

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DE
LICITAÇÃO DO MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE**

**CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 1/2015
(LOTE 5)**

CONSÓRCIO VIALESTE (licitante), que tem como consorciadas as empresas VIAÇÃO ALTO PETRÓPOLIS LTDA (empresa líder), AUTO VIAÇÃO PRESIDENTE VARGAS LTDA e VIAÇÃO ESTORIL LTDA, todos já qualificados nos autos do processo administrativo da licitação já identificada, por seu representante, devidamente credenciado no processo administrativo [fl. 3036], bem como pelos representantes legais da empresa líder, apresenta

RESPOSTA AO RECURSO ADMINISTRATIVO

interposto por STADTBUS TRANSPORTES LTDA., contra a decisão da Comissão de Licitação que julgou o referido Consórcio como classificado em primeiro lugar no lote 5, pelas razões que seguem.

I. Preliminar

- 1) A Recorrente Stadibus faz uma enorme miscelânea de argumentos que até dificulta a resposta, sendo relevanteclarear o que segue:
- alegações de inconformidades do Edital: são matérias que deveriam constar na sua impugnação e feitas no prazo da Lei nº 8666/93 [art. 41, §2º], já tendo transcorrido o prazo decadencial;
 - alegações contra a decisão da Comissão que a desclassificou: deveria ser objeto de recurso específico e não argui-las aqui;
 - alegações contra a decisão de classificação da Comissão em relação à proposta do Consórcio Recorrido: deveria ser a única matéria deste recurso.

*Recebido 17/8/15
14/10
Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF*

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

II. Considerações iniciais

- 2) Inicialmente, destaca-se ter a Recorrente Stadtbus questionado o julgamento da Comissão de Licitação referente a todos os lotes, pedindo a desclassificação de todas as concorrentes. Pediu, ainda, que fosse ela a única licitante classificada, e, portanto, em primeiro lugar nos lotes 1 e 5.
- 3) Alegou não dispor de informações para apresentação de uma proposta adequada, ainda que lhe tenham respondido a todos os questionamentos. Ademais, era facultada a realização de visita técnica, quando se poderiam pedir todos os esclarecimentos necessários. Se não o fez, é porque não foi diligente. Ou até mesmo considerou já ter todas as informações suficientes para elaborar sua proposta.
- 4) Também fez acusações graves e infundadas no sentido de a Comissão estar usando critérios distintos na avaliação das propostas, de formação de cartel por parte das atuais operadores e outras coisas mais.
- 5) Diante da postura acusatória da empresa Recorrente Stadtbus, que se apresenta como arauto da ética, sem emitir juízo de valor neste momento, convém citar que todos os seus sócios foram, em 1º grau, condenados por ato de improbidade administrativa a pena de proibição de contratar com o Poder Público, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual sejam sócios majoritários, pelo prazo de cinco anos, prevista no artigo 12, inciso II, da Lei 8.429/92, por violação ao artigo 10, incisos V e XII, da mesma lei, conforme sentença proferida no Processo nº 003/1.08.0016919-7, *infra*:

"III – DISPOSITIVO:

Ante o exposto, JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE O PEDIDO formulado na ação civil pública nº 003/1.08.0016919-7, resolvendo o mérito, na forma do artigo 269, inciso I, do Código de Processo Civil, para:

a) declarar que os réus JOÃO CARLOS BRUM, JUSSARA TERESINHA PINTO MENDES, SERGIO GOMES TARRAGÔ, TERRAFÁCIL TERRAPLANAGEM LTDA, GERSON LUIZ TOLOTTI, GEFERSON PAULO TOLOTTI e JOAO MIGUEL TOLOTTI perpetraram atos de improbidade administrativa, na forma do art. 10, V, VIII e XII e art. 11, "caput", da Lei nº 8.492/1992;

(...)

c) aplicar aos réus TERRAFÁCIL TERRAPLANAGEM LTDA, GERSON LUIZ TOLOTTI, GEFERSON PAULO TOLOTTI e JOAO MIGUEL TOLOTTI sanções de proibição de contratar com o Poder Público por cinco anos e de resarcimento ao erário do dano causado (R\$ 176.394,56 – cento e setenta e seis mil trezentos e noventa e quatro reais e cinquenta e seis centavos –, valor que deverá ser atualizado pelo IGP-M, desde a data da

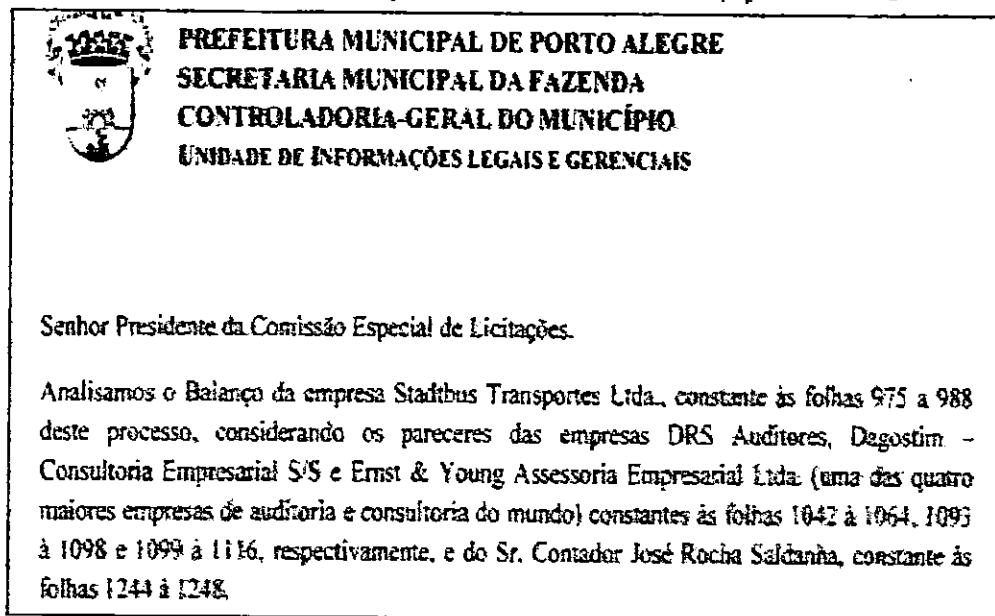

Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

celebração do contrato nº 137/2007, assim como acrescida de juros de 1% ao mês, desde a citação), respectivamente, na forma dos incisos II e III, do art. 12, do precitado diploma legal.

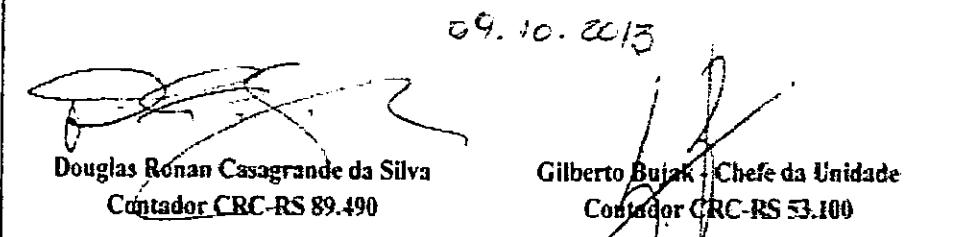
- 6) Ademais, também se menciona o Parecer da Controladoria Geral do Município de Porto Alegre, sobre o balanço da Recorrente Stadibus, que assevera:



(...)

- 4) A Stadibus Transportes Ltda., utilizou práticas contábeis não previstas na legislação vigente, notadamente Lei 6.404/1976 alterada pelas Leis 11.638/2007 e 11.941/2009, e não albergadas pelos Princípios Contábeis Geralmente Aceitos no Brasil.

Baseados nas questões supracitadas, entendemos que a empresa Stadibus Transportes Ltda. não preenche os requisitos contábeis fundamentais para habilitação ao certame licitatório, sob o ponto de vista dos aspectos econômico-financeiros e contábeis.



Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

III. Suposta divergência entre a frota operante calculada e a utilizada na proposta de tarifa

- 7) A Recorrente Stadibus alega existir diferença entre a frota operante calculada e aquela utilizada no cálculo da tarifa proposta pelo Consórcio Recorrido. Com

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

base nisto, faz uma extensa série de ilações e cálculos apregoando que a tarifa deveria ser maior que a proposta.

- 8) Ora, as alegações demonstram falta de domínio da Recorrente sobre a legislação que regula licitações e concessões, bem como sobre o cálculo de tarifa, pois confunde o critério de julgamento adotado, o da menor tarifa, com comprovação de exequibilidade da proposta, como se passa a demonstrar.
- 9) O Edital é hialino ao fixar o critério de julgamento como sendo o da menor tarifa, como se constata já em seu preâmbulo, *infra*:

EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 1/2015

O Município de Porto Alegre, através da Secretaria Municipal da Fazenda, por meio da Comissão Especial de Licitação instituída através da Portaria nº 348/2014, no uso de suas atribuições, torna público que fará realizar licitação, na modalidade de CONCORRÊNCIA PÚBLICA, de âmbito INTERNACIONAL, do tipo MENOR VALOR DA TARIFA, tendo como finalidade a seleção de empresa e ou consórcio de empresas para a concessão do Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Porto Alegre, nos termos do art. 143 da Lei Orgânica do Município, da Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993, da Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, da Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, da Lei Municipal nº 8.133 de 12 de janeiro de 1998, do Decreto Municipal nº 18.579 de 26 de fevereiro de 2014, alterado pelo Decreto Municipal nº 19.026 de 04 maio de 2015 e demais normas aplicáveis, em especial as cláusulas e condições fixadas neste edital e seus anexos.

- 10) Em função de se tratar de serviço público essencial para a Capital do Estado [CF, art. 230, V], natural que sejam exigidas demonstrações de aptidão técnica para execução do serviço, bem como comprovação de exequibilidade da tarifa proposta.
- 11) Assim, O Edital, para fins de prova desta exequibilidade, determina que o licitante preencha uma planilha, que segue o modelo utilizado na grande maioria das capitais brasileiras, criado no seio do Ministério dos Transportes, por grupo de trabalho coordenado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPTOT, lá nos idos de 1994, mas que segue sendo atualizada até hoje.
- 12) Nesta planilha, a frota operacional e total dos lotes era um capo fixo, imutável, como comprova a mensagem da apresentada ao tentar-se digitar número diverso neste campo, sendo a do lote 5 de 175 veículos, *infra*:


Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

Norte Rebello Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

	A	B	C	D	E	F	G	H
1 PLANILHA 03 - DADOS OPERACIONAIS								
2								
3 Dados operacionais	Valor adotado	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6	
4 Bacia		Norte/Nordeste		Sul			Leste/Sudeste	
5 FU Motorista	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	
6 FU Cobrador	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	
7 Passageiros Equivalentes Mês	23.965.289,41	0,00	0,00	0,00	0,00	23.965.289,41	0,00	
8 Quilometragem Percorrida Mês	13.085.875,47	0,00	0,00	0,00	0,00	13.085.875,47	0,00	
9 Frota Operacional	175	0	0	0	0	175	0	
10 Frota Reserva	17	0	0	0	1	17	0	
11 Frota Total	192	0	0	0	1	192	0	
12 IPK Equivalente		Aditivo ao item 12 da Planilha 01 - Anexo 2 Ajuste da frota operacional, para que esta seja menor que a frota total, de modo a não exceder o limite estabelecido no Edital.						#DIV/0!
Percurso Médio Mensal Fota		Ajuste da frota operacional, para que esta seja menor que a frota total, de modo a não exceder o limite estabelecido no Edital.						#DIV/0!
13 Operacional - PMN Operacional								#DIV/0!
Fonte: URTA - Urca/SC								

- 13) Percebe-se, assim, que o Município predefiniu o valor de frota total e operante de cada lote, com base nas informações que ele tem da gestão dos serviços públicos de transporte urbano, realizada por meio de seu órgão técnico, a EPTC. E esta quantidade de veículos é a que foi, corretamente, utilizada para demonstrar a exequibilidade da tarifa proposta.
- 14) A confusão, talvez casual ou até mesmo proposital, feita pela Recorrente Stadibus, apenas revela que ele desconhece a sistemática de cálculo da tarifa, mostrando não estar qualificado para operar um sistema de porte de maior, pois confunde a "*frota operacional real*" [aquele fixada no Edital, de 175 ônibus] com aquela apurada, exclusivamente, como parâmetro de cálculo para obtenção do Fator de Utilização - FU, a "*frota operacional referencial (FU)*".
- 15) Aliás, o desconhecimento da Recorrente Stadibus sobre o tema é confessado por ela nos seus vários pedidos de esclarecimento feitos antes da sessão de entrega das propostas, como se passa a analisar.
- 16) Em 27 de maio do corrente ano, a Comissão de Licitação respondeu ao Questionamento 5, sobre o FU, inclusive indicando como poderia ser obtido o último processo tarifário, onde constam todos os modelos de cálculo, tudo acompanhado pelos Órgãos de Controle, como segue:

Armando Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

Resposta:

Sim, conforme consta no Edital existe uma margem para a proponente realizar a sua programação, seguindo o modelo GEIPOT, pois os valores de Fator de Utilização, indicados nos anexos VI A.1 à VI A.6 correspondem aos valores do FU, com base na programação dos consórcios operacionais atuais. A fórmula de cálculo do FU pode ser observada às páginas 137, 138 e 139 do Processo

008.100238.15.7 que reajustou as tarifas de ônibus em 2015, conforme link a seguir:

http://www.eptc.com.br/tarifa/processo_tarifa2015.pdf

Como ocorreu uma divisão das bacias operacionais em dois lotes, cada, exige-se que a proponente comprove o cálculo do fator de utilização de pessoal operacional, seguindo a metodologia GEIPOT. A proponente tem todos os elementos necessários para o cálculo do FU de operação (motorista/cobrador) informados no edital, através do Anexo III B.

- 17) Não satisfeita, a Recorrente Stadtbus apresentou impugnação ao Edital de Licitação, questionando que não tinha meios de calcular o FU, sendo que mais uma vez foi esclarecido que como fazê-lo, indicando, inclusive, que a Recorrente Stadtbus consultasse o Manual do GEIPOT – documento público e amplamente conhecido no meio de transporte -, da seguinte forma:

Resposta:

Para determinação do Fator de Utilização de motoristas e cobradores são necessárias as seguintes informações, segundo o Manual GEIPOT:

1. Quantidade de veículos utilizada em cada faixa horária nos dias úteis, sábados e domingos. Os Anexos II-A, II-B, II-C, II-D, II-E e II-F, apresentam o quadro de partida em hh:mm (hora:minuto) de cada linha, nos dois sentidos, nos dias úteis, sábados e domingos.
2. Tempo de viagem: calculado pela diferença entre a hora de partida do terminal inicial e a sua saída do terminal final.
3. Extensão de cada linha, por sentido, e por dia de operação (útil, sábado e domingo): fornecida para cada lote nos Anexos II-A, II-B, II-C, II-D, II-E e II-F, no Quadro da oferta por linha do sistema.
4. Jornada legal de trabalho de motoristas/cobradores: este dado foi informado no Anexo VI.

Com estas informações, é possível sim, determinar o Fator de Utilização de cada lote, pois a velocidade média (supostamente omitida do edital) pode ser obtida pela divisão entre a distância (extensão da linha) pelo tempo de viagem. Portanto, todas as informações necessárias para o cálculo do fator de utilização de motoristas e cobradores estão disponíveis no edital.

- 18) A resposta seria até desnecessária, pois esta informação já estava explícita no Edital, no seu Anexo VI – B, que é claro ao dizer que o cálculo do FU é feito com base na programação de serviço, seguindo o modelo GEIPOT, infra:

1.1.3 A comprovação do Fator de Utilização de Pessoal Operacional (motorista/cobrador) deverá ser entregue no formato de tabela de programação de serviço, seguindo modelo GEIPOT, em uma extensão de arquivo .pdf. ou .xlsx.

[Assinatura]
Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SRF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

- 19) E o manual do GEIPOT¹, no seu Anexo II, de forma hialina, esclarece que para efeito do cálculo do FU – e somente para este fim – estima-se uma “frota operacional referencial (FU)”, considerando que o intervalo de operação de cada veículo, aí incluindo o tempo de pegada e o tempo de largada, não poderá ser inferior à jornada legal de trabalho e, quando o quadro de horário indicar o recolhimento do veículo antes de se completar a jornada legal de trabalho, considera-se que o veículo continua a operar até completar a jornada, como segue:

“ANEXO II – FATORES DE UTILIZAÇÃO

A FATOR DE UTILIZAÇÃO DE MOTORISTA E COBRADOR

METODOLOGIA DE CÁLCULO

Para calcular o Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores utiliza-se o formulário apresentado a seguir. Por essa metodologia, o Fator de Utilização é determinado a partir da programação da operação do sistema de transporte coletivo urbano de cada cidade.

O primeiro passo é determinar, para dias úteis, sábados e domingos, a quantidade de veículos que é utilizada em cada faixa horária, devendo-se considerar os percursos garagem-terminal e terminal-garagem. Somente serão computados os veículos que operam no mínimo 30 minutos dentro da faixa horária, com base no quadro de horário fixado pelo poder concedente. Não existindo o quadro de horário, recomenda-se a pesquisa direta junto às empresas operadoras.

Tendo em vista as próprias características do transporte coletivo urbano – que exigem o trabalho contínuo – e a limitação, imposta pela CLT (art. 71), de intervalo para repouso ou alimentação com duração máxima de duas horas, quando não existir acordo escrito ou contrato coletivo que autorize a “dupla pegada”, deve-se considerar, para efeito do preenchimento do formulário, que o intervalo de operação de cada veículo, aí incluindo o tempo de pegada e o tempo de largada, não poderá ser inferior à jornada legal de trabalho.

Assim, quando o quadro de horário indicar o recolhimento do veículo antes de se completar a jornada legal de trabalho, considera-se que o veículo continua a operar até completar a jornada, já que a empresa não pode descontar do salário do empregado as horas não-trabalhadas, em função da programação operacional das linhas.

O passo seguinte é identificar a maior quantidade de veículos utilizada em uma faixa horária, o que deve ocorrer em um dia útil, e considerar esse valor como sendo 100% da frota operante. Em seguida, deve-se calcular, para cada faixa horária em dias úteis, sábados e domingos, o percentual da frota operante, tomando por base a quantidade de veículos que representa o total da frota operante. Esses percentuais devem ser lançados nas colunas correspondentes do formulário.

Em seguida, calcula-se a Duração Equivalente de Operação para um dia útil (Campo A do formulário). Para isto, soma-se a coluna de percentuais da frota operante em dias úteis e divide-se o resultado por 100.

O quadro seguinte (Campo B) deve ser preenchido com a jornada diária de trabalho de motoristas e cobradores efetiva de cada cidade, tomando-se por


Arnaldo Ima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

¹ http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/cartilha01/Tarifa/Tarifa.htm, coletado em 12/08/2015, às 16h13min.

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

base a jornada de trabalho fixada por convenção ou acordo coletivo ou sentença normativa.

A divisão da Duração Equivalente de Operação pela Jornada Diária de Trabalho de motoristas e cobradores (A/B) que trabalham em duplas, resulta na quantidade necessária desses profissionais para a operação de um veículo em dia útil, chamada de Coeficiente de Utilização em Horas Normais (Campo C). Em regime de operação normal, o resultado será um número próximo de 2. Se o resultado for superior a 2, a parcela que excede a esse valor (Campo D) corresponderá a uma prorrogação da jornada de trabalho, acarretando o pagamento de adicional de hora extra. Nesse caso, essa diferença deve ser acrescida de um percentual de 50%, segundo o disposto no inciso XVI do art. 7º da Constituição Federal. A soma da parcela referente a horas normais (Campo E) com a parcela referente a horas extras (Campo D) multiplicado pelo adicional resulta no Coeficiente de Utilização (Campo F)."

- 20) Ademais, na legislação municipal disponibilizada como anexo do Edital, acessível a todos os licitantes, consta o Decreto Municipal nº 18.560/2014, que no seu Anexo IV, reproduz exatamente as normas do GEIPOT para cálculo da "frota operacional referencial (FU)", para fins de cálculo do FU.
- 21) Com estas premissas, o Consórcio Requerido preencheu a tabela, modelo GEIPOT, que esta identificada como sendo "Fator de Utilização de Motoristas e Cobradores – Bacia: Lote 5" [fl. 3025], *infra*:

CONSÓRCIO VIALESTE
EMPRESA LÍDER VIACÃO ALTO PETRÓPOLIS LTDA.
CNPJ Nº 92.783.679/0001-50

ANEXO 4

FACTOR UTILIZACAO MOTORISTAS/COBRADORES - BACIA: LOTE 06



FAIXA HORÁRIA	UTIL		SABADO		DOMINGO	
	QUANT	PERCENT	QUANT	PERCENT	QUANT	PERCENT
00:00 a 01:00	58	93.33	23	16.38	24	13.56
01:00 a 02:00	14	7.91	-	3.95	5	2.62
02:00 a 03:00	-	0.56	2	11.11	0	0.00
03:00 a 04:00	1	0.56	0	0.00	0	0.00
04:00 a 05:00	-	0.00	0	0.00	0	0.00
05:00 a 06:00	31	18.38	22	12.39	3	5.00
06:00 a 07:00	113	63.34	62	35.03	38	21.47
07:00 a 08:00	178	95.93	91	51.41	48	27.45
08:00 a 09:00	170	95.00	98	53.57	53	29.54
09:00 a 10:00	151	85.31	91	51.41	58	31.64
10:00 a 11:00	130	73.45	68	49.72	56	31.64
11:00 a 12:00	132	74.56	91	51.41	56	31.64
12:00 a 13:00	139	78.53	89	55.28	57	32.00
13:00 a 14:00	156	88.14	100	56.50	63	35.39
14:00 a 15:00	152	85.88	100	56.50	64	36.16
15:00 a 16:00	159	84.18	104	58.76	65	36.72
16:00 a 17:00	153	86.44	98	55.37	66	37.29
17:00 a 18:00	156	93.79	97	54.80	68	36.43
18:00 a 19:00	127	100.00	91	51.41	65	36.72
19:00 a 20:00	154	87.01	78	42.94	58	32.77
20:00 a 21:00	120	67.80	68	38.42	50	28.25
21:00 a 22:00	104	58.76	62	35.03	48	27.12
22:00 a 23:00	101	57.06	52	35.03	45	25.42
23:00 a 24:00	98	55.37	51	28.61	43	24.29

Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

- 22) Com base nesta planilha, seguindo a metodologia prescrita, foi feito o cálculo do FU que segue [fl. 3025]:

A - Duracao Equivalente Operacao (total percent util/100):	14.99
B - Jornada Diaria Trabalho Motoristas/Cobradores.....	7.17
C - Coeficiente Utilizacao em Horas Normais (A/B):.....	2.0623
D - Horas Extras (C-2) [se negativa adotar zero].....	0.0623
E - Horas Normais (C-D).....	2.0000
F - Coeficiente de Utilizacao (E+(Dx1,5)).....	2.1235
G - Percentual de Desconto (1-C).....	0.2581
H - Pessoal Cobrir Folgas, Férias e Reserva (FxG/100)	0.2581
Fator Utilizacao Motoristas/Cobradores (F-H).....	2.3824
CAMPO G - Pessoal Cobrir Folgas, Férias e Reserva	
$FOLGA(sab/dom) = (32 / 365) \times -2.82 = -0.40$	
$\text{Se } FOLGA(sab/dom) < 0 - FOLGA(sab/dom) = 0$	
$FOLGA(feriado) = (12 / 365) \times 39.42 = 1.16$	
$FOLGA = FOLGA(sab/dom) + FOLGA(feriado) = 1.16$	
$FERIAS = (1 / 12) / (1 - (1 / 12)) \times 100 = 9.09$	
$FALTA/doenca) = (15 / 365) \times 11.00 = 0.45$	
$FALTA(sem justif) = (5 / 365) \times 100 = 1.37$	
$FALTA = FALTA/doenca) + FALTA(sem justif) = 1.86$	
CAMPO G = FOLGA + FERIAS + FALTA = 12.21	

- 23) A título de comentário, consigna-se que a Recorrente Stadtbus, como desconhece esta sistemática, talvez justamente por não ter a experiência necessária, não apresentou o cálculo adequado FU, com o necessário embasamento nas tabelas de programação de serviços. Por não entender as implicações desta omissão, considerou-se injustamente desclassificada, mas isto será tratado na resposta ao recurso próprio.
- 24) Como já foi minuciosamente explicado, esta tabela preenchida para um fim específico de cálculo de FU, de acordo com algumas premissas. Uma delas é que se o ônibus rodou mais que meia-hora, 31 minutos, por exemplo, conta-se como se tivesse circulado em toda a faixa horária. Já se ônibus rodou menos que meia-hora, 29 minutos, por exemplo, considera-se que ele não rodou na faixa horária. Logo, no intervalo entre 4h e 5h, apesar de constar zero nesta planilha existem ônibus circulando.
- 25) Da mesma forma, quando o quadro de horário indicar o recolhimento do veículo antes de se concluir a jornada legal de trabalho do motorista, considera-se que o veículo continua a operar até completar a jornada, reitera-se, para fins de cálculo de FU. Logo, o fato de entre 18h e 19h constarem 177 veículos na tabela não quer dizer que eles estejam efetivamente circulando.
- 26) Ou seja, não há que se confundir a frota operacional real, fixada pelo Município e pré-definida no Edital, com base nos seu sistema de gestão do transporte urbano, com "frota operacional referencial (FU)" adotada como parâmetro de cálculo para o FU, seguindo premissas do modelo GEIPOT e adotada em Porto Alegre há mais de 15 anos. E a frota operacional real é a


Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACSI/SMF

26)

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

que foi corretamente utilizada para demonstrar a exequibilidade da tarifa proposta.

- 27) Não bastasse isto, nos esclarecimentos prestados pela EPTC à ao TCE, no processo nº 000052-0299/13-2, esta matéria já foi claramente abordada, como segue:

Se levarmos em conta o cálculo da frota operante pelo BAD, encontraremos outra frota operacional, diferente daquela destacada no Quadro de Horários de Pessoal Operacional, via cálculo do FU. Se calcularmos a frota operante por este critério, encontra-se um valor de 1.545 ônibus, ao invés dos 1.459 ônibus citados à folha 982, do Relatório de Inspeção Especial. Portanto, ao invés de uma frota reserva de 12%, teríamos em 2011, quando se utilizaram os dados operacionais para o cálculo da última tarifa, uma frota reserva equivalente a 6,87%.

- 28) Destarte, não procedem as alegações da Recorrente Stadtbus, pois "frota operacional referencial (FU)" de 177 carros, parâmetro de cálculo do FU, foi estimada seguindo estritamente as determinações do Edital, do Decreto Municipal nº 18.560/2014 e do modelo GEIPOT. Logo, está correta.
- 29) Já a demonstração de exequibilidade da tarifa proposta foi feita utilizando a frota operante real de 175, determinada no Edital, como parâmetro fixo, imutável, que não podia ser alterado pelo licitante. Logo, também está correta. Aliás, a Recorrente Stadtbus também utilizou o número de 175 ônibus para comprovar a exequibilidade de sua proposta.

IV. Suposta impossibilidade de análise do cálculo do fator de utilização devido à utilização de sistema próprio

Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo 3º1
Matrícula 1151290
ACS/SMF

- 30) Sustenta a Recorrente ter sido realizado o cálculo de FU com a utilização de um sistema não disponibilizado a todos os licitantes. Diz ainda que o arquivo digital foi apresentado em formato alienígena, o que impede o seu exame.
- Na tentativa de criar um cenário conspiratório contra si, alega existir uma espécie de enigma, com números indecifráveis [só faltou fundamentar o recurso na obra de Dan Brown, Código da Vinci], como se lê em seu recurso [fl. 7, do recurso]:

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

Outrossim, a metodologia utilizada não permite uma análise, mesmo que superficial; faz-se necessária a utilização de um software específico não disponibilizado a todos os concorrentes ou uma espécie de "enigma" para decifrar a combinação de números apresentado na mídia digital referida (CD). Assim, na medida em que a licitante apresentou exigência em software que, além de não fazer parte do Edital ou de seus anexos, não pode sequer ser analisado e, portanto, julgado com os recursos disponíveis.

- 32) Cita suposta violação ao art. 17 da Lei 8987/95, que diz:
- "Art. 17. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes."
- 33) Este artigo diz respeito à suposta pretensão de um licitante de condição futura necessária para garantir a execução de sua proposta, como por exemplo, um subsídio tarifário, como ocorre em São Paulo/SP. Nada disso foi apontado no presente recurso.
- 34) Preliminarmente, giza-se não ter a Recorrente Stadtbus questionado o cálculo do FU do ora Recorrido, não apontando nenhum erro propriamente dito, apenas alegando a utilização do suposto software que ela desconhece, que não integra o processo, somente disponível aos atuais operadores.
- 35) Não foi disponibilizado sistema algum pela Comissão de Licitações, mas em todo o caso, esta matéria seria cabível em sede de impugnação ao Edital e não em recurso contra a classificação de uma proposta, nos termos da Lei de Licitações [art. 41, §2º], já estando, portanto, preclusa a questão.
- 36) No mais, com a devida vénia, aqui a Recorrente Stadtbus parece ter excedido o limite da liberdade de petição com o da litigância de má-fé.
- 37) Competia a cada licitante apresentar o cálculo do FU, conforme já foi amplamente esclarecido. Para tal fim, o licitante deveria analisar, no caso do lote 5, o Anexo II-C, onde está descrito o Quadro de Oferta por Linhas do Sistema, com o nº de passageiros transportados, a rodagem e a extensão da linha etc., *infra*:


Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SIF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro CAB-RS nº 1.578

Listagem do Sistema Ônibus da Porto Alegre Anexo II B - Informações da Bacia Leste/Sudeste (Lote 2)						
Linhas	Passageiros	Rodagens	TPK	Nº de viagens	Extensão	
439 - SAO MANOEL BAIRRO/CENTRO CENTRO/BAIRRO	1089	487,46	2,23	70	6,399	
	1018	469,72	2,17	70	6,146	
441 - ANTONIO DE CARVALHO BAIRRO/CENTRO CENTRO/BAIRRO	2397	705,044	3,40	55	12,772	
	2076	754,096	2,75	55	13,27	
470 - BOM JESUS/MADRIS BAIRRO/CENTRO CENTRO/BAIRRO	2426	675,054	3,67	59	11,66	
	2332	678,81	3,44	59	11,575	
473 - JARDIM CARVALHO/JARDIM DO SALSO BAIRRO/CENTRO CENTRO/BAIRRO	1449	711,024	2,04	47	14,278	
	1337	636,911	1,10	47	12,838	
476 - PETROPOLIS / PUC BAIRRO/CENTRO CENTRO/BAIRRO	937	638,772	1,42	60	10,144	
	810	695,604	1,36	60	10,91	

- 38) E adiante são apresentados todos os itinerários e horários de cada linha:

Tabelas Horárias das linhas da Bacia Leste - Sudeste (exceto Expressos)		
Dias Úteis	Sábados	Domingos
255	255	255
CALDRE FIAO BAIRRO/CENTRO 00:02 05:25 05:50 06:06 06:20	CALDRE FIAO BAIRRO/CENTRO 05:40 06:00 06:20 06:40 07:00	CALDRE FIAO BAIRRO/CENTRO 05:40 06:25 06:50 07:15 07:40

- 39) Com base nestas informações do Edital, o licitante deveria fazer a programação operacional, considerando as tripulações necessárias para todos os ônibus, apresentando a tabela de programação de serviço, que o Consórcio Recorrido denominou de Quadro de Horários de Motorista – QHM. Esta é a fonte para depois se produzir a escala de motoristas e cobradores para operar cada linha.
- 40) Com a devida vênia, esta atividade faz parte do dia-a-dia de qualquer empresa de transporte coletivo urbano. Nada tem de enigmático nisto. Qualquer gerente operacional do ramo conhece esta atividade, que não requer nenhum software mirabolante para ser executada. Normalmente o que se usa é uma planilha de apoio e muito bom-senso para dimensionar o quadro de motoristas que atenderão as linhas.
- 41) Justamente por se facultar que cada licitante utilizasse uma forma ou programa próprio de cálculo, o Edital exigia que o resultado fosse disponibilizado em papel e/ou meio eletrônico, em qualquer um de dois padrões amplamente

Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMPF

41)

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

conhecidos, como "XLS", planilha Excel, ou "PDF", arquivo texto, como consta no Anexo VI – B, *infra*:

1.1.2 A comprovação das informações prestadas deverá ser entregue em planilhas de cálculo impressas e/ou em arquivos com extensão .xlsx ou .pdf., acompanhadas de planilhas auxiliares, memórias de cálculo complementares e de texto que explique os critérios e demais aspectos relevantes para a compreensão e comprovação das informações prestadas nas planilhas.

1.1.3 A comprovação do Fator de Utilização de Pessoal Operacional (motorista/cobrador) deverá ser entregue no formato de tabela de programação de serviço, seguindo modelo GEIPOT, em uma extensão de arquivo .pdf, ou .xlsx.

- 42) O Consórcio Recorrido apresentou este tabela de programação de serviço, denominada QHM na sua Proposta, em forma de arquivo "PDF", na mídia digital, para que a EPTC – ou qualquer outro licitante - possa importá-lo e analisá-lo, como segue:

340 1001010525090410471530UN0505
340 1001020545103811471405UN0505
340 1001030605105313251545UN0505
340 1001040620112312281559UN0505
340 1001050645113813531614UN0505
340 1001060720122314081630UN0505
340 1001071057132215552108UN0505

Obs.: Qualquer pessoa com conhecimento médio de informática tem condições de importar os dados deste arquivo para uma planilha Excel.

- 43) Apesar de o Edital não obrigar o licitante a fornecer esta informação também impressa, para não deixar qualquer dúvida, o Consórcio Recorrido optou por fazê-lo, como se constata pelo exame do Anexo 3 de sua Proposta [fl. 3009 e ss.]

001 005159-15-7
CONSÓRCIO VIALESTE
EMPRESA LÍDER VIAÇÃO ALTO PETRÓPOLIS LTDA.
CNPJ Nº 92.783.679/0001-50

ANEXO 3

Tabela	Horário					
	Entrada 1	Saída 1	Entrada 2	Saída 2	Dia	Lote
4763100101	04:40	08:56	10:37	14:00	UN	5
4763100102	05:40	09:30	11:04	14:30	UN	5


Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SRF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

- 44) O Consórcio Recorrido ainda juntou detalhado memorial, denominado "Demonstrativo de Cálculo de Coeficientes Utilizados no Cálculo da Tarifa Proposta do Lote 5" [fls. 2960 e ss.], onde são explicados cada campo das planilhas.
- 45) Assim, descabida a teoria conspiratória sustentada pela Recorrente. Não há nenhum "enigma", "programa especial" ou coisa parecida. Há, sim, a necessidade de ter-se conhecimento de operação de sistemas de transporte urbano, para partir de uma tabela horária das linhas, dimensionar e alocar pessoas para operá-las. Esta informação é que deveria e foi fornecida em um arquivo PDF, como determinava o Edital.
- 46) Ora, com a devida vénia, se formato "PDF" é alienígena, todo o processo eletrônico que vem sendo implantado pelo Conselho Nacional de Justiça também o é, pois utiliza este padrão para receber as petições. Evidentemente que é descabida a inconformidade da Recorrente Stadtbus.
- 47) Finalmente, sobre a suposta falta de assinatura, trata-se de inverdade, pois todas as folhas da proposta estão devidamente numeradas e rubricadas, sendo que esta mesma informação está reproduzida em meio digital.

V. Sobre as “demais questões (curiosidades)”

- 48) Na proposta do Consórcio Recorrido, no memorial descritivo, onde são citados os campos do Quadro de Horários de Motoristas – QHM [fl. 2967] houve um pequeno equívoco, pois deveria constar “Início da Jornada 1” e “Fim da Jornada 1”, “Início da Jornada 2” e “Fim da Jornada 2”, sendo que este penúltimo campo constou “Fim da Jornada 2”.



- 49) Salienta-se que este pequeno equívoco na descrição do campo em nada compromete o entendimento, até mesmo porque o QHM está absolutamente correto, como se constata no Anexo 3 da proposta [fls. 3009 e ss.], onde está hialinamente identificado os dois pares de entrada e saída, como se vê do trecho abaixo reproduzido:


Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

001 00 S159-15-7
CONSÓRCIO VIALESTE
EMPRESA LÍDER VIACÃO ALTO PETRÓPOLIS LTDA.
CNPJ Nº 92.783.679/0001-50

ANEXO 3

Tabela	Entrada 1	Horário	Saída 1	Entrada 2	Saída 2	Dia	Lote
4763100101	04:40		08:56	10:37	14:00	UN	5
4763100102	05:40		09:30	11:04	14:30	UN	5
4763100103	05:54		10:50	13:09	15:30	UN	5

- 50) Destarte, isto consiste apenas o que se chama, em direito, de "erro material", que em nada compromete o entendimento da questão, podendo ser corrigido a qualquer momento, mesmo em uma sentença transitada em julgado, até mesmo de ofício.
- 51) No fim deste tópico, a Recorrente Stadtbus alega ter o Consórcio Recorrido, bem como outros, tratado a licitação como uma simples renovação de contrato ou como um processo de revisão tarifária, em função de ter mencionado que o QHM já estava no formato usual da EPTC.
- 52) Mais uma vez a Recorrente Stadtbus demonstra sequer ter avaliado as respostas a seus questionamentos, que passaram a integrar o Edital como se nele estivessem escritos, pois já foi disponibilizado todo o processo de reajuste tarifário [supra, 16]. Se tivesse avaliado o último processo de reajuste tarifário, poderia colher estas informações.
- 53) De qualquer forma, o arquivo com a tabela de programação de serviço poderia ser apresentado de diferentes maneiras, a escolha do licitante, contanto que tivesse as informações elementares no Anexo II-C, principalmente em relação aos itens 1.1.2 e 1.1.3. Atendendo este comando, o Consórcio Recorrido elaborou arquivo que contém linha/tabela, tipo de dia, intervalos de horários, entre outras informações.

VI. Suposta utilização de dados de campo sem previsão

- 54) Sobre o tema da utilização de dados de campo, a irresignação da Recorrente Stadtbus diz respeito a:

Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

O Recorrido utilizou dados de campo de sua operação atual para justificar a adoção de coeficientes de consumo. No entanto, essa utilização somente seria possível em caso de negativa dos fabricantes em fornecer tal informação.

- 55) A Recorrente Stadtbus fundamenta a inconformidade na resposta dada a sua pergunta, que questionou como faria quem não opera o sistema de Porto Alegre para comprovar os coeficientes de consumo:

Questionamento 4:

"PERGUNTA 4: Em caso positivo, como se dará, na prática, A COMPROVAÇÃO (com que documentos) de um coeficiente de consumo, especialmente para uma empresa que não presta os serviços atualmente no Município?"



Resposta:

No que tange a comprovação dos coeficientes de consumo de combustíveis, óleos e lubrificantes; vida útil de pneus e recapagens a proponente poderá obter esta informação com os fabricantes dos veículos. Em eventual negativa dos fabricantes em prestar tal informação, a proponente deverá anexar documentação que comprove esse fato. Nesse caso, a proponente poderá demonstrar através de dados de campo de uma operação de transporte coletivo urbano por ela realizada ou, ainda, utilizar os valores dos coeficientes indicados nos estudos de viabilidade, apresentados nos anexos VI A.1 a VI A.6.

Quanto à comprovação dos coeficientes peças e acessórios, coeficientes outras despesas, fator de utilização de pessoal administrativo, fator de utilização de pessoal de manutenção e fator de utilização de fiscal a proponente poderá demonstrar através de dados contábeis de uma operação de transporte coletivo urbano por ela realizada ou, ainda, utilizar os valores dos coeficientes indicados nos estudos de viabilidade, apresentados nos anexos VI A.1 a VI A.6. Quanto aos preços dos insumos (planilha 1) e os preços de chassis e de carrocerias, a comprovação deverá ser realizada através de cotações realizadas no mercado, não podendo ser utilizados os valores indicados no estudo de viabilidade.

- 56) Assim, a resposta deve ser contextualizada de acordo com a pergunta feita, ou seja, como permitir ao licitante que não é operador do sistema comprovar o custo, de modo a dar ao processo licitatório o necessário tratamento isonômico e ampla possibilidade de participação [Lei 8666/93, art. 3º].
- 57) Nesse sentido, foi dito que os insumos poderiam ser comprovados por diversas maneiras: (a) por informação dos fabricantes; (b) dados de campo de uma operação de transporte realizada pela licitante; ou ainda, (c) adotar os coeficientes indicados no estudo de viabilidade.
- 58) Entretanto, evidentemente uma forma adequada de comprovar os coeficientes e, consequentemente, a exequibilidade da tarifa proposta, para o licitante que

Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SFII

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

opera o sistema, indubitavelmente, é a comprovação de seus próprios coeficientes de consumo, que refletem os custos reais de circular nas vias e nos horários previstos, com as condições de trânsito enfrentadas aqui. Isto não constitui nenhuma vantagem, pois o que se está discutindo é apenas uma das formas de demonstrar a exequibilidade da proposta, sendo possível, também, utilizar dados de campos de outras operações.

- 59) A apresentação dos dados de campo da operação do Consórcio Recorrido cumpre o requisito do Edital e se constitui forma válida e eficaz de comprovar a exequibilidade da proposta, com o pleno atendimento da Lei das Licitações, que diz:

"Art. 48. Serão desclassificadas:

(...)

II - propostas com valor global superior ao limite estabelecido ou com preços manifestamente inexequíveis, assim considerados aqueles que não venham a ter demonstrada sua viabilidade através de documentação que comprove que os custos dos insumos são coerentes com os de mercado e que os coeficientes de produtividade são compatíveis com a execução do objeto do contrato, condições estas necessariamente especificadas no ato convocatório da licitação."

- 60) Some-se a isso o fato de que o Edital deixava a questão em aberto, como se vê no Anexo VI-B, abaixo reproduzido:

1.1.1 A LICITANTE deverá apresentar comprovação das informações prestadas no preenchimento dos itens exigidos pelo PODER CONCEDENTE, especificamente dos preços dos insumos, dos coeficientes de consumo de combustível, do coeficiente de consumo de óleos/lubrificantes (obtido através da relação entre a despesa com este item e a despesa com combustível), vida útil de pneus e de recapagens, coeficiente de consumo de peças e acessórios e de outras despesas, e dos fatores de utilização de pessoal operacional (motorista/cobrador), fiscal, pessoal administrativo e pessoal de manutenção. Isto deverá ser realizado em cada LOTE onde seja elaborada e apresentada PROPOSTA de TARIFA TÉCNICA.

- 61) Destarte, a Comissão não poderia em sede de esclarecimentos inovar o edital para restringir a forma de comprovação dos coeficientes de consumo, estabelecendo nova exigência peremptória a ser atendida pelos licitantes, sob pena de violar o art. 44, da Lei de licitações, que determina que a comissão levará em consideração os critérios objetivos definidos no edital.
- 62) Por isso, diversamente do que pretende a Recorrente Stadtbus, a resposta apenas esclareceu, em conformidade com o edital, que há alternativas


Irnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SII

possíveis para a demonstração dos coeficientes de consumo, sem definir uma única solução obrigatória.

- 63) Por derradeiro, a discussão proposta pela Recorrente Stadibus cinge-se apenas sobre os coeficientes de consumo, meios para demonstração da exequibilidade da tarifa proposta, mas em nenhum momento foi arguido que a tarifa proposta pelo Consórcio Recorrido é inexequível. Ou seja, discute uma questão formal, sem efeitos concretos.

VII. Suposta interferência da ATP

- 64) Este tópico não merece maiores considerações, devida ao despropósito das informações, que tem intuito apenas de tumultuar o certame.
- 65) É inegável e de conhecimento público que a ATP é uma associação privada, que tem como objeto prestar apoio técnico às suas associadas, o que faz cotidianamente ao longo de décadas.
- 66) Isto não significa que ela tenha o condão de determinar as suas associadas que concorram em um lote "a" ou "b", que proponham a tarifa "x" ou "y". A participação em um certame concorrencial com a complexidade e o nível de exigência deste, que envolve milhões de investimento, é algo muito sério e compete ao mais alto mandatário de cada empresa.
- 67) Ademais, formação de cartel, é a coordenação de atividade empresarial para dominar mercados e majorar, indevidamente, os preços praticados ao consumidor, sendo que no caso em testilha a tarifa é fixada pelo Poder Concedente.

VIII. Suposta falta do insumo combustível

- 68) Sustenta a Recorrente Stadibus que "o recorrido não comprovou o valor do insumo 'óleo diesel' para a execução do contrato", pois entende que a declaração da Petrobras Distribuidora é insuficiente, pois não tem prazo de validade.
- 69) Mais uma vez a Recorrente confunde a proposta propriamente dita com os documentos necessários para evidenciar sua exequibilidade. A proposta tarifária apresentada pelo Consórcio Recorrido é firme, certa e tem validade de 60 (sessenta) dias [fl. 2946], como exigia o Edital, no seu item 15.8.


Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

- 70) Não há nenhuma regra no ato convocatório que exija a identificação de prazos de validade específicos para as cotações dos inúmeros custos envolvidos. A identificação do prazo de validade da proposta já é suficiente para confirmar que os elementos integrantes da proposta seguem a mesma regra, inclusive no tocante ao seu período de validade.
- 71) De todo modo e ainda que assim não fosse, a expiração do prazo de vigência da proposta jamais implicaria a desclassificação. Se a vigência da proposta expirasse (o que não ocorreu aqui e se põe apenas para argumentar), bastaria que o concorrente viesse a ratificar a sua vigência.
- 72) Nesse sentido, ao tratar do art. 64, § 3º, da Lei 8.666/93, a doutrina registra que "Pode ocorrer, inclusive, que o prazo aludido seja ultrapassado e que o licitante vencedor mantenha seu interesse em contratar. Embora vencido o prazo da lei, nada impede que a contratação seja efetivada" (MARÇAL JUSTEN FILHO, Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 15. Ed. São Paulo: Dialética, 2012, p. 875).
- 73) Ademais, nenhum fornecedor de combustível dá prazo de validade de 60 dias para o fornecimento diesel, pela notória flutuação dos preços de acordo com o valor internacional do barril de petróleo e outras conjunturas estruturais, o que não exime a licitante de manter a validade da sua proposta de tarifa pelo prazo estatuído em sua proposta.
- 74) A título de comentário, informa-se que de modo a ter total confiabilidade na sua proposta, ainda que o Edital não o exigisse expressamente, o Consórcio Recorrido tomou a extrema precaução de reconhecer a firma em todas as suas cotações de insumos apresentadas na proposta.
- 75) Finalmente, sobre a variação nos preços é algo absolutamente normal, pois depende da negociação feita com cada fornecedor, que tem incontáveis variáveis, como, notadamente, o consumo mensal, o local de entrega, compromissos de exclusividade, prazo de contrato de fornecimento etc.

IX. Suposta utilização de coeficientes não comprovados

Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMP

Sustenta a Recorrente Stadibus ter sido desclassificada por uma pequena diferença de oito milésimos no cálculo do FU, fazendo uma grave acusação contra a Comissão de Licitação de não ter adotado o mesmo rigor em relação às demais propostas, como segue:

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

A ora Recorrente foi desclassificada (matéria que será tratada no recurso próprio) por "supostamente" não ter comprovado o Fator de Utilização dos Motoristas, mesmo esse Fator estando adstrito aos parâmetros do estudo de viabilidade estabelecido e, divergindo tão somente em oito milésimos de unidade (0,0081) da apresentado pelo Consórcio aqui Recorrido (que foi classificado).

Classificação que se deu mesmo com a comprovação de um coeficiente de consumo de Peças e Acessórios FORA DO LIMITE MÁXIMO ESTABELECIDO.

Está-se diante de incomprensível tratamento desigual. No dito popular, "dois pesos e duas medidas". Observem, como o Recorrido fez a comprovação do coeficiente que inseriu em sua proposta:

- 77) Sobre a decisão da Comissão de Licitação de desclassificar a proposta da Recorrente, entende-se que foi acertada. E o motivo não foi uma pequena divergência de oito milésimos no cálculo do FU, como ardilosamente preconiza. Em verdade, a Recorrente Stadibus deixou de apresentar cálculo correto de FU, sem o embasamento necessário, demonstrando desconhecimento de noções mínimas de como se faz programação operacional de serviços de transporte urbano de maior porte. Estas questões serão ampliadas na resposta ao recurso da Recorrente contra sua própria desclassificação.
- 78) Sobre a alegada utilização de coeficiente de consumo de peças e acessórios sem comprovação, ela improcede.
- 79) O Edital, no seu Anexo VI-B, expressamente, determina que o licitante deva utilizar índices de consumo dentro dos limites mínimos e máximos estabelecidos, *infra*:

1.5 O LICITANTE deverá observar os valores mínimos e máximos indicados pelo **PODER CONCEDENTE**, no ANEXO VI C, para cada um dos coeficientes e índices de uso que ele deve preencher para formar sua **PROPOSTA**, sob pena das propostas serem consideradas inexecutáveis.

- 80) Ademais, respondendo ao questionamento da própria Recorrente Stadibus, já citado na íntegra [supra, 54], foi esclarecido ser facultado ao licitante sequer ser necessário calcular o coeficiente de peças e acessórios, desde que adotasse aquele estabelecido nos estudos de viabilidade, como atesta o trecho que segue:

[Assinatura]
Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro CAB-RS nº 1.578

Quanto à comprovação dos coeficientes peças e acessórios, coeficientes outras despesas, fator de utilização de pessoal administrativo, fator de utilização de pessoal de manutenção e fator de utilização de fiscal a proponente poderá demonstrar através de dados contábeis de uma operação de transporte coletivo urbano por ela realizada ou, ainda, utilizar os valores dos coeficientes indicados nos estudos de viabilidade, apresentados nos anexos VI A.1 a VI A.6. Quanto aos preços dos insumos (planiha 1) e os preços de chassis e de carrocerias, a comprovação deverá ser realizada através de cotações realizadas no mercado, não podendo ser utilizados os valores indicados no estudo de viabilidade.

- 81) Assim, diante do comando do Instrumento Convocatório e dos esclarecimentos que o integram, o Consórcio Recorrido, diligentemente, calculou o coeficiente de peças e acessórios de sua operação atual. Como a nova operação é substancialmente diferente, até mesmo pela divisão das bacias em dois lotes, este coeficiente calculado deu acima da faixa prevista, razão pela utilizou-se o valor superior da faixa apontada no Anexo VI-A-5.
- 82) De qualquer forma, mais uma vez se esclarece não ter a Recorrente Stadtbus apontado algum erro material da proposta que justificasse a sua desclassificação, pois a comprovação deste índice serve para prova de exequibilidade da tarifa.

X. Suposta utilização de contas contábeis sem apresentação das demonstrações oficiais

- 83) Neste tópico, a Recorrente volta ao tema da utilização dos dados contábeis para o cálculo do coeficiente de peças e acessórios, mas agora sobre outro ângulo, arguindo falta de autenticação do balanço pela Junta Comercial ou de apresentação do Sistema Público de Escrituração Digital – SPED.
- 84) Ora, o certame em questão adotou a inversão de fases, prevista na Lei nº 8987/95 [art. 18-A], razão pela qual estão sendo julgadas, primeiramente, apenas as propostas, e não os documentos de habilitação.
- 85) Destarte, para fins de demonstração de alguns custos, o Consórcio Recorrente apresentou demonstrações contábeis de suas consorciadas, devidamente assinadas pelo contador e seus representantes legais, onde estão detalhadas algumas rubricas que no SPED aparecem condensadas, o que cumpre integralmente as exigências editalícias.

Jornaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/Staf

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

- 86) Já nos documentos de habilitação, onde há exigência de apresentação das demonstrações contábeis devidamente registradas na forma da lei, o Consórcio Recorrente apresentou todos os balanços enviados à Receita Federal por meio do SPED, juntamente com os comprovantes de entrega e registro.
- 87) Ademais, como dito pela própria Recorrente Stadtbus, o Consórcio terminou por adotar a faixa superior permitida no pelo Edital, razão pela qual não se entende a insistência no debate deste tema específico referente ao cálculo.
- 88) Finalmente, informa-se que estes balanços analíticos, juntados nestes envelopes com a finalidade específica já anunciada, de comprovação de coeficiente de consumo, são coerentes – é o mesmo balanço apenas que aberto com contas analíticos - com os números do SPED já entregues à Comissão.

XI. Suposto cálculo incorreto das despesas com peças e acessórios

- 89) De forma enfadonha, a Recorrente Stadtbus volta a questão do coeficiente de consumo de peças e acessórios, aqui apontando suposto erro por não ter sido descontado o valor em estoque, ainda, que como já dito, tenha se utilizado aquele padrão do Edital.
- 90) A alegação de não ter sido excluído os valores referente aos Estoques Finais, não procede, pois contabilmente não teria nenhuma maneira de considerar que o produto consumido, continuou no estoque das empresas.
- 91) As empresas que integram o Consórcio Recorrido, como não podia ser diferente, somente contabilizam no custo o que foi realmente consumido no período. As aquisições são contabilizadas no estoque diariamente e, mensalmente, o consumo é transferido para as contas de resultado, conforme a baixa do almoxarifado.
- 92) As empresas integrantes do Consórcio Recorrido possuem o controle individual por item do almoxarifado onde a aquisição é informada, com a quantidade, o físico e custo médio, para quando houver o consumo transferir para a conta de resultado. Todas estas operações são devidamente contabilizadas.
- 93) Os Livros registro de inventário estão devidamente registrados na JUCERGS conforme segue:


Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/STF

Norte Rebelo Advogados Associados S/S

Registro OAB-RS nº 1.578

- Viação Alto Petrópolis Ltda., Livros de nº 92 com 466 folhas, e 93 com 242 folhas, registrado na JUCERGS sob o nº 15/033632-2 e 15/033634-9;
- Auto Viação Presidente Vargas Ltda., Livro nº 113 com 374 folhas, registrado na JUCERGS sob o nº 15/031260-1;
- Viação Estoril Ltda., Livro nº 111 com 123 folhas, registrado na JUCERGS sob o nº 15/043076-0;

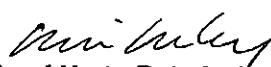
- 94) Destarte, não há nenhum erro de cálculo do coeficiente consumo de peças e acessórios, lembrando ter sido adotado o do Edital, como já mencionado.

XII. Conclusão

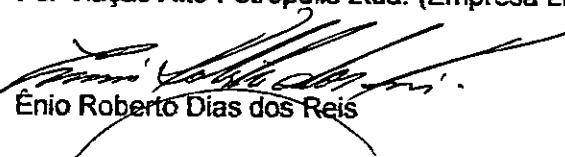
- 95) Pelo exposto, requer digne-se essa Colenda Comissão de manter a decisão de classificação da proposta do Consórcio Recorrido, submetendo o tema à autoridade superior, que certamente desaproverá o recurso com a confirmação do resultado já proclamado desta fase da licitação.

Termos em que pede deferimento.

Porto Alegre, 17 de agosto de 2015.


Darcy Norte Rebelo Jr.
OABRS 55242

Por Viação Alto Petrópolis Ltda. (Empresa Líder)


Enio Roberto Dias dos Reis


Antonio Augusto Geraldes


Arnaldo Lima Wagner
Assistente Administrativo
Matrícula 1151290
ACS/SMF