

ATO JUSTIFICATIVO DA CONCESSÃO

Justificativa da conveniência e oportunidade da outorga de concessão do serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus, em lote único, no Município de Orlandia – São Paulo.

Considerando que é papel do Município prover serviços adequados ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido na Lei Federal nº. 8987/95 em estrita observância aos princípios contidos na Constituição da República, em seu art. 37, caput, especialmente quanto ao princípio da eficiência;

Considerando que a diretriz constitucional prevista no artigo 175 da Constituição da República indica que incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob-regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos;

Considerando a impossibilidade de prestação direta dos referidos serviços pelo Município e objetivando a oferta de serviço eficiente e satisfatório de transporte coletivo de passageiros, atendendo ao interesse público e às necessidades dos usuários, em estrito atendimento ao que determina o art. 5º da Lei Federal de Concessões, Lei 8.987/95.

O PREFEITO DE ORLÂNDIA, no uso de suas atribuições legais, conforme art. 137 e 138 da lei Orgânica do Município, e Lei Municipal nº 4.270 de 27 de outubro de 2021 e Lei Municipal 4.271 de 27 de outubro de 2021, cuja matéria define a competência do Município para organizar e prestar os serviços locais diretamente, ou sob-regime de concessão ou permissão, e que prevê também, o transporte coletivo como direito fundamental do cidadão, serviço de caráter essencial e de competência do Poder Público Municipal e, considerando ainda, o disposto no artigo 30, inciso V da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, VEM TORNAR PÚBLICA a justificativa para a realização de Delegação, mediante concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público da cidade, no âmbito territorial do Município, em lote único, que será licitada na modalidade concorrência.

A concessão em tela se impõe, primordialmente, para assegurar e propiciar de forma concreta a melhoria da qualidade do serviço público de transporte coletivo urbano objeto da concessão em referência, e também, para ampliar significativamente o padrão na prestação dos serviços de transporte coletivo no Município de Orlandia – São Paulo,

objetivando o atendimento das prescrições constitucionais e legais relativas à prestação de serviço público concedido.

Em virtude de questões de organização geográfica do Município e de sua malha viária (descritos no Anexo I-Projeto Básico), e diante do fato de tratar-se de uma frota operacional de porte pequeno e, de acordo com a demanda dos usuários do serviço, a licitação dos serviços e sua contratação se dará em lote único.

A opção pela adoção de Lote Único se justifica mediante resultados obtidos no Projeto Básico e Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira do objeto a ser licitado. O Projeto Básico resultou em uma rede de transporte constituída de 2 linhas, integradas entre si, no terminal central/Rodoviária. As linhas são deficitárias e não se sustentam individualmente, haja vista a baixa demanda e a necessidade de promover o transporte como modo principal de mobilidade da cidade com, no mínimo, uma frequência de 60 minutos. O cálculo do índice *IPKequivalente*¹ resultou em 0,3042 (inferior a 1,00) e, portanto, evidenciando o déficit do sistema.

Observa-se também que em função dos investimentos necessários à operação, a manutenção de mais de um lote e a possibilidade de mais de uma empresa executando os serviços, acarretará prejuízo ao interesse público em relação aos custos operacionais administrativos de mais de uma concessionária de serviços, trazendo impactos à política tarifária.

Toda a Rede de Transporte, devidamente detalhada no Projeto Básico-Anexo I do Edital, possui integração física e temporal entre as linhas. No estudo de Viabilidade, encontra-se demonstrado os custos e despesas para uma única Central de Operações (CCO), um único Sistema de Bilhetagem, Biometria Facial e Comercialização de Créditos (SBE), um único Sistema de Informação aos Usuários (SIU), uma única central de Call Center (0800). No mais, o número de exigências técnicas, trabalhistas e ambientais sobre empresas de ônibus aumentou consideravelmente, requerendo a presença de diversos profissionais especializados, independentemente do porte da empresa. Assim, em 2 ou mais lotes, os usuários acabariam sendo onerados, desnecessariamente, com o aumento do valor de Tarifa Pública, com a finalidade de remunerar ambas as Concessionárias, ou a Administração Pública seria onerada com o aumento do valor do subsídio público. Apenas exemplificando, seria uma folha dobrada de pessoal de manutenção, de sistemas de informação, de ambiente, médicos do trabalho, advogados, técnicos especialistas em eletrônica, mecânica, borracharia, etc.

¹IPK equivalente representa a quantidade de Passageiros equivalentes projetados para um mês, divididos pela quilometragem programada para um mês padrão.

O órgão gestor teria maior dificuldade de fiscalização de cláusulas contratuais, de gerenciar Tarifas de Remuneração diferentes e de coordenar a operação nas linhas. Não há, assim, nenhuma vantagem concreta em se contratar mais de uma empresa em cidades onde a frota seja menor do que o tamanho de uma garagem considerada eficiente, entre 250 e 400 veículos. Tanto é verdade que, em cidades como Piracicaba, Bauru e Ribeirão Preto, que possuíam vários contratos de concessão, passaram a adotar a sistemática de somente uma Concessionária, com mais de 250 ônibus.

Assim, a licitação supracitada, dividida por lotes, não é econômica e nem tecnicamente viável, ou seja, a divisão do objeto em vários lotes irá culminar na elevação do custo da contratação de forma global, além de afetar a integridade do objeto pretendido ou comprometer a perfeita execução do mesmo, causando prejuízos à Administração Pública e ao usuário do transporte, mostrando-se mais gravosa para a Administração por ter de conceder subsídio ao sistema.

Para, além disso, cumpre ressaltar que a oferta em excesso especialmente no momento de Pandemia causado pela disseminação do Coronavírus, em que há uma acentuada queda na demanda de passageiros, conforme demonstrado no Anexo I- Projeto Básico, levaria a uma tarifa excessiva, ou ao desequilíbrio de contratos (na hipótese da não fixação das Tarifas nos valores que cubram esses custos excedentes).

Necessário destacar que, mesmo na hipótese em que o serviço seja prestado por duas ou mais empresas, o número de ônibus e de viagens oferecidas seria exatamente o mesmo, caso existisse um único contrato, não interferindo, portanto, na qualidade do serviço prestado ao usuário.

Com isso, apresenta-se conveniente ao Município de Orlândia, outorgar a particulares, mediante o devido processo licitatório, a concessão para prestação do serviço regular de transporte coletivo de passageiros por ônibus, em Lote Único, nos termos apresentados no Edital.

Orlândia/SP, 03 de dezembro de 2021.

DR. SERGIO AUGUSTO BORDIN JUNIOR