

**PREFEITURA MUNICIPAL DE PEDERNEIRAS/SP
SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO E
URBANO E RURAL POR ÔNIBUS E MICROÔNIBUS**

**PROGRAMA DE MELHORIA DO SISTEMA DE
TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL**

**RELATÓRIO Nº 05
PARECER TÉCNICO SOBRE AS PROPOSTAS
COMERCIAIS (ENVELOPE Nº 02)**

**CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 008/2014
OUTORGA DE CONCESSÃO DO LOTE ÚNICO DE
SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO
URBANO E RURAL DE PASSAGEIROS DO
MUNICÍPIO DE PEDERNEIRAS(SP)**

Cegeplan consultoria ltda

Rua das Pitangueiras, nº 286 – 2º Andar – Santo André - SP
Fone/Fax (0xx11) 4438 7100 cel (0xx11) 99162 4281
e-mail: clcastanha@gmail.com

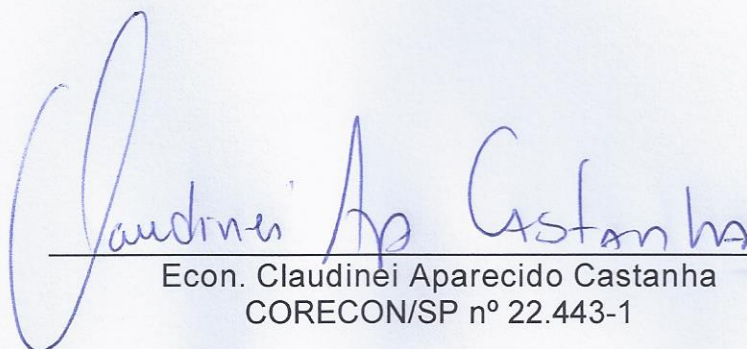
**SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO URBANO E
RURAL DE PASSAGEIROS**

**PARECER TÉCNICO DAS PROPOSTAS COMERCIAIS (ENVELOPE
Nº 02) – CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 008/2014**

O presente relatório tem por objetivo, conforme determina a Cláusula Quinta do Contrato nº 135/2014, elaborar o parecer técnico com a análise das propostas comerciais que as licitantes – Auto Viação Jauense Ltda. e JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento e Recursos Humanos Ltda. – apresentaram no envelope nº 02 da Concorrência Pública no. 008/2014 para a Outorga da Concessão do Lote Único de Serviço de Transporte Coletivo Urbano e Rural de Passageiros do Município de Pederneiras/SP. Este parecer técnico tem por objetivo ainda subsidiar o Prefeito Municipal e a Comissão Especial de Licitação para julgamento das propostas comerciais e Adjudicação e Homologação da referida Concorrência.

Nas páginas seguintes serão analisadas as propostas comerciais das licitantes.

Pederneiras, 23 de Fevereiro de 2014



Econ. Claudinei Aparecido Castanha
CORECON/SP nº 22.443-1

PARECER TÉCNICO DAS PROPOSTAS COMERCIAIS (ENVELOPE Nº 02) – CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 008/2014

De acordo com a solicitação da Comissão Especial de Licitação, que foi criada para o processo licitatório da Outorga da Concessão do Lote Único de Serviço de Transporte Coletivo Urbano e Rural de Passageiros do Município de Pederneiras/SP, o presente parecer técnico tem por objetivo analisar as propostas comerciais (envelope no. 02), da Concorrência Pública no. 008/2014, apresentadas pelas licitantes – Auto Viação Jauense Ltda. e JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento e Recursos Humanos Ltda.

O critério de julgamento da Concorrência Pública no. 008/2014, está detalha nos itens 24.10 a 24.13 do Edital de Licitação, conforme descrito abaixo:

“

24.10. O critério para o julgamento das propostas será o de “Menor Tarifa Proposta”, conforme Lei Federal nº 8.987/95.

24.11. Para efeito de julgamento do valor proposto, serão considerados os centavos, e se necessário o confronto e as comparações dar-se-ão até os décimos de milésimos de real (quatro casas depois da vírgula). As propostas de tarifa serão listadas em ordem crescente, do menor para o maior valor ofertado.

24.12. A Comissão Especial de Licitação, em qualquer fase da licitação, poderá promover diligência, visando a esclarecer ou a completar a instrução do processo.

24.13. Serão desclassificadas as propostas manifestamente inexequíveis ou cujo fluxo de caixa desatenda as exigências e critérios de compatibilidade do presente Edital ou cuja proposta seja superior à Tarifa Máxima estabelecida no Edital.”

A seguir será demonstrada a análise das propostas comerciais das licitantes citadas no parágrafo anterior.

1 – DO ENVELOPE No. 02 – DA PROPOSTA COMERCIAL

O Edital de Licitação detalha no item 22 e no Anexo VII, a forma de apresentação das propostas comerciais, conforme transcrito abaixo:

“Item 22 do Edital de Licitação:



22. ENVELOPE 02 – PROPOSTA COMERCIAL – DAS DISPOSIÇÕES RELATIVAS À APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA COMERCIAL

22.1. A Proposta Comercial deverá ser apresentada em papel timbrado da empresa licitante, conforme modelo constante do Anexo V, em uma única via, redigida em português, sem emendas, rasuras, ressalvas ou entrelinhas e devidamente datada e assinada na última folha e rubricada nas demais pelo seu representante legal ou procurador devidamente qualificado.

22.1.1. Ocorrendo divergência entre valores numéricos e literais, prevalecerão os redigidos por extenso.

22.1.2. O valor constante da proposta da Licitante será de sua exclusiva responsabilidade.

22.2. Proposta Comercial deverá conter o valor em reais (R\$) da tarifa de remuneração proposta pela respectiva Licitante para a execução dos serviços de transporte coletivos de passageiros, objeto da presente licitação, devendo ser anexadas as planilhas que a embasam cf. previsto no Anexo VII deste instrumento.

22.3. A proposta terá validade não inferior a 90 (noventa) dias da data da entrega da proposta.

22.4. A Licitante Vencedora terá um prazo de até 90 (noventa) dias, prorrogável a critério da Concedente, para iniciar a execução dos serviços licitados, a partir da data da assinatura do contrato de concessão. ”

ANEXO VII DO EDITAL DE LICITAÇÃO:

“ANEXO VII - ORIENTAÇÃO PARA A REALIZAÇÃO DA PROPOSTA COMERCIAL

Devem ser anexadas à proposta planilha de custos e demonstrativo de fluxo de caixa, sob pena de desclassificação.

A) PLANILHA DE CÁLCULO DE CUSTOS

Elenco Básico de Dados

Os dados necessários ao modelo de cálculo da Planilha de Custos estão descritos a seguir:



INSUMOS BÁSICOS

Preço de um litro de combustível

Preço de um pneu novo para veículo, por tipo de Tecnologia

Preço de uma recapagem para veículo, por tipo de Tecnologia Preço de um chassi novo para veículo, por tipo de Tecnologia Preço de uma carroceria nova para veículo, por tipo de Tecnologia

INSUMOS BÁSICOS

Salário Base Mensal de Motorista

Salário Base Mensal de Cobrador

Salário Base Mensal de Fiscal/Despachante

Benefício Total Mensal

Remuneração Mensal Total da Diretoria

Despesa Anual (veículo ano) com Seguro de Responsabilidade Civil

Despesa anual com Seguro Obrigatório por veículo e Licenciamento

Despesa Anual (Frota Total) com IPVA

Despesa Mensal com Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Despesa Mensal com Monitoramento da Frota

Passageiros Equivalente por mês

Quilometragem mês – Operacional e Ociosa

Frota Operante Frota Reserva Frota Total

CRITÉRIOS DE CÁLCULO

É importante que as empresas interessadas em participar do processo de licitação conheçam as definições metodológicas e de postura relativas a cada item que compõe a planilha de cálculo dos custos de transporte de Pederneiras, o que é feito a seguir:

Combustível:

Propõe-se, para a planilha de cálculo de Pederneiras, a adoção do índice médio sugerido pelo GEIPOT que se divide em 2 faixas: entre 0,33 e 0,37 l/km para veículos com até 200 HP e entre 0,35 e 0,39 l/km para potências acima de 200 HP. Lubrificantes:

Adotam-se o índice médio de consumo propostos na planilha de cálculo desenvolvida pelo GEIPOT. Coeficiente de Lubrificantes: 0,04 (litro de diesel)/(km rodado)

Material de rodagem:

Considerando-se que a vida útil de um pneu radial varia de 85.000km (mínimo) a 125.000km (máximo), conforme planilha de cálculo do GEIPOT, pode-se deduzir que a vida útil de um pneu se aproxima de 125.000km. Como não existe um levantamento específico para este item, adota-se o rendimento médio, do pneu novo mais três recapagens, de 125.000km, para o pneu 275/80 x 22,5.



Pneu novo e 2 recapagens: $1/125.000 = 0,000008 \text{ un/km}$

Peças e Acessórios:

Adota-se o índice de 7,00% do Preço do Veículo Novo ao ano e de 0,58% ao mês, balizado em orientação técnica do GEIPOT, por se tratar de frota 0 km para início de operação.

O custo por quilômetro será então calculado:

$$CPA = \frac{7\% \times PVNC}{PMA} = \frac{0,0058 \times PVNC}{PMM}$$

Onde: CPA = custo de peças e acessórios (R\$/Km)

Depreciação e Remuneração:

Adota-se o método de Cole para depreciação da frota com vida útil de 15 anos e resíduo de 20%. Tal escolha se justifica pelo fato de evitar os impactos nos custos referentes aos veículos, provocados por uma possível renovação total da frota.

Recomenda-se o uso do Método de Cole, (ou Método da Soma dos Dígitos Decrescentes), por representar mais fielmente a desvalorização do veículo rodoviário, caracterizada por uma perda acentuada de valor no início de sua utilização e que se atenua com o passar dos anos. Por esse método, o fator de depreciação anual é obtido aplicando-se a seguinte fórmula:

$$F_j = \frac{VU - j + 1}{1 + 2 + \dots + VU} \times (1 - VR / 100).$$

onde:

F_j = fator de depreciação anual para o ano j

J = limite superior da faixa etária (anos)

VU = vida útil adotada (anos)

VR = valor residual adotado (%)

Para a remuneração da frota, avalia-se o capital investido remanescente em função do critério de depreciação.

A Taxa anual de Remuneração do Capital será proposta pelo Licitante.

Para a depreciação de instalações e equipamentos, a remuneração de instalações equipamentos e a remuneração de almoxarifado, por tratarem-se de custos totalmente diferenciados, de operador para operador, em função do porte e da qualidade da infraestrutura de apoio e da estratégia gerencial, adota-se os valores médios levantados a nível nacional, pelo GEIPOT, e hoje sugeridos pela ANTP, que são:

Coefficiente de depreciação de instalações e equipamentos $0,00010 \times PVNC$
(veíc./veíc.mês)

Coeficiente de remuneração de instalações e equipamentos $0,00040 \times PVNC$ (veíc./veíc.mês)

Coeficiente de remuneração de almoxarifado $0,00030 \times PNVC$ (veíc./veíc.mês)

Pessoal:

Este item inclui: salários e encargos. Refere-se às categorias de operação, manutenção, fiscalização e administração, ou seja, todo tipo de pessoal envolvido no serviço.

Para o cálculo de custos com pessoal de operação (motoristas, cobradores e fiscais). Estes fatores correspondem à quantidade de trabalhadores equivalentes (jornada mensal sem horas extras), por categoria, necessária para operar cada veículo da frota.

Conforme a metodologia GEIPOT, os fatores de utilização de motoristas, cobradores e fiscais, são calculados a partir da quantidade de horas de operação diárias dos ônibus.

No caso de Pederneiras, o Fator de Utilização proposto para motorista e cobradores encontra-se no limite entre 2,2 e 2,8 funcionários por veículo.

Fator de utilização de fiscal: 0,20 à 0,40 (funcionários equivalentes por carro)
(O Fator de Utilização deve ser dimensionado em função da jornada de operação na cidade)

A incidência dos encargos sociais é de 41,93%, incluindo os 10% adicionais na multa do FGTS, considerando a desoneração de INSS regulamentada pela legislação federal.

É importante ressaltar que, no fator de encargos sociais, já está considerada a desoneração do percentual do INSS, no montante de 20,00%, sobre a folha salarial dos funcionários, conforme a determinação da Lei Federal nº 12.715 de 17 de setembro de 2012, sendo que a desoneração ocorreu a partir de janeiro de 2013.

Para os custos com pessoal de Manutenção e de Administração são adotados, como forma de simplificação, sua vinculação às despesas com pessoal de operação. Os percentuais definidos para Pedemeiras são:

Pessoal de Manutenção: Mínimo de 8% e Máximo de 12% do somatório do custo com pessoal de operação; e

Pessoal de Administração: Mínimo de 6% e Máximo de 10% do somatório do custo com pessoal de operação.

Despesas Administrativas:

O orçamento da Despesa Administrativa será representado por um coeficiente mensal sobre o preço do carro novo, o qual será também apresentado pelo proponente.



A apuração dos demais custos é mantida da seguinte forma:

Seguro Obrigatório e Licenciamento = valor médio efetivamente pago para a frota

IPVA = valor médio efetivamente pago para a frota

Despesa Anual (veículo ano) com Seguro de Responsabilidade Civil = valor médio efetivamente pago para a frota

Despesa Mensal com Sistema de Bilhetagem Eletrônica = valor médio efetivamente pago por veículo/mês

Despesa Mensal com Monitoramento da Frota = valor médio efetivamente pago por veículo/mês

Tributos:

Todos os tributos (impostos, contribuições e taxas) que incidem sobre a receita operacional das empresas operadoras devem ser incluídos na planilha de custos. Os principais tributos incidentes sobre a atividade são Imposto Sobre Serviços (ISS) é de 3,00 %, e INSS que é de 2% (Lei federal nº 12.715/2012).

As propostas devem considerar também a isenção de PIS e CONFINS regulamentadas através da legislação federal.

Como as alíquotas incidem sobre a receita e não sobre o custo, o valor do custo total incluindo tributos é calculado através da seguinte expressão:

$$CT = \frac{CV + CF}{(1 - T / 100)}$$

onde:

CT = custo total com tributos

CV = custo variável total

CF = custo fixo total

T = soma das alíquotas dos tributos

B) INSTRUÇÕES PARA ELABORAÇÃO DO FLUXO DE CAIXA

A - Dados Operacionais, Valores de Insumos e Valor da Tarifa

Este anexo é resultado dos estudos realizados pela Prefeitura Municipal de Pederneiras em relação a custos e investimentos previstos no sistema licitado, e que serviram de base para a determinação de viabilidade econômico-financeira que estabeleceu o valor máximo da tarifa a ser ofertado na presente licitação.

Os valores referem-se ao primeiro ano da concessão, nas condições operacionais plenas previstas e com valores na data base de outubro de 2014.



1. Dados Operacionais

No Anexo I, está demonstrado os dados operacionais dos serviços objeto da concessão, sendo que são apresentados os dados de passageiros transportados – total e equivalente –, os dados de frota total e operacional, de viagens programadas e de quilometragem mensal programada constante das Ordens de Serviço propostas que serão emitidas pela Prefeitura.

2. Referência de Valores – Sistema de Transporte Coletivo de Pederneiras

• **Piso Salarial**

Conforme estabelecido em Acordo Coletivo da categoria de funcionários, temos os seguintes pisos salariais:

Salário de Motorista:	R\$ 1.566,58
Salário de Cobrador:	R\$ 1.085,11

• **Benefícios**

Conforme estabelecido em Acordo Coletivo da categoria de funcionários, temos os seguintes benefícios:

Vale Alimentação:	R\$ 188,00
Cesta Básica:	R\$ 83,60
Participação nos Resultados:	R\$ 350,00/ano

• **Encargos Sociais**

Valor total de referência dos encargos sociais sobre o custo de pessoal de operação (motorista, cobrador e fiscal).

Encargos Sociais:	41,93%
-------------------	--------

• **Jornada de Trabalho**

Referência diária da jornada de trabalho do motorista e do cobrador.

Motorista:	07h20min
Cobrador:	07h20min

• **Tributação sobre a Arrecadação**

Tributação já inclusa no valor da tarifa por passageiro.

ISS:	3,00%
INSS:	2,00%

3. Limite Máximo da Tarifa de Remuneração:

O limite máximo permitido para a oferta do valor final da tarifa de remuneração do sistema de transporte coletivo público urbano e rural é de R\$ 2,60.



B - Análise Econômico-Financeira da Concessão

Análise Econômico-financeira da Concessão

A licitante deverá apresentar uma análise econômico-financeira da concessão, a ser produzida de acordo com metodologia e técnicas consagradas de engenharia financeira e de economia, devendo permitir uma análise pormenorizada do orçamento dos serviços a serem prestados pelo licitante, do fluxo de caixa da concessão e dos indicadores de mérito pretendidos ou resultantes.

O estudo deverá apresentar um conjunto de planilhas de cálculo impressas acompanhadas de memórias de cálculo complementares e de um texto que explique os critérios e demais aspectos relevantes para a compreensão das planilhas apresentadas.

No mínimo deverão ser apresentadas as seguintes planilhas:

Planilha 1 – Demonstração do Custo Variável

Esta planilha deverá demonstrar a composição do custo unitário por quilômetro rodado por tipo de veículo a ser empregado, compreendendo os seguintes itens:

- a) Custos com combustível;
- b) Custos com lubrificantes;
- c) Custos com materiais de rodagem: pneu, câmara e serviços de recapagem.
- d) Custos com peças e acessórios;
- e) Totalização dos custos com a seguinte indicação:

Custo variável com a rodagem por tipo de ônibus expresso em R\$/km;

Nesta planilha deverão ser apresentados os preços unitários dos insumos e os índices de consumo propostos pelo licitante. No caso de materiais de rodagem deverão ser apresentadas as especificações do pneu a ser empregados (tipo), a vida útil do pneu (considerando 1ª vida e as de cada recapagem), o número de recapagens admitidas.

Planilha 2 – Demonstração do Custo com Pessoal

Esta planilha deverá demonstrar a composição do custo mensal com pessoal diretamente envolvido na prestação do serviço de transporte, assim entendidas as seguintes funções:

- Motoristas;
- Cobradores;
- Funções de controle operacional em conformidade com a necessidade operacional reunindo funções como: fiscais; despachantes; inspetores; chefes de tráfego; programadores, escalantes e auxiliares, etc.;



- Funções de manutenção em conformidade com a necessidade operacional reunindo funções como, mecânicos, eletricitas, borracheiros, funileiros, pintores automotivos, eletrônicos, chefes de manutenção e auxiliares.

Nesta planilha deverá ser apresentada por função a quantidade de pessoal, os salários, os valores de benefícios a serem pagos por categoria, o percentual de encargos sociais aplicáveis, e o percentual de acréscimo de horas extras e adicional noturno e os valores resultantes parciais, por função e total.

Para a categoria de motoristas e cobradores deverá constar na planilha, em registro específico e individual para a categoria, a previsão de horas extras e de adicional noturno mensais, aos quais se aplicará o salário fixado para cada categoria majorado, do percentual previsto na legislação.

Em planilha, em separado, deverá ser apresentada a composição dos encargos sociais previstos.

Planilha 3 – Demonstração do Custo de Depreciação do Capital

Nesta planilha deverão ser apresentados os custos mensais com a depreciação dos ativos, considerando as seguintes categorias:

- Frota de ônibus por tipo (operacionais e de reserva técnica);
- Instalações da garagem;

Em relação a esta planilha deverão ser atendidas as seguintes observações:

No caso da depreciação da frota de veículos a planilha deverá apresentar os custos médios mensais para cada ano da concessão, observando-se adicionalmente:

- os parâmetros de idade média e máxima definidos neste Edital;
- a frota inicial mínima, conforme definido neste Edital

A planilha deverá explicitar o preço médio dos veículos empregados por tipo, excluídos destes os custos com o conjunto de rodagem.

Deverão ser apresentadas planilhas auxiliares que demonstrem o plano de renovação e modernização da frota estimada, indicando para cada ano da concessão a quantidade de veículos por tipo e faixa de idade (em anos), bem como a quantidade de veículos vendidos e adquiridos.

No texto explicativo da proposta deverão ser explicitados o método de depreciação empregado, a vida útil adotada e o percentual de valor residual considerado para cada item.

Planilha 4 – Demonstração do Custo de Administração



Nesta planilha deverão ser apresentados os custos mensais com administração incluindo no mínimo as seguintes parcelas:

Custos com pessoal administrativo, com a quantidade de pessoal por função prevista na administração da empresa, salários e valores de benefícios a serem pagos por categoria, o percentual de encargos sociais aplicáveis a cada uma e os valores resultantes parciais, por função e total.

Custos administrativos diversos, como despesa com o pagamento de IPTU, taxas em geral, telefonia, água e esgoto, energia elétrica, internet, materiais de escritório, serviços de terceiros, manutenção predial, assinaturas de jornais e periódicos e demais despesas correlatas, os quais deverão ser apresentados por conjunto de itens. Caso o proponente opte pela locação das instalações de garagem, deverá apontar o valor do aluguel neste item.

Custos com seguros diversos, incluindo as despesas de seguro obrigatório, licenciamento e seguro de responsabilidade civil.

Custos não considerados nos demais itens.

Planilha 5 – Fluxo de Caixa

Esta planilha deverá apresentar o fluxo de caixa da concessão em base anual, considerando o prazo de 15 anos da licitação.

A licitante deverá apresentar um fluxo de caixa com os seguintes elementos:

Relativos à Receita

Receita da prestação dos serviços: considerando um valor do quilômetro rodado, conforme proposta comercial do licitante aplicada aos passageiros equivalentes mensais conforme Anexo I – Projeto Básico. A base de receita deve permanecer constante ao longo dos anos de estudo.

Impostos incidentes sobre as receitas como INSS (2,00% - Lei Federal nº 12.715/2012 e ISS (que é de 3,00%).

Receita líquida, resultado da diferença entre as receitas e os impostos diretamente incidentes.

Relativos aos Custos

Custos variáveis com a rodagem, calculados em relação aos custos apresentados em planilha pelo licitante.

Custos fixos, isto é: custos com pessoal e administrativos calculados em relação aos custos apresentados em planilha pelo licitante.

Valores a serem lançados como depreciação de capital;



Relativos aos Impostos

Valor do desembolso com o pagamento de Impostos Federais incidentes sobre o lucro operacional bruto (Receita líquida – Custos), como Contribuição Social e IR.

Relativos aos Resultados e Indicadores

Os resultados esperados da avaliação do fluxo de caixa são os seguintes:

- Valor presente líquido;
- Valor da taxa interna de retorno do capital, em % aa;
- Valor da taxa de desconto considerada, em % aa;
- Valor da taxa de financiamento considerada, em % aa;
- Pay back nominal.

Informações adicionais

A apresentação dos valores das planilhas deverá observar as seguintes bases em relação ao número de casas decimais:

- . parâmetros: 4 casas decimais;
- . custo/km: 4 casas decimais;
- . demais valores: 2 casas decimais.


A frota para o início e ao longo dos anos do contrato deverá observar:

- a) Idade média máxima da frota durante todo o contrato 5 anos;
- b) Idade média máxima para início de operação 5 anos;
- c) Idade máxima dos veículos de 10 (dez) anos.

Todos os valores apresentados nas planilhas pelo licitante deverão ser coerentes com o especificado no Edital e seus Anexos. Vale ressaltar que as quantidades totais de quilometragem rodada, totais de veículos por tipo, valores unitários de salários e benefícios e impostos não poderão diferir dos apresentados como referência neste Edital.”

Os Anexos I, II e III do Edital de Licitação detalham os dados operacionais de passageiros transportados, quilometragem programada e frota a ser alocada na prestação do serviço, bem como as tabelas de horários de viagens programadas por linha e tipo de dia de operação e também os itinerários de cada linha prevista.

O Anexo VII do Edital de Licitação detalha os coeficientes de consumo e os preços unitários que compõem a Planilha de Custos que foi usada para justificar o valor máximo a ser ofertado pelas licitantes e detalha ainda as instruções para a elaboração do fluxo de caixa econômico e o modelo proposto para o fluxo de caixa, bem como as planilhas de suporte para sua elaboração.



2 – ANÁLISE DAS PROPOSTAS COMERCIAIS APRESENTADAS (ENVELOPE No. 02)

As licitantes - Auto Viação Jauense Ltda. e JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento e Recursos Humanos Ltda., habilitadas no processo licitatório (envelope no. 01), apresentaram propostas comerciais (envelope no. 02), cujo análise de cada uma das propostas comerciais apresentadas, serão detalhadas a seguir:

2.1 - JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento e Recursos Humanos Ltda.

A tarifa de remuneração, apresentado no Anexo V, que é o valor por passageiro transportado calculado e apresentado pela licitante em sua planilha de custos, que foi o valor ofertado em sua proposta comercial, alcançou o montante de **R\$ 2,60 dois reais e sessenta centavos**), portanto igual ao valor máximo fixado do Edital de Licitação.

2.1.1 – Planilha de Custos

A licitante apresentou a planilha de custos de acordo com o disposto nos Anexos I, II, III e VII do Edital de Licitação e conforme modelo de planilha de custos disposto no Anexo VII – Item A, do Edital de Licitação.

Os preços dos insumos (litro do óleo diesel, pneu novo, pneu recauchutado, veículo novo), o valor do seguro de responsabilidade civil, o valor do salário de pessoal de fiscalização, a despesa mensal com manutenção e comercialização do sistema de bilhetagem eletrônica e o custeio mensal do sistema de monitoramento de frota; que foram utilizados na confecção da planilha de custos está de acordo com o mercado.

Os valores dos salários de motoristas, cobradores e dos benefícios, estão de acordo com o constante no Anexo VII – Item A do Edital.

Os índices de consumo dos insumos e os coeficientes de consumo de pessoal, utilizados no cálculo da planilha estão dentro dos parâmetros definidos no Anexo VII – Item A do Edital de Licitação.

Os dados operacionais de passageiros econômicos e de quilometragem projetado e utilizados no cálculo da planilha de custos também são os constantes no Anexo I do Edital. A frota total e operacional alocada no capítulo da planilha de custos, estão dentro da quantidade solicitada no Anexo I do Edital e as suas especificações técnicas mínimas e idade média e máxima, também estão dentro dos parâmetros solicitados nos Anexos I e II do Edital de Licitação.

As inconsistências encontradas na planilha de custos apresentada pela licitante, foram:

- Não alocação de valores para o custeio do sistema de câmaras internas nos ônibus;



- Alocação do valor incorreto para o seguro obrigatório (DPVAT), onde foi alocado o valor de R\$ 369,49 por veículo/ano e o valor correto, nos termos da Resolução CNSP 215 de 06/12/2010 do Ministério da Fazenda é de R\$ 396,49; e
- No item de cálculo da depreciação de máquinas, instalações e equipamentos, o valor calculado por veículo/mês está incorreto, pois para obtenção do valor mensal por veículo, multiplica-se o preço do veículo novo completo, ponderado pela frota total, pelo fator 0,0001 e o valor utilizado na planilha de custos para o preço do veículo novo foi de R\$ 336.000,00 e o valor correto do veículo novo alocado pela licitante foi de R\$ 289.000,00 nos demais itens da planilha de custos.

Essas inconsistências encontradas no cálculo da planilha de custos apresentada pela licitante, apesar de serem graves, praticamente não interfere no valor final da tarifa de remuneração calculada.

2.1.2 – Estudo de Viabilidade Econômica

Para o estudo de viabilidade econômica do valor proposto pela licitante, a mesma apresentou e anexou à sua proposta comercial as planilhas e demonstrativos do fluxo de caixa, bem como o fluxo de caixa para a comprovação da viabilidade do valor proposto, de acordo com o disposto no Anexo VII – Item B, do Edital de Licitação.

A licitante apresentou as devidas notas explicativas das planilhas e também um texto que explique os critérios e demais aspectos relevantes para a compreensão das planilhas apresentadas e assim o texto e o conjunto de planilhas de cálculo impressas acompanhadas de memórias de cálculo apresentadas permitiram a avaliação do estudo de viabilidade econômica, onde os resultados e indicadores de rentabilidade calculados e apresentados refletem os custos operacionais e investimentos apresentados nas planilhas e no fluxo de caixa, conforme descrito abaixo:

Valor da taxa de desconto considerada, em % ao mês = 0,60%

Valor presente líquido – VPL = R\$ 9.514,00

Valor da taxa interna de retorno do capital, em % ao ano – TIR = 0,70%

Pay back nominal = 14,26 anos

Foram encontrados algumas incoerências e erros de cálculo no estudo de viabilidade econômica e no fluxo de caixa, apresentado pela licitante, que serão descritos a seguir:

- No cálculo da depreciação do capital investido em veículos (ônibus a serem alocados na prestação do serviço), planilha 3 – demonstração do custo de depreciação do capital, do estudo de viabilidade, os valores encontrados no cálculo da depreciação dos chassis dos ônibus estão errados, pois foram calculados sobre o valor dos chassis sem descontar o valor da rodagem (pneus, pois esse custo já foi calculado nos custos variáveis). Com isso, o



valor correto do chassi para cálculo da depreciação deveria ser de R\$ 159.000,00 (-) R\$ 6.300,00 (rodagem), igual a R\$ 152.700,00 e foi calculado pela licitante sobre o valor de R\$ 159.000,00. O valor total anual de depreciação de veículos calculado pela licitante e transposto para o fluxo de caixa foi de R\$ 201.774,55 e o correto seria de R\$ 197.376,00, interferindo no cálculo final dos indicadores de rentabilidade do fluxo de caixa;

- Na planilha de renovação e modernização da frota – compra e venda de ônibus, apresentada pela licitante, foram calculados a renovação da frota para cada ano ao longo da concessão, no total de 42 veículos, para a manutenção da idade média da frota exigida no Edital. Mas ao transpor esses valores anuais para o fluxo de caixa do investimento, foram alocados valores diferentes em vários anos, sendo que o valor total para os 15 anos calculado na planilha de renovação foi de R\$ 74.165.098,18 e o valor final transposto para o fluxo de caixa foi de R\$ 7.135.673,73. Também ao transpor para o fluxo de caixa, o valor total ao longo da concessão de revenda de veículos da frota, o valor calculado na planilha foi de R\$ 4.340.254,45 e o valor transposto para o fluxo de caixa foi de R\$ 4.319.236,34. Esses valores incorretos interferem diretamente no cálculo final dos indicadores de rentabilidade do fluxo de caixa;

- No texto explicativo do estudo de viabilidade econômica foi informado pela licitante que serão utilizados 2 (dois) veículos, sendo um para fiscalização e controle e outro para socorro mecânico, com vida útil de 7 anos e sem valor residual, sendo que os investimentos, no montante total de R\$ 115.300,00 seriam alocados nos anos 1 e 8 do fluxo de caixa da concessão. Mas na planilha do fluxo de caixa, foi alocado somente o investimento de R\$ 57.650,00 no ano 1 da concessão. Esses valores incorretos interferem diretamente no cálculo final dos indicadores de rentabilidade do fluxo de caixa; e

- Na planilha 4 – demonstração do custo de administração do estudo de viabilidade econômica apresentado pela licitante, houve alocação do valor incorreto para o seguro obrigatório (DPVAT), onde foi alocado o valor de R\$ 369,49 por veículo/ano e o valor correto, nos termos da Resolução CNSP 215 de 06/12/2010 do Ministério da Fazenda é de R\$ 396,49. Nesta mesma planilha e também no fluxo de caixa da concessão, não houve alocação de valores para o custeio do sistema de câmaras internas nos ônibus. Esses valores incorretos interferem diretamente no cálculo final dos indicadores de rentabilidade do fluxo de caixa.

Conforme pode ser verificado, acima, com os erros e incoerências nas planilhas apresentadas no estudo de viabilidade econômica e ainda, com os resultados e indicadores de rentabilidade calculados e apresentados pela licitante no fluxo de caixa do investimento na concessão, em sua proposta comercial, podemos afirmar que fica demonstrado a inviabilidade econômica do valor da tarifa de remuneração proposta, pois a TIR calculada, apesar de positiva, está muito aquém do mínimo necessário para a viabilidade econômica do negócio e praticamente igual a Taxa de Desconto apresentada e por último,



o Pay back nominal (tempo de retorno do investimento) consome todo o período de duração da concessão.

Podemos afirmar ainda que, com os erros incoerências nas planilhas apresentadas no estudo de viabilidade econômica e ainda, com os resultados e indicadores de rentabilidade calculados e apresentados, pela licitante no fluxo de caixa do investimento na concessão, em sua proposta comercial, fica demonstrando sua inviabilidade econômica, ou seja, a proposta da licitante é manifestamente inexecutável e com isso a Comissão Especial de Licitação pode desclassificar a licitante.

2.2 – Auto Viação Jauense Ltda.

A tarifa de remuneração, apresentado no Anexo V, que é o valor por passageiro transportado calculado e apresentado pela licitante em sua planilha de custos, que foi o valor ofertado em sua proposta comercial, alcançou o montante de **R\$ 2,49 dois reais e quarenta e nove centavos**), portanto menor que o valor máximo fixado do Edital de Licitação.

2.1.1 – Planilha de Custos

A licitante apresentou a planilha de custos de acordo com o disposto nos Anexos I, II, III e VII do Edital de Licitação e conforme modelo de planilha de custos disposto no Anexo VII – Item A, do Edital de Licitação.

Os preços dos insumos (litro do óleo diesel, pneu novo, pneu recauchutado, veículo novo), o valor do seguro de responsabilidade civil, o valor do seguro obrigatório (DPVAT), o valor do salário de pessoal de fiscalização, a despesa mensal com manutenção e comercialização do sistema de bilhetagem eletrônica, o custeio mensal do sistema de monitoramento de frota e o custeio com as câmaras no interior dos veículos; que foram utilizados na confecção da planilha de custos está de acordo com o mercado.

Os valores dos salários de motoristas, cobradores e dos benefícios, estão de acordo com o constante no Anexo VII – Item A do Edital.

Os índices de consumo dos insumos e os coeficientes de consumo de pessoal, utilizados no cálculo da planilha estão dentro dos parâmetros definidos no Anexo VII – Item A do Edital de Licitação.

Os dados operacionais de passageiros econômicos e de quilometragem projetado e utilizados no cálculo da planilha de custos também são os constantes no Anexo I do Edital. A frota total e operacional alocada no caçulo da planilha de custos, estão dentro da quantidade solicitada no Anexo I do Edital e as suas especificações técnicas mínimas e idade média e máxima, também estão dentro dos parâmetros solicitados nos Anexos I e II do Edital de Licitação.



Não foram encontradas inconsistências na planilha de custos apresentada pela licitante.

2.1.2 – Estudo de Viabilidade Econômica

Para o estudo de viabilidade econômica do valor proposto pela licitante, a mesma apresentou e anexou à sua proposta comercial as planilhas e demonstrativos do fluxo de caixa, bem como o fluxo de caixa para a comprovação da viabilidade do valor proposto, de acordo com o disposto no Anexo VII – Item B, do Edital de Licitação.

A licitante apresentou ainda, as devidas notas explicativas das planilhas e textos que explicaram os critérios e demais aspectos relevantes para a compreensão das planilhas apresentadas (Textos: Critérios das Planilhas de Demonstração de Custos Operacionais do Estudo Econômico – Financeiro da Concessão e Critérios para a Viabilidade Econômica – Financeira e Demonstração do Fluxo de Caixa da Concessão). Com os textos e o conjunto de planilhas de cálculo impressas acompanhadas de memórias de cálculo apresentadas permitiram a avaliação do estudo de viabilidade econômica, onde os resultados e indicadores de rentabilidade calculados e apresentados refletem os custos operacionais e investimentos apresentados nas planilhas e no fluxo de caixa, conforme descrito abaixo:

Taxa de Juros do Valor Financiado, em % ao ano 12,32%

Valor da taxa de desconto considerada, em % ao ano = 10,00%

Valor presente líquido – VPL = R\$ 67.351,74

Valor da taxa interna de retorno do capital, em % ao ano – TIR = 11,37%

Pay back nominal = 6,98 anos

Conforme pode ser verificado acima os resultados e indicadores de rentabilidade calculados e apresentados pela licitante em sua proposta comercial demonstra a viabilidade econômica do valor da tarifa de remuneração proposto, pois a TIR calculada está superior a Taxa de Desconto apresentada e o Pay back nominal (tempo de retorno do investimento) também está adequado para o prazo da concessão. Podemos afirmar que a proposta comercial da licitante é exequível.

3 – CONCLUSÃO

Após a conferência dos documentos apresentados e análise de todos os dados apresentados nas propostas comerciais das licitantes - Auto Viação Jauense Ltda. e JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento e Recursos Humanos Ltda., podemos afirmar que a proposta da empresa Auto Viação Jauense Ltda., atende aos dispostos no Edital de Licitação e nos seus Anexos I, II, III, V e VII, portanto os estudos apresentados demonstram a viabilidade econômica do valor da tarifa de remuneração ofertada pela licitante na sua



proposta comercial (ENVELOPE Nº 02) da Concorrência Pública Nº. 008/2014. Na proposta comercial apresentada pela empresa JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento e Recursos Humanos Ltda., foram verificados diversos erros e incoerências calculadas nas planilhas de custo e do estudo de viabilidade econômica, além de apresentar indicadores de rentabilidade da concessão que comprometem o fluxo de caixa apresentado.

Portanto, após análise das propostas comerciais das empresas licitantes - Auto Viação Jauense Ltda. e JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento e Recursos Humanos Ltda., apresentadas no Envelope nº 02 da Concorrência Pública Nº. 008/2014, essa consultoria opina pela classificação da empresa - Auto Viação Jauense Ltda., por ter apresentado a proposta comercial com menor valor de tarifa de remuneração, bem como estudo de viabilidade econômica (fluxo de caixa) e planilha de custos, todos de acordo com as exigências do Edital e pela desclassificação da empresa JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento e Recursos Humanos Ltda., de acordo com o item 24.13 do Edital de Licitação, pois apesar de ter apresentado a proposta de tarifa de remuneração dentro do limite fixado no Edital de Licitação, demonstrou nas planilhas de custo e do estudo de viabilidade econômica diversos erros e incoerências nos cálculos, além de apresentar indicadores de rentabilidade da concessão que comprometem o fluxo de caixa apresentado, mostrando ser manifestamente inexecutável a sua proposta comercial.

Ressaltamos que, o valor máximo da tarifa de remuneração a ser ofertada e disposta no Edital de Licitação e seus Anexos, foi calculado conforme o estudo contratado pela Prefeitura de Pederneiras junto a esta Consultoria – Programa de Melhoria do Sistema de Transporte Coletivo Urbano e Rural do Município de Pederneiras, onde em seu Relatório Nº 03 – Avaliação Econômica da Planilha Tarifária, foi detalhada, a planilha de custos que apurou o custo real da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano e rural no Município de Pederneiras.

Por último, podemos ressaltar ainda que, a planilha de custos para a apuração do valor da tarifa de remuneração máxima a ser ofertada, foi elaborada tomando-se como referência a metodologia de cálculo definida pelo Ministério dos Transportes – Cálculo de Tarifas de ônibus Urbanos: Instruções Práticas Atualizadas. A referida metodologia de cálculo da planilha de custos foi elaborada pelo Grupo de Trabalho instituído pela Portaria no. 644/MT de 9 de julho de 1993, coordenado pelo Ministério dos Transportes, através da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT e com a participação de técnicos de órgãos públicos e privados voltados para o segmento de transportes.

