



ESCLARECIMENTOS DO EDITAL

O Presidente da Comissão Especial de Licitação, instituída pela Portaria nº 13/2012-ST, de 22 de fevereiro de 2012, em observância ao Princípio da Publicidade, consoante o art. 37, *caput*, da Constituição Federal e o art. 3º, da Lei 8.666/93, torna público aos interessados as respostas dos questionamentos apresentados por pretensos licitantes.

PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS APRESENTADO PELA EMPRESA TRANSPORTES CIDADE BRASÍLIA LTDA., DE 27 DE MARÇO DE 2012.

Prezado Senhor,

Esclarecemos a seguir os questionamentos formulados pela Empresa Transportes Cidade de Brasília Ltda. em 27 de março de 2012, quanto ao Edital de Concorrência nº 01/2011, referente à licitação para a outorga de concessão onerosa do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal:

QUESTÃO 01

1. Qual a nível de remuneração do capital empregado na aquisição dos referidos bens (taxa ao ano)?

Resposta:

Os licitantes devem observar que o modelo financeiro de apresentação do estudo de viabilidade econômico-financeira da proposta, cujas especificações constam do Anexo IV.2, consiste em um conjunto de informações e planilhas vinculadas à demonstração financeira de fluxo de caixa descontado da concessão, destinada a apurar os elementos econômicos de mérito TIR (Taxa Interna de Retorno), VPL (Valor Presente Líquido) e Pay-Back, que balizarão a proteção de equilíbrio econômico-financeiro ao longo da concessão. Nesse contexto, não cabe ao Edital de Licitação fixar o nível ou taxa de remuneração de capital aportado na concessão. Cabe ao licitante, dentro das decisões autônomas e individuais inerentes à sua proposta: primeiro, definir o valor de sua tarifa técnica, que constituirá o montante de sua receita ao longo da concessão; segundo, definir o seu capital investido para aquisição dos ativos da concessão, de acordo com os valores que individualmente obtém, em razão de sua estrutura e organização empresarial próprias; terceiro, estabelecer os seus custos variáveis, de pessoal, de depreciação de capital e administrativos, para apurar seu lucro operacional bruto, descontar os impostos incidentes, entre outras orientações constantes do Anexo IV.2, e informar seu resultado operacional líquido; quarto, definir o percentual de taxa de desconto de





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Comissão Especial de Licitação 01/2011-ST



seu capital, de acordo com o seu perfil próprio de investidor e conforme o seu nível de atratividade mínima para investir na concessão licitada.

Somente tendo em conta essas deliberações individuais de cada licitante, que não são - e nem poderiam ser - conhecidas pela Administração nem presumidas pelo Edital de Licitação, é que se poderá apurar o Valor Presente Líquido da Concessão, para cada proposta, e a TAXA INTERNA DE RETORNO - TIR dos investimentos da concessão.

Ou seja, cabe ao licitante - e não à Administração -, dentro do estudo de viabilidade econômico-financeira de sua proposta financeira, notadamente ao fixar a taxa de desconto de seu fluxo de caixa (Planilha 5 do Anexo IV.2), informar o nível de remuneração do capital que venha a investir nos bens da concessão.

2. Considerando o custo diferenciado de locações de imóveis - qual é o valor a ser atribuído para o investimento nos terrenos de garagem, considerando a pressão imobiliária é diferenciada em relação às bacias?

Resposta:

Conforme respondido no quesito anterior, a resposta pretendida pelo licitante é uma das informações que, autônoma e individualmente, preservando o sigilo, este deve apresentar em sua proposta financeira, mais precisamente no Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira a ela inerente. Além disso, é inócuo o questionamento apresentado. Primeiro, porque o edital de licitação não exige localização específica da garagem, nem na bacia onde venha a propor o licitante, nem em qualquer outro ponto do território do DISTRITO FEDERAL, deixando essa deliberação a critério de cada licitante e das futuras concessionárias, exigindo-se no Edital mera declaração de disponibilidade futura, sem prova de propriedade ou localização prévia. Segundo, porque a Administração não conhece o(s) local(is) específicos onde o licitante supõe a implantação de garagem dentro das bacias, sendo impossível responder tal questionamento, de maneira a vincular tal posicionamento aos termos do Edital e das propostas a serem apresentadas.

Recomendamos que o licitante, no prazo legal que dispõe para elaboração de sua proposta, estude os possíveis locais para implantação de garagem e realize todas as consultas e diligências junto ao mercado imobiliário local para definir o(s) preço(s) de referência do(s) imóvel(is) que utilizará para implantação de sua(s) garagem(ns).

3. No item iii (do Anexo IV.2)

Como são consideradas para fins de depreciação as edificações de garagens?

Resposta:

Na elaboração do Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, o licitante deverá adotar os critérios e prazos de depreciação admitidos pelas normas pertinentes da Receita Federal para o investimento nas edificações de garagem. No contexto do





fluxo de caixa, o licitante deve observar que as depreciações de todos os ativos são consideradas como custos não desembolsados, sendo adotadas para o cálculo dos valores de imposto de renda e contribuição social sobre o lucro.

QUESTÃO 2

1. Nas linhas compartilhadas, presume-se que a frota será dividida – como será a relação nas linhas com apenas um ônibus a ser alocado (em razão do pequeno número de viagens)? Exemplos: linhas (PC 23.002 – PC 12.005 – 108.5)

Resposta:

A resposta ao questionamento fica prejudicada, visto que o Edital de Licitação será alterado especificamente no que concerne às informações constantes dos Anexos II.2 e II.4, de onde o licitante extraiu as informações para o questionamento. Após a disponibilização da nova versão dos referidos anexos do Edital, persistindo o interesse no questionamento, o licitante poderá fazê-lo no prazo do Edital para que, oportunamente, seja esclarecido o que for necessário pela Comissão de Licitação.

QUESTÃO 3

1. Como se chegou a um total de 454.266.677 passageiros?
2. Hoje é feito com mais de 3.500 ônibus e micro-ônibus – como alcançaremos 454.266.677 passageiros, se o número de ônibus licitados é de pouco mais de 2.800 ônibus/micro-ônibus?

Resposta:

A resposta aos questionamentos acima fica prejudicada, visto que o Edital de Licitação será alterado especificamente no que concerne às informações constantes dos Anexos II.2 e II.4, de onde o licitante extraiu as informações para o questionamento. Após a disponibilização da nova versão dos referidos anexos do Edital, persistindo o interesse no questionamento, o licitante poderá fazê-lo no prazo do Edital para que, oportunamente, seja esclarecido o que for necessário pela Comissão de Licitação.

No mais, quanto aos passageiros, o licitante deve consultar as Respostas a questionamentos apresentadas e disponibilizadas pela Comissão no dia 26/03/2012 no site www.st.df.gov.br.

3. A última planilha emitida pelo DFTRANS mostrava que o PMA superior a 82 mil/ônibus/ano como se chegará a um PMA de pouco mais de 53 mil (redução de mais de 34%) como se chegou a este número?

Resposta:





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Comissão Especial de Licitação 01/2011-ST



A resposta ao questionamento fica prejudicada, visto que o Edital de Licitação será alterado especificamente no que concerne às informações constantes dos Anexos II.2 e II.4, de onde o licitante extraiu as informações para o questionamento. Após a disponibilização da nova versão dos referidos anexos do Edital, persistindo o interesse no questionamento, o licitante poderá fazê-lo no prazo do Edital para que, oportunamente, seja esclarecido o que for necessário pela Comissão de Licitação.

4. Em despacho ao Memo n.º 021/2012 DAF/DFTRANS de 14/03/2012 – onde é solicitado o IPK de 2011 – retiramos as seguintes informações:

4.1. Passageiros Transportados: 364.845.115;

4.2. Quilometragem efetivada: 313.404.218;

4.3. Resultado: IPK 1,164135943;

4.4. Em razão dos números acima, como a Comissão chegou a IPK's superiores a três?

Resposta:

A resposta ao questionamento acima fica prejudicada, visto que o Edital de Licitação será alterado especificamente no que concerne às informações constantes dos Anexos II.2 e II.4, de onde o licitante extraiu as informações para o questionamento. Após a disponibilização da nova versão dos referidos anexos do Edital, persistindo o interesse no questionamento, o licitante poderá fazê-lo no prazo do Edital para que, oportunamente, seja esclarecido o que for necessário pela Comissão de Licitação.

No mais, quanto aos passageiros, o licitante deve consultar as Respostas a questionamentos apresentadas e disponibilizadas pela Comissão no dia 26/03/2012 no site www.st.df.gov.br, bem como atentar para o conceito (sigla) PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS definido no item 3 do Edital de Licitação, que torna inócua a comparação, pura e simples, com os indicadores da operação atual do serviço básico.

5. Por gentileza esclarecer quais os fatos ou ocorrências esperadas para o sistema que embasam tecnicamente: um incremento de 89.421.522 no número de passageiros ou um aumento de demanda de 25% em um ano, se concomitante haverá uma redução da oferta de honorários e de quilometragem dos atuais 313.404.218 Km para 153.736.763 havendo uma redução de 159.667.455 Km ou cortando pela metade a oferta.

Resposta:

Idem resposta anterior.

6. Como podemos observar os dois números básicos para o cálculo da tarifa estão fora da realidade atual e da série histórica, pergunta-se:





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Comissão Especial de Licitação 01/2011-ST



6.1 – Se as premissas de número de passageiros e da produção quilométrica não se efetivar qual o instrumento que poderá dispor para equilibrar o sistema? Em que prazo?

Resposta:

A este respeito, o licitante deve consultar, na íntegra, a MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO (Anexo I do Edital), com atenção especial para a cláusula XVII. Quanto à parte introdutória do questionamento, o licitante deve atentar para o conceito (sigla) PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS definido no item 3 do Edital de Licitação, que torna inócua a comparação, pura e simples, com os indicadores da operação atual do serviço básico

6.2 – Feito o cálculo inicial de equilíbrio, quando da emissão do edital – o item frota não considerava a obrigatoriedade de 15% (quinze por cento) de a frota ser 0 km, anualmente, com esta obrigatoriedade o custo foi majorado, logo não deveria haver alteração da tarifa técnica em razão desta nova exigência?

Resposta:

A resposta ao questionamento acima fica prejudicada, visto que o Edital de Licitação será alterado especificamente no que concerne ao valor máximo das tarifas técnicas. Não obstante isso, deve o licitante considerar que as tarifas técnicas foram alteradas pela Retificação ao Edital publicada em 07 de março de 2012, disponível no site www.st.df.gov.br. Independente disso, em termos de investimento de capital, esclareça-se que a nova exigência do Edital simplesmente decorre das regras originais de vida útil e idade média da frota, constantes no item 21.4.1.4.1 do Edital original. Imaginando-se, hipoteticamente, um licitante que venha a utilizar, no início da operação, uma frota com 4 anos de idade média, com veículos distribuídos equitativamente em todas as faixas etárias da vida útil de 7 anos, é forçoso concluir que, anualmente, para cumprir as exigências contratuais, este licitante tenha que renovar aproximadamente 15% de sua frota.

7. Se a questão de isenção fiscal do ICMS fica subordinada a um pedido à Secretaria de Fazenda, se essa Secretaria solicita uma série de documentos entre ele o tempo de permissão, e ainda se este pedido fica subordinado à disponibilidade de recurso para subsidiará o diesel se e o pedido for contingenciado, como já ocorreu em anos anteriores (alteração item 23.1.3), como isso impacta na presente licitação? Vale lembrar que o Edital deve conter regras específicas e definidas, em especial nas exigências que interferem na formação dos custos.

Resposta:

O licitante se refere à redação do item 23.1.3 do Edital, introduzida pela Retificação publicada em 7 de março de 2012, que determina aos proponentes que desconsiderem a incidência do ICMS sobre o preço do litro do óleo diesel. O Edital





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Comissão Especial de Licitação 01/2011-ST



de Licitação deve estabelecer regras baseadas nas normas em vigor. Seria ilegal e imoral considerar, na remuneração da concessão, a incidência de um imposto que está afastado por regra de isenção tributária. Exigir que a Administração considere, no Edital, o descumprimento da Lei por órgãos públicos ou a burocracia no cumprimento da Lei pelos mesmos, é algo absolutamente subjetivo, ilógico e sem sentido. De qualquer modo, pode-se afirmar que, mesmo ocorrendo a situação hipotética mencionada pelo licitante, o equilíbrio econômico-financeiro está garantido em diversas cláusulas da Minuta do Contrato de Concessão, em especial a cláusula XVII.

8. Qual a estrutura da planilha de custo utilizada para definição dos valores da tarifa por lote?

Resposta:

Esse mesmo questionamento foi apresentado pela NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos e já foi respondido pela Comissão. A resposta consta do site www.st.df.gov desde 26 de março de 2012, estando à disposição para consulta pelos licitantes.

9. Nas alterações efetivadas publicado no DODF, para o item 8.5 consta obrigatoriedade que 15% de veículos até o limite de 100%. Em análise extrema, como ficaria a obrigação se a frota inicial tivesse idade média de 2 anos – teríamos que retirar veículos com menos de 7 anos? E mais com idade média muito inferior a 4 anos? Mesmo assim prevaleceria tal obrigação?

Resposta:

A resposta ao questionamento acima fica prejudicada, visto que o Edital de Licitação será alterado especificamente no que concerne às regras de frota citadas pelo licitante. Após a disponibilização da nova versão do Edital, persistindo o interesse no questionamento, o licitante poderá fazê-lo, oportunamente, sendo esclarecido o que for necessário pela Comissão de Licitação.

10. Considerando o item acima como ficaria o equilíbrio do contrato?

Resposta:

Consultar resposta anterior. Ademais, os licitantes devem observar que as regras contratuais e obrigações de investimento previstas no Edital de Licitação, uma vez entregue a proposta pelo licitante vencedor, incorporam a equação econômico-financeira do contrato, não havendo que se falar em desequilíbrio econômico-financeiro quando da ocorrência de situações que, além de previsíveis, decorrem justamente do cumprimento das regras contratuais. Isso está regulamentado pela norma do art. 10 da Lei Federal 8.987/95, a qual recomenda-se seja consultada para melhor entendimento do assunto. Ademais, esclareça-se que o licitante deverá





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Comissão Especial de Licitação 01/2011-ST



elaborar um plano de renovação de frota no seu estudo de viabilidade econômico-financeira (Anexo IV.2 do Edital). Por evidente, tal plano deverá observar as regras contratuais de investimento inicial e vida útil máxima da frota. Logo, não há sentido nem respaldo legal em mencionar que as renovações de frota realizadas no decorrer do contrato, para o cumprimento deste, venham a acarretar desequilíbrio econômico-financeiro.

11. Feita a planilha de utilização da frota, conforme ordem de serviço verificou que para bacia 2 – existem 61 linhas, sendo 4 compartilhadas com a utilização de miniônibus, porém o edital prevê apenas 15. Como operar 61 linhas com 15 veículos (58 linhas têm início prevista para às 5:00 horas)?

Resposta:

A resposta ao questionamento acima fica prejudicada, visto que o Edital de Licitação será alterado especificamente no que concerne às informações constantes dos Anexos II.2 e II.4, de onde o licitante extraiu as informações para o questionamento. Após a disponibilização da nova versão dos referidos anexos do Edital, persistindo o interesse no questionamento, o licitante poderá fazê-lo no prazo do Edital para que, oportunamente, seja esclarecido o que for necessário pela Comissão de Licitação.

12. Ainda em relação ao miniônibus – bacia 2 – horário base de funcionamento de 05:00 às 19:00 hs. (14 horas) – dias úteis 2.633.257 Km/ano – 14 veículos – média de 15.674 Km/mês/Veículo – quilometragem diária 746 Km/dia= velocidade média operacional – 53,31 Km/hora. Considerando que a velocidade operacional atual do sistema não chega a 20Km/hora e ainda, lembrando que os veículos menores fazem os trajetos mais trucados e de menos distância. Qual a explicação técnica para a mudança que permitirá tal desempenho?

Resposta:

Idem resposta anterior.

13. Quais as linhas de ônibus e miniônibus que terão equipamentos (ônibus/miniônibus) com ar condicionado?

Resposta:

A este respeito, o licitante deve consultar o Anexo II.5 do Edital de Licitação. Segundo as especificações do referido anexo, o critério para definição dos veículos que serão equipados com ar-condicionado não está vinculado a linhas do sistema.

As respostas aos questionamentos serão encaminhadas formalmente às interessadas e ainda estarão disponíveis no endereço eletrônico www.st.df.gov.br.





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Comissão Especial de Licitação 01/2011-ST



Brasília (DF), 16 de abril de 2012.

GALENO FURTADO MONTE
Comissão Especial de Licitação nº 01/2011-ST
Portaria n.º 13, de 22 de fevereiro de 2012.
Presidente