



## RESPOSTA À IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA

### Concorrência Pública 05/2017

**Objeto:** concessão de serviço público de transporte coletivo urbano e rural do Município de Pouso Alegre/MG.

#### I. RELATÓRIO

Versam os autos sobre impugnação administrativa ao edital de licitação apresentada pela empresa VIAÇÃO PRINCESA DO SUL LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 29.644.192/0001-50, com endereço na Avenida Dr. João Beraldo, 567, Centro, na cidade de Pouso Alegre/MG, alegando vícios no instrumento convocatório que podem macular a competitividade do certame.

Recebo a impugnação, pois tempestiva, nos termos do art. 41, §§ 1º e 2º, da Lei n. 8.666/93.

Alega a impugnante as seguintes irregularidades no edital: a) nulidade do item 14.5, “b”, por violação aos princípios da isonomia e da proporcionalidade; b) insuficiência de descrição do objeto e das informações do serviço; c) critério subjetivo de pontuação técnica; d) nulidade da pontuação da tarifa por exigir coeficientes máximos de desconto; e) ausência de fórmulas e parâmetros claros para reajuste das tarifas; f) ausência de coeficientes para a tarifa rural.

É o relatório. Passa-se à análise das supostas irregularidades.

#### II. FUNDAMENTAÇÃO

##### 2.1.DA NULIDADE DO ITEM 14.5 E DO CRITÉRIO SUBJETIVO DE PONTUAÇÃO TÉCNICA

Alega a impugnante que o edital, no seu item 14.5, “b”, estabeleceu critério de pontuação consistente na descrição detalhada da organização operacional e da programação



dos serviços de transporte coletivo, com pontuação de 5.250 pontos no julgamento da melhor técnica. No entanto, menciona que as exigências submetidas aos licitantes como critério de pontuação técnica não têm qualquer pertinência, razoabilidade e proporcionalidade. Ainda, a demonstração de aptidão exigida envolve serviço de planejamento e não de qualificação técnico operacional, configurando-se em discriminação dos concorrentes.

Sem razão.

A Impugnante assenta, em síntese, que o critério previsto no item 14.5, 'b' do Edital "*envolve serviço de engenharia relativo ao planejamento de transporte coletivo de passageiros, e não à qualificação técnico-operacional para a operação do serviço de transporte*" sem, no entanto, apontar o que entende por "serviço de engenharia de transporte" e "qualificação técnico-operacional para o serviço de transporte".

O transporte coletivo de passageiros é, em sua natureza, um **serviço** e, como tal, pressupõe a necessidade de habilidade técnico-profissional do prestador. É dizer, um serviço não é a mera soma dos insumos necessários à execução do serviço, mas pressupõe a existência de expertise do prestador. Tome-se, por exemplo, uma licitação para serviços de pintura. É evidente que o objeto da licitação não se restringe à tinta e pincéis utilizados, mas abarca a qualidade do pintor. Nesse sentido, a licitação para o transporte coletivo não se restringe aos veículos, motoristas e cobradores, mas requer toda uma *expertise* no dimensionamento do serviço de transportes com foco no bem-estar dos usuários. Se os insumos tomados isoladamente fossem suficientes, a presente licitação não se daria na forma de Concessão de serviço público, pois bastaria ao Município licitar a aquisição dos ônibus e abrir concurso público para motoristas e cobradores.

A *expertise* esperada da Concessionária do serviço de transporte coletivo recai sobre a forma específica de dimensionamento, controle e operacionalização do serviço em termos **i)** da alocação da demanda por linha, **ii)** do índice de renovação de passageiros e **iii)** do dimensionamento da frota e número de viagens. O que o item 14.5, 'b' do Edital requer dos participantes é a comprovação da capacidade de transformar os insumos (veículos, funcionários e outros) em efetivo serviço público de transporte coletivo.



Em verdade, o item 14.5, 'b' do Edital concretiza a regra da adequação do serviço prevista no art. 175, IV da CF/88 e regulamentada pelo art. 6º da Lei no 8.987/95, verbis:

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de **serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários**, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as **condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia** na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, **bem como a melhoria e expansão do serviço** (negritou-se).

A exigência do Edital de apresentação de projeto operacional do serviço consubstancia, portanto, requisito mínimo e essencial à adequada prestação do serviço de transportes.

É de se observar que o planejamento operacional requerido parte das informações fornecidas pelo Edital e pelo Projeto Básico constante do Anexo I, sendo desnecessárias outras informações ou ulteriores diligências. Os itens 8.1 a 8.3 do Anexo VI descrevem pormenorizadamente o que se espera das empresas licitantes, indicando critérios e diretrizes objetivos, detalhados e tabelas específicas a serem preenchidas, sendo certo que todos os dados necessários ao preenchimento das tabelas e cálculos encontram-se no Projeto Básico.

Não fosse suficiente, o art. 23, III da Lei no 8.987/95 assenta que:

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas: (...)

III - aos **critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço**; (negritou-se)

Como se vê, é condição essencial da presente licitação os critérios definidores da qualidade do serviço prestado. A capacidade de elaborar plano operacional detalhado a partir



de diretrizes disponíveis no Edital é requisito mínimo e indispensável à qualidade do serviço licitado. Se a empresa é incapaz de elaborar plano operacional ela certamente é incapaz de prestar serviço de qualidade aos usuários e a Administração tem o dever de incorporar ao Edital critério que averigüe qualidade do serviço a ser prestado.

O Anexo VI detalha a forma de elaboração e os critérios de avaliação para pontuação técnica. O objetivo das alterações foi tornar a proposta mais objetiva usando critérios já adotados em licitações efetivadas no Estado de Minas Gerais. Frisa-se, ainda, que o item “b” da proposta técnica é **utilizado na maior parte das licitações no país**.

O objetivo é comprovar se o licitante saberá ao longo do contrato ajustar as necessidades da população de Pouso Alegre ao serviço que ele irá ofertar, tendo em vista que os serviços de transportes são dinâmicos e implicam na variação das condições contratuais.

Deste modo, os contratos de concessão, mesmo sendo firmado por longos prazos, estão expostos às alterações imprevisíveis à época da formulação da proposta vencedora da licitação, dentre as quais, podemos citar as inovações tecnológicas aplicáveis aos serviços públicos concedidos, os acréscimos e decréscimos de obrigações impostas unilateralmente pela Administração Pública e, principalmente, o crescimento da cidade que normalmente não se dá de forma linear.

Saber adequar às novas demandas que irão surgir com o crescimento natural da cidade de Pouso Alegre – que vai acontecer em alguns bairros em função de verticalização, em outros por expansão –, **bem como os quadros de horários e a frota necessária para atender as necessidades cotidianas dos usuários, é essencial para executar a programação dos serviços no dia a dia**. São, portanto, conhecimentos fundamentais para quem vai ganhar a concessão para operação dos serviços de transporte no Município. Com efeito, é necessário comprovar maiores aptidões para executar estas ferramentas básicas. Além disso, neste item “b” não existe nenhuma subjetividade, pois os resultados são matemáticos.

Assim, não há qualquer ofensa ao princípio da isonomia ou existência de dados ocultos de acesso direcionado como alega a Impugnante.



O que vai ser analisado é se o licitante proponente conseguiu, através das informações disponibilizadas, obter resultados matemáticos o mais próximo possível da solução técnica correta, que é única para cada um dos 3 itens que compõem o item “b” da pontuação técnica.

Por fim, a exigência de projeto operacional não se confunde com serviço de engenharia de transporte. A engenharia de transporte está em levantar os dados constantes do Projeto Básico e definir linhas, itinerários, horário de funcionamento das linhas, matrizes origem/destino, entre outros. As atividades de engenharia de transporte são insumos do projeto operacional requerido pelo item 14.5, ‘b’ do Edital e já constam do Projeto Básico no Anexo I sendo dispensável, portanto, a “contratação de uma empresa de engenharia de transportes, a qual não prestaria o serviço por preço inferior a R\$ 50.000 (cinquenta mil reais)”.

Noutro giro, absolutamente impertinente a alegada subjetividade dos critérios avaliativos do item 14.5, ‘b’ do Edital. Os itens 8.1 a 8.3 do Anexo VI pormenorizadamente descrevem tudo o que se espera das empresas licitantes indicando **i)** a metodologia de cálculo a ser empregada, **ii)** tabelas a serem preenchidas, **iii)** diretrizes e informações relevantes, **iv)** fórmulas matemáticas, e **v)** tabela com expressa graduação de pontuações.

Demonstradas, portanto, a pertinência, adequação e isonomia no critério impugnado.

## **2.2.DA INSUFICIÊNCIA DA DESCRIÇÃO DO OBJETO E DAS INFORMAÇÕES DO SERVIÇO**

Alega a impugnante que a Administração Pública deveria ter incluído as informações solicitadas no projeto básico ou nos anexos do instrumento convocatório, a fim de que os licitantes pudessem avaliar seu interesse econômico em ingressar no pleito.

Sem razão.

Os dados relativos à frota, aos custos do serviço e às informações necessárias à elaboração das propostas encontram-se satisfatoriamente descritos no Projeto Básico e na



Planilha de Apropriação de Custos Operacionais (Anexo VII), que descreve os custos unitários dos serviços, na forma do art. 7º, § 2º, II, da Lei 8.666/93.

Tais informações são suficientes para elaboração das Propostas Técnica e de Preços exigidas no Edital.

Além disso, o edital dispôs, na cláusula 30.11, que os documentos relativos à fase interna do presente procedimento licitatório encontram-se disponíveis na Superintendência de Gestão de Recursos Materiais (local onde os documentos podem ser examinados), na forma em que prevê a Lei 8.666/93 e a Lei 8.987/95:

Art. 40. O edital conterà no preâmbulo o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada e de seu setor, a modalidade, o regime de execução e o tipo da licitação, a menção de que será regida por esta Lei, o local, dia e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como para início da abertura dos envelopes, e indicará, obrigatoriamente, o seguinte:

**IV - local onde poderá ser examinado e adquirido o projeto básico;**

V - se há projeto executivo disponível na data da publicação do edital de licitação e o local onde possa ser examinado e adquirido;

Art. 21. Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, **estarão à disposição dos interessados**, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Como referido no item anterior, o Impugnante confunde as informações de engenharia de transportes, devidamente disponibilizadas no Projeto Básico e nos documentos



da fase interna disponibilizados conforme cláusula 30.11 do Edital, com a constatação de perícia técnica para a prestação de serviços exigida pelo item 14.5, 'b'.

De fato o órgão licitante já possui os dados de engenharia de transportes, **haja vista que foram todos disponibilizados a todos os licitantes**. Todos os estudos e documentos internos foram disponibilizados para consulta conforme art. 40, IV da Lei no 8.666/93 conforme atesta o item 30.11 do Edital:

30.11. O edital, seus anexos, e os estudos de racionalização do sistema constantes da fase interna, poderão ser obtidos e consultados na Superintendência de Gestão de Recursos Materiais, situada na Rua dos Carijós, 45, Centro, na cidade de Pouso Alegre/MG ou obtido no site: [www.pousoalegre.mg.gov.br](http://www.pousoalegre.mg.gov.br), serviços online, aba licitações.

Ademais, como bem pontuado pela Impugnante, o Município de Pouso Alegre realizou a licitação para contratação de empresa especializada em engenharia de transportes, sendo o processo público e disponível para todos os interessados desde a data de 26/07/2017<sup>1</sup>, de modo que a eles tem acesso todas as empresas participantes da presente licitação, inexistindo, com isso, sigilo de documentos por parte do Município de Pouso Alegre. Assim, os critérios estão suficientemente delimitados e descritos, não havendo que se falar em subjetividade.

Ante o exposto não há a alegada violação aos arts. 18 e 21 da Lei no 8.987/95.

### **2.3.DA NULIDADE DA EXIGÊNCIA DE COEFICIENTES MÁXIMOS DE DESCONTOS**

Aduz a impugnante a nulidade da fixação de coeficientes máximos de descontos, uma vez que todos os licitantes que se propuserem a ingressar no pleito vão apresentar propostas idênticas, perdendo todo o sentido da escolha da licitação do tipo técnica e preço.

<sup>1</sup> Disponível em: [http://www.pousoalegre.mg.gov.br/novo\\_site/licitacao.asp](http://www.pousoalegre.mg.gov.br/novo_site/licitacao.asp).



Sem razão.

A impugnante, que em impugnação à versão anterior do edital aduziu a nulidade do mesmo por ausência de parâmetros objetivos de aferição da proposta, agora vem alegar a nulidade pelo estabelecimento de coeficientes máximos de desconto. Resulta nítido o propósito protelatório do impugnante, que, diga-se de passagem, é a atual prestadora do serviço de transporte no Município.

Se, por um lado, a primeira versão do edital cumpriu as recomendações constantes do Tribunal de Contas de Minas Gerais, no Agravo nº 951405, de relatoria do Conselheiro. Mauri Torres, por outro lado, entendeu-se, considerando a necessidade de não adjudicar concessões a propostas inexequíveis, que deve haver o estabelecimento de índices de consumo mínimos, evitando-se, em regra, que os licitantes possam propor valores abaixo destas referências, o que impedirá, futuramente, que a concessão possa ter o seu equilíbrio econômico-financeiro comprometido por não conseguir atingir os parâmetros erroneamente propostos.

É cediço que a súmula 262 do TCU dispõe que:

O critério definido no art. 48, inciso II, § 1º, alíneas “a” e “b”, da Lei nº 8.666/93 conduz a uma presunção relativa de inexequibilidade de preços, devendo a Administração dar à licitante a oportunidade de demonstrar a exequibilidade da sua proposta.

Do mesmo modo, o Acórdão 3478/2018, Segunda Câmara, recomendou que a Administração Pública “*abstenha-se de, no correspondente edital, estabelecer limites mínimos tendentes a resultar automaticamente na desclassificação de proposta aparentemente inexequível, sem a prévia oportunidade de a licitante interessada demonstrar a viabilidade da sua proposta, com ofensa, assim, à jurisprudência do TCU (v.g.: Acórdão 363/2007, do Plenário, e Acórdão 1.720/2010, da 2ª Câmara)*” – grifos no original.

Por isso, o edital dispôs que:

15.3.O valor da oferta do licitante deverá conter 2 (duas) casas decimais após a virgula, e não poderá ser inferior ao valor mínimo e



nem superar o valor máximo indicado abaixo, sob pena de desclassificação da proposta, **observado o disposto na Súmula 262 do TCU.**

Desse modo, tem-se que o edital encontra-se alinhado à jurisprudência da Corte de Contas da União, uma vez que, em todo caso, deve ser observado o disposto na Súmula 262 do TCU, tendo a licitante a oportunidade de demonstrar a exequibilidade de sua proposta.

Por fim, consigna-se que a prestação do serviço de transporte coletivo em uma cidade se caracteriza pela adequação às necessidades da população e pela continuidade da mesma todos os dias da semana. Ao estabelecer estes limites, o poder concedente busca afastar propostas inexequíveis que poderão ensejar em rescisão contratual, obrigando a fazer nova licitação e, principalmente, prejudicar os usuários do serviço com a sua descontinuidade ou uma qualidade diferente daquela contratada.

Experiências vividas em algumas cidades brasileiras mostraram que, no afã de vencer uma licitação, os proponentes oferecem descontos que não poderão bancar ao longo do contrato. Por isso a necessidade de estabelecer estes parâmetros de desconto que permitam que os serviços sejam prestados ao longo de todo o tempo de duração do contrato, resguardando, no entanto, a possibilidade prevista pelo TCU do proponente demonstrar a exequibilidade da sua proposta por coeficientes fora dos limites apresentados.

#### **2.4. DA AUSÊNCIA DE DEFINIÇÃO DA TARIFA MÁXIMA**

Alega a impugnante que a Administração Pública não definiu no edital de licitação o valor da tarifa máxima que poderá ser apresentada pelos licitantes, não permitindo, assim, o conhecimento prévio pelos interessados da tarifa para a execução deste contrato.

**Sem razão.**

O Anexo VII do edital de licitação, intitulado “Planilha de Apropriação de Custos Operacionais”, em seu item A. “Planilha de Apropriação de Custos”, apresenta planilha detalhada com o cálculo tarifário, incluindo o resultado final da tarifa máxima.



Para além do valor máximo estabelecido no Anexo VII, é evidente numa licitação de técnica e preço que o valor final da tarifa dependerá da proposta comercial do licitante vencedor. Neste sentido dispõe o art. 9º da Lei no 8.987/95:

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

As alegações da Impugnante no sentido de ser necessário o prévio conhecimento do valor da tarifa para a realização de estudo de viabilidade econômica desvirtuam o próprio objetivo da licitação.

Cada licitante deverá calcular seu custo total para a prestação dos serviços e, tendo capacidade de ofertar o serviço a tarifa inferior à máxima, fazer sua proposta comercial de desconto no valor da tarifa. Assim é que a viabilidade econômica é aferida pelo próprio participante no momento em que verifica ser capaz de prestar o serviço nas condições estabelecidas a preço inferior ao máximo calculado pelo Município.

O valor inicial da tarifa será ajustado de acordo com a proposta comercial do licitante vencedor do certame, conforme estabelecido pelo art. 9º da Lei no 8.987/95.

Dessa forma, equivocada a impugnante em sua alegação de ausência de definição do valor máximo da tarifa a ser implementada.

## **2.5.DA AUSÊNCIA DE FIXAÇÃO DE TARIFA RURAL**

Afirma a impugnante que é ilegal a tarifa máxima inicial fixada pela Prefeitura em relação às linhas urbanas, sem qualquer estudo tarifário para as linhas rurais, de modo que deveria o Poder Público calculá-las individualmente. Sem razão.



Conforme o Anexo I do edital em epígrafe (Projeto Básico), a tarifa urbana no Município de Pouso Alegre/MG, atualmente, é de R\$ 3,60 para o transporte urbano e R\$ 4,80 para o transporte rural, sendo esta 33% superior àquela.

O cálculo do custo dos serviços é feito através de uma planilha única, por tipo de veículo. No caso do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Pouso Alegre, adotaram-se os seguintes tipos de veículos: micro-ônibus, miniônibus e ônibus básico.

Em função da quantidade de veículos por tipo e da quilometragem mensal estimada para operação dos serviços, independentemente do veículo ser utilizado no sistema urbano ou no sistema rural, calcula-se o custo total mensal do serviço, conforme planilha constante do Anexo VII do edital.

O equilíbrio econômico-financeiro do contrato dar-se-á através de pagamento de tarifa pelos usuários do sistema de transporte, urbano e rural, pelas receitas acessórias, quando ocorrerem, e pelo subsídio previsto no edital. Desta forma, a tarifa do serviço é calculada de modo que o total de receitas arrecadadas seja suficiente para cobrir os custos dos serviços.

O edital define que a tarifa do serviço rural será 33% mais cara do que a tarifa do serviço urbano. Com efeito, a partir da estimativa do número de passageiros do transporte urbano e do número de passageiros do transporte rural, é possível obter-se o número de passageiros equivalentes total do sistema, considerando-se que cada passageiro urbano será igual a um passageiro equivalente e cada passageiro rural será igual a 1,33 passageiro equivalente.

Dividindo-se o custo total do serviço, já descontado das receitas acessórias e do subsídio, pelo número total de passageiros equivalentes do sistema, obter-se-á a tarifa do serviço urbano a ser adotada. Multiplicando-se este valor por 1,33 obter-se-á a tarifa do serviço rural.

Portanto, não há necessidade de construírem-se duas planilhas, uma urbana e uma rural, para o cálculo das tarifas, pois as regras estabelecidas no edital são suficientes para que o cálculo de ambas as tarifas seja obtido através da utilização de uma única planilha.



## 2.6.DOS CRITÉRIOS PARA O REAJUSTE DAS TARIFAS

A impugnante alega a ausência de fórmula paramétrica para reajustes das tarifas, nos termos do art. 40, XI c/c 55, III, da Lei 8.666/93 c/c art. 18, VIII c/c art. 23, IV, da Lei 8.987/95. Sem razão.

Tanto a revisão quanto o reajuste do valor das tarifas no Município de Pouso Alegre/MG *seguirão as diretrizes constantes da Lei Ordinária Municipal 5.710/2017*, que assim dispõe:

### CAPÍTULO VII

#### DA TARIFA

Art. 29. A política de preços, tarifas e reajustes será definida pelo Chefe do Poder Executivo, após análise, por corpo técnico designado por Portaria, da planilha de custo apresentada, com emissão de parecer conclusivo encaminhado ao CMTT para deliberação pelo Chefe do Poder Executivo, atendendo as seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;



VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades, e

VIII - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

Parágrafo único. O Município deverá divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 30. **O reajuste** da remuneração da tarifa concessionária será procedido mediante **atualização periódica da planilha de custos**, observados os níveis de eficiência, regularidade e produtividade da contratada, especialmente os fatores indicados no item da referida planilha, referentes aos critérios de reajuste dos preços dos insumos.

Art. 31. A revisão da planilha de custos-padrão será determinada pelo Chefe do Executivo sempre que ocorrerem alterações nas especificações dos serviços, seja de ordem quantitativa ou qualitativa, ou diante da ocorrência de caso fortuito ou de força maior que comprometa o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

As disposições legais mencionadas pela Impugnante atestam a necessidade de haver **i)** previsão de reajuste da tarifa, **ii)** periodicidade da revisão da tarifa, **iii)** critérios objetivos de reajuste, e **iv)** correspondência com a variação de preço dos insumos.

A cláusula 6, itens 6.1 a 6.3 do Edital, cumprem com os requisitos 'i' e 'ii', vez que preveem o reajuste anual da tarifa, sempre no mês de Dezembro. Os itens 'iii' e 'iv' são preenchidos pela remissão do Edital à Lei no 5.710/16 de Pouso Alegre, que em seu art. 29 estabelece critérios objetivos para o reajuste, e pelas informações do Anexo VII do Edital, que discrimina os critérios de reajuste com base na variação dos preços dos insumos.



Assim, não há qualquer irregularidade na forma de reajuste prevista no Edital.

## 2.7.DA APRESENTAÇÃO DO ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICA

Aduz a impugnante que o edital é completamente omissivo quanto ao formato e às informações a serem apresentadas no estudo de viabilidade econômica.

Sem razão.

A necessidade de apresentação de estudo de viabilidade econômica por parte da licitante visa a auxiliar a Administração Pública de modo a aferir a exequibilidade das propostas dos licitantes, uma vez que propostas inexequíveis podem causar grave lesão ao interesse público.

A despeito da existência de projeto básico e planilhas corretamente definidas pela administração, há que se considerar que esta não detém todo o conhecimento acerca da atividade que pretende contratar, o que gera o fenômeno denominado de “**assimetria de informações**”. Sobre o tema, afirma Marçal Justen Filho:

Um dos postulados da economia consiste em que a parte que recebe uma prestação não dispõe do conhecimento que é detido por aquele que efetivamente a executa. A isso se denomina de assimetria de informações. Em síntese, a parte que executa a prestação adquire conhecimento que não são trazidos ao público e que se constituem numa espécie de segredo comercial (JUSTEN FILHO, 2014, p. 191).

Nesse desiderato, assevera Marçal (2014, p. 192), ainda, que

Excluídas certas soluções ou certos itens reputados como essenciais pela Administração, **caberá ao particular a autonomia para inovar os termos da planilha de custos**. Isso significa que o particular atinja à conclusão de que o **objeto pode ser executado mediante soluções e custos distintos daqueles estimados pela Administração. Em tal**



**caso, caberá a ele apresentar a planilha contendo as próprias projeções.** A Administração poderá realizar diligências para verificar se a seriedade e a exequibilidade da proposta. Essa autonomia envolve, inclusive, a margem de lucro propiciada pelo empreendimento. **É vedado à Administração padronizar o referido item, o que colide com a garantia constitucional da livre iniciativa** (CF/1988, art. 170).

Logo, não se pode desconsiderar a previsão de soluções comerciais aliadas a vantagens competitivas que advém da expertise do licitante, o que certamente é decisivo para a contratação mais vantajosa, com a redução de custos a serem desembolsados pelo poder público. E tal como afirma o festejado administrativista, a adoção de planilha por parte da Administração não elimina a autonomia privada (JUSTEN FILHO, 2014, p. 192).

Assim, **não poderia a Administração Pública limitar a forma de realização dos estudos de viabilidade por parte do licitante, sob pena de violação à autonomia privada.** Além disso, os dados relativos à forma de realização encontram-se no projeto básico e na planilha de apropriação de custos, sendo suficientes para elaboração do estudo de viabilidade econômica:

15.8.4. Junto com a Proposta de Preços deverá ser entregue um estudo/demonstrativo de viabilidade econômica da proposta, considerando os descontos fornecidos, sob pena de desclassificação do licitante, nos termos da Súmula 262 do TCU. Para elaboração dos estudos econômicos, **deverão ser utilizados os dados previstos para início de contrato, conforme apresentados no Anexo I, e as declarações vinculantes constantes em sua Proposta Técnica.**

Projeto Básico - Item 07 - [...]. **Para efeito de elaboração do Estudo de Viabilidade Econômica, a licitante deverá considerar um custo total anual de R\$ 32.000,00 (trinta e dois mil reais), já considerando todos os abrigos a serem mantidos.**



**Os abrigos a serem mantidos serão determinados pelo Poder Concedente, através de Ordem de Serviço.**

Anexo VII - Para verificação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, e consequente avaliação da tarifa necessária para cobrir os custos operacionais incorridos, será adotada, no decorrer do prazo contratual, a PLANILHA DE APROPRIAÇÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS, a seguir apresentada e constante do estudo de viabilidade da fase interna.

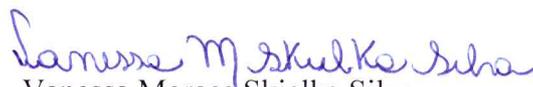
Desse modo, deverá a(s) licitante(s) se utilizar das informações do Projeto Básico, considerando os custos acerca da manutenção dos abrigos, bem como os constantes na planilha orçamentária de custos (Anexo VII).

Assim, não assiste razão à impugnante.

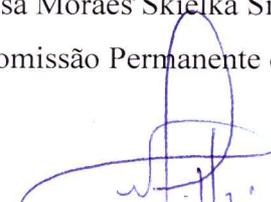
### III. CONCLUSÃO

Diante de todo o exposto, considerando as razões apresentadas, a Presidente da Comissão de Licitação Permanente, juntamente com a Autoridade Superior, concluem por: conhecer e, no mérito, não prover a presente impugnação.

Pouso Alegre/MG, 17 de julho de 2018.

  
Vanessa Moraes Skielka Silva

Presidente da Comissão Permanente de Licitações

  
Wagner Mutti Tavares

Secretário Municipal de Trânsito e Transporte