DÚVIDAS MAIS FREQUENTES – SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO: LICITAÇÕES E CONTRATOS

Nota: As respostas às perguntas abaixo representam o entendimento do Procurador do Ministério Público de Contas Glaydson Santo Soprani Massaria

1- Qual o critério de julgamento mais adequado a ser adotado nas licitações para as concessões de transporte público local?

Entende o Ministério Público de Contas que dentre os critérios de julgamento previstos no art. 15 da Lei de Concessões, o único que atende ao princípio da modicidade tarifária é o tipo licitatório menor tarifa. Por esse critério o julgamento é realizado de forma eminentemente objetiva, vencendo a licitação aquele que oferecer o serviço nos padrões da especificação técnica com o menor custo possível.

2- Por que o pagamento da outorga não é compatível com as licitações para concessão de transporte coletivo local?

O pagamento da outorga é um valor entregue pelo licitante vencedor ao poder concedente, como contrapartida ao direito de explorar o serviço. Trata-se de instituto previsto no art. 15, II, VI, VII, da Lei de Concessões. Por se tratar de serviço essencial (art. 30, V, CR/1988), o transporte coletivo deve ser oferecido ao usuário com o menor custo possível, de forma a garantir a máxima efetividade da Constituição. Nesse sentido, o Ministério Público de Contas rejeita a utilização do pagamento da outorga nessas concessões, por consistir tal despesa em custos do operador com impacto direto sobre a tarifa, contrariando o princípio da modicidade tarifária.

3- Qual a importância do projeto básico nas licitações para concessão de serviço de transporte coletivo local?

A elaboração de um projeto básico consistente é de fundamental importância para o sucesso da concessão de transporte coletivo municipal. É o projeto básico que demonstrará todas as características da realidade da demanda local, da topografia, o tipo de vias, os horários de pico, o tamanho da frota necessário, sua idade média e máxima, os custos a comporem a tarifação e todas as variáveis que interferirem na disponibilização do serviço à comunidade. Deve o projeto básico ser elaborado previamente, norteando a elaboração do edital e dele fazendo parte.

4- Porque não devo usar apenas a planilha GEIPOT em concessões de transporte público coletivo?

A planilha GEIPOT foi elaborada para que se determinasse o valor da tarifa por meio da utilização de custos médios. Nessa metodologia, há pré-fixação da tarifa, a qual deve abranger a cobertura dos custos totais da operação, mais uma taxa de retorno sobre o capital investido. Ao longo prazo, isso faz com que a tarifa fique cada vez mais cara.

Ocorre que, atualmente, essa metodologia tem que ser adaptada para permitir a fixação da tarifa pela regulação do preço limite. Nessa sistemática, o poder concedente fixa a tarifa máxima, abrindo a competição regulada pelo oferecimento do menor preço ao usuário.

5- Posso contratar o planejamento junto com a operação do serviço de transporte público?

Não. O concessionário não pode ter a função de planejamento e controle do serviço de transporte público.

A Prefeitura deve ter como prática rotineira o levantamento de informações sobre o cumprimento do contrato por parte do concessionário, bem como estudos sobre a demanda do sistema de transporte, sua receita etc.

Se a Prefeitura não tiver essas informações e necessitar de consultoria nessa área, ela poderá contratar esses serviços, mas de maneira totalmente desvinculada do serviço de operação do transporte público.