubro de 2021.

  
**PAULO ROGÉRIO DA SILVA MONTEIRO**  
Engenheiro Civil e Mestre em Engenharia de Transportes  
(31) 2551-0088  
[localett@gmail.com](mailto:localett@gmail.com)

**07.387.118/0001-63**  
LOCALE CONSULTORIA E ENGENHARIA LTDA  
Rua Alberto Cintra, 161 - Sala 1001  
Bairro União - CEP 31160-370  
**BELO HORIZONTE — MG**