

PERGUNTAS E SUGESTÕES

Audiência Pública – 26/10/2018

1) Por que a ata de audiência pública sobre a nova licitação do transporte coletivo de Londrina, publicada no site desta companhia na data de hoje (26/10/2018) não respondeu aos questionamentos e sugestões da administração da Grande Londrina, protocoladas nos dias 3 e 4 de outubro?

2) Na primeira audiência pública realizada dia 03/10/2018 foi apresentado a divisão do município em duas áreas operacionais, estimando-se a divisão de 66% da demanda para a área 1 e 34% para a área 2. Também foi informando que as linhas diametrais e perimetrais que tiverem origem nas duas áreas serão compartilhadas e não foi informado como se dará esse compartilhamento.

Diante disso, sugere-se:

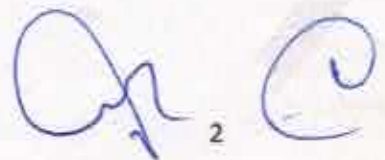
- a) Que somente as linhas que tenham mais de 30% de seu itinerário na área da outra operadora tenha a operação compartilhada.
- b) Que a operação seja compartilhada na proporção do itinerário em cada área. Por exemplo, se uma linha possui 40% de seu itinerário na área 1 e 60% na área 2 a operação seja realizada na proporção de 40% da demanda para a área 1 e 60% para a área 2. A primeira divisão da operação seguiria uma proporção de horários (sendo os horários operados de forma intercalada, na mesma proporção). Para manutenção de um equilíbrio operacional sugere-se também que seja realizada a verificação da demanda transportada a cada 3 meses de forma a revisar a proporção da operação mantendo 40% da demanda para a área 1 e 60% para a área 2, revisando a sequência de partidas trimestralmente.

3) Na primeira audiência realizada no dia 03/10/2018 foi apresentada intenção de definir idade média e máxima para a frota em operação. Ao realizar os estudos de viabilidade da concessão (através da ferramenta mais adequada

que é o Fluxo de Caixa) o Poder Concedente irá perceber que ao estabelecer idade média para a frota acaba por exigir a substituição de alguns veículos com poucos anos de uso, fazendo com que haja elevação da tarifa de remuneração ao invés de sua redução. A idade do veículo é um dos itens mais analisados pelo gestor público, porém a real importância deveria recair sobre o estado de conservação da frota e não a sua idade. É evidente que um veículo de 5 anos sem uma conservação efetiva é mais prejudicial para a população do que um veículo com idade de 10 anos devidamente conservado. Diante dessa situação sugere-se:

- a) Que seja determinada apenas a idade máxima dos veículos, excluindo-se a exigência de idade média.
- 4) Na primeira audiência pública realizada em 03/10/2018 foi indicado que haverá a inclusão de percentual de veículos com ar condicionado. Com a preocupação voltada para o custo do sistema, pergunta-se:
- a) O Município realizou os estudos de viabilidade considerando o preço mais elevado de aquisição desses veículos?
 - b) O município realizou os estudos de viabilidade considerando o maior consumo de combustível e peças dos veículos com ar-condicionado?
 - c) O município realizou os estudos de viabilidade considerando a necessidade e maior tempo de parada para manutenção dos equipamentos de ar-condicionado, elevando o percentual de frota reserva?

Tomamos a liberdade de anexar um trabalho executado pela Fundação COMPETEC de 2016 que fez comparativos de consumo de combustíveis entre ônibus equipados com aparelhos de ar condicionado e ônibus convencionais para análise de quem está elaborando o Edital, além disso na nova planilha da ANTP, página 89 (item "Custos dos Serviços de Transporte Público por ônibus – Método de Cálculo/2017"), reforça o aumento de consumo de diesel em ônibus equipados com ar-condicionado.

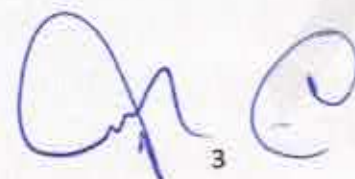


5) Na primeira audiência realizada no dia 03/10/2018 foi apresentado que a frota operacional irá ser acrescida de 5 veículos, sendo adicionadas 11 novas linhas no sistema, na área 2, contudo não foi informado qual a expectativa de elevação da demanda pagante transportada, pois a elevação da frota e da quantidade de linhas fatalmente irá aumentar os custos do sistema. Sem o devido e necessário aumento de demanda essa nova configuração da rede de transporte irá aumentar o valor da tarifa de remuneração. Nesse sentido gostaríamos de saber:

- a) Qual a estimativa de demanda equivalente?
- b) Qual a base e a metodologia dos estudos de demanda realizados?
- c) Como foi alocado o risco de demanda tendo em vista ser uma mera expectativa de ocorrência sem nenhuma garantia de sua concretização? (os dados históricos retratam a operação de uma rede que não será mais operada).

6) Em virtude da queda constante de passageiros, parte, em razão do crescimento dos aplicativos de transporte e parte pela queda natural em razão da escolha de outros modais, é sabido que o sistema de transporte público deve ser exercido com a continuidade necessária para o atendimento de toda a população, assim, é importante manter a sua estabilidade econômico-financeira. Dessa forma sugere-se a inclusão de banda de risco de IPKe de 1% para mais ou para menos. Caso o IPKe caia mais de 1% será realizado processo de reequilíbrio através de novo cálculo da tarifa de remuneração (alterando-se apenas os dados de demanda e quilometragem); da mesma forma se houver crescimento de mais de 1% do IPKe será realizado o mesmo processo de reequilíbrio. Com essa medida a prefeitura garante a continuidade do serviço público essencial.

7) Sugerimos que conste no novo contrato a inclusão de subsídio nos casos em que o Município resolva decretar uma tarifa pública menor que a tarifa técnica apurada, fato que já ocorreu na vigência do atual contrato.



8) De acordo com a apresentação da audiência pública o cálculo da tarifa de remuneração será realizado com a utilização de uma planilha de custos. Nestes casos sugerimos:

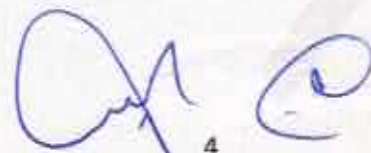
- a) Seja definido que os índices de consumo serão imutáveis ao longo da concessão por serem risco da concessionária e que os mesmos deverão ser apresentados pela empresa no processo licitatório de cada área. Motivo: a topografia e as vias das áreas são diferentes e alteram o índice de consumo. Evidentemente que na inclusão de novas tecnologias e novos veículos, deve-se apurar os novos índices de consumo e executar os ajustes na planilha.
- b) Sejam definidas as fontes de informações dos itens de consumo (diesel, pneus, veículos), dando-se preferência para os valores públicos, tais como os da ANP (Agência Nacional de Petróleo), fornecedores, fabricantes etc.

9. Qual será a metodologia de cálculo da tarifa adotada na nova concessão: Planilha GEIPOT ou ANTP? Sabendo que a planilha do GEIPOT tem mais de 30 anos e a da ANTP é atual e contempla todos os atuais cenários em relação a transporte coletivo urbano.

10. A lei 12.587 define que o Poder Público deve buscar a modicidade tarifária como diretriz do serviço de transporte público coletivo, visando a menor tarifa possível. Diante disso, qual estudo que o município fez para avaliar que a divisão em dois lotes seria mais viável economicamente para a operação do transporte em Londrina?

11. Sugerimos que qualquer disputa ou controvérsia relativa a interpretação ou execução dos futuros contratos de concessão e que não seja dirimida amigavelmente entre as partes, deverá ser resolvida de forma definitiva por meio de arbitragem.

12. Dado o histórico de reiterado descumprimento dos contratos vigentes, quais as garantias legais e técnicas serão conferidas aos licitantes para que sejam efetivamente respeitados os termos do edital e do contrato pelo poder concedente?



13. Quais os critérios técnicos que serão adotados para aferição dos indicadores de qualidade, já que a aplicação dos mesmos não ficou clara na primeira audiência pública de 03/10/2018?

14. Segundo informação colhida na audiência pública do dia 03/10/2018, o critério de julgamento do certame licitatório será **o de menor tarifa**.

Considerando que hoje, no atual sistema, a tarifa vigente, decretada há mais de 10 meses, encontra-se no valor de **R\$ 3,95**;

Considerando que desde que fora decretada, a tarifa vigente encontra-se deficitária, o que vem causando inegável prejuízo econômico-financeiro ao sistema, atualmente na ordem de aproximadamente **6 milhões de reais**;

Considerando que passados mais de 10 meses da entrada em vigência da atual tarifa, houve elevadíssimo aumento dos insumos utilizados na prestação do serviço, principalmente do óleo diesel, fazendo com que a tarifa técnica se encontra hoje no patamar aproximado de **R\$ 4,60**;

Considerando que no novo modelo licitatório haverá aumento de quilometragem, com a inclusão de 5 novos carros, alguns deles inclusive com ar-condicionado e novos e vultosos investimentos;

Pergunta-se:

a) qual a **tarifa máxima** que está projetada para o Edital?

b) qual a **tarifa mínima** que está projetada para o Edital, a fim de que a Comissão de Licitação possa aferir, de forma objetiva quando do julgamento das propostas, já que não deverão ser admitidas propostas em que o preço total seja simbólico, irrisório ou de valor zero, incompatível com os preços dos insumos e salários de mercado acrescidos dos respectivos encargos, ou ainda, propostas que contenham preços manifestadamente inexequíveis, assim considerados aqueles que não venham a demonstrar 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?

15. Segundo recente levantamento realizado no Município de Curitiba (setembro de 2018), foram registrados mais de 3 milhões de passagens sem pagamento, ou com desconto para o beneficiário. Esta isenção representou 17,3% de toda a receita do sistema de ônibus. Ou seja, é como se cada passageiro pagante contribuísse com R\$ 0,80 de sua passagem para bancar as isenções de idosos, deficientes, estudantes, policiais etc. Dentro deste cenário, pergunta-se:

a) Como o município fará o controle das gratuidades do sistema de Londrina, já que idosos, agentes de endemias, policiais, deficientes atualmente não passam pela catraca e, muito menos, possuem sistema de controle das viagens que realizam?

b) No atual modelo de concessão, qual o número de viagens registradas sem pagamento ou com desconto para o beneficiário?

c) No atual modelo de concessão, as gratuidades representam quanto (em percentual e valores) de toda a receita do sistema de transporte coletivo de Londrina?

d) No novo modelo licitatório, como se dará o controle, fiscalização e a quantificação das gratuidades e, pois, das viagens sem pagamento ou com desconto para o beneficiário?

e) No novo modelo licitatório, haverá a possibilidade da instituição de subsídio municipal para ajudar na modicidade tarifária?

16. Ficarão mantidas as atuais gratuidades e qual será a política de gratuidades?

17. No novo modelo licitatório, como está dimensionada a matriz de risco do Poder Concedente e das Concessionárias? Explicitar.



6

18. Como será a metodologia de revisão e reajuste tarifário no novo modelo licitatório?

19. No novo modelo licitatório, quando se dará a data-base de reajuste tarifário e a sua periodicidade?

Por fim, visando subsidiar as perguntas e sugestões acima formuladas, anexamos, neste ato, diversos ofícios protocolizados perante à CMTU/LD, notadamente quanto a situação deficitária da atual tarifa e seus prejuízos econômico-financeiros dela decorrentes ocasionados ao Sistema.

Londrina, 26 de outubro de 2018.

TRANSPORTES COLETIVOS GRANDE LONDRINA LTDA.