

CONCESSÃO

## A operação do corredor São Mateus/Jabaquara

**Pedro Luiz de Brito Machado**

e-mail: [emtua02@originet.com.br](mailto:emtua02@originet.com.br)

Superintendente de Desenvolvimento da EMTU-SP



### DADOS FÍSICOS E OPERACIONAIS DO CORREDOR

O corredor de trolebus São Mateus-Jabaquara localiza-se na Região Metropolitana de São Paulo e se caracteriza como importante agente de integração da região do ABCD com as regiões sul e leste do Município de São Paulo.

A partir do Jabaquara, no Município de São Paulo, onde o corredor se integra à rede do metrô, a canaleta exclusiva para ônibus atende a Capital e adentra os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo e Santo André, retornando ao Município de São Paulo em São Mateus, onde se integra às linhas de ônibus da Capital. Em Santo André, o corredor propicia, também, uma integração com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.

Ao longo dos seus 33 km de extensão, 30 km em via segregada e 3 km em via compartilhada, o sistema permite a integração através de nove terminais. Os lindeiros à canaleta são captados através de 111 pontos de parada. No terminal de São Bernardo do Campo, o corredor apresenta, ainda, um ramal até o terminal Ferrazópolis, no mesmo município.

A demanda de 250.000 passageiros/dia tem sido atendida por uma frota de 189 veículos, sendo 46 trolebus padron, 120 diesel padron e 23 diesel padron articulados. Tal frota permite operar com um padrão de serviços de 5,4 passageiros/m<sup>2</sup> (média pico da manhã) e intervalo máximo, de cada uma das 10 linhas que compõem o corredor, de 20 minutos. O índice de passageiros por km é de 5,39 (passageiros transportados) e de 3,85 (passageiros pagantes).



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

O corredor, desde o início de sua operação em 1988, já opera sem cobrador, utilizando-se de bilhetes magnéticos do tipo Edmolnson.

O índice de aceitação dos usuários é avaliado semestralmente através de pesquisas ANTP/Gallup, tendo o corredor recebido índices superiores até aos do metrô, nas últimas pesquisas, já sendo considerado padrão internacional.

Todo o viário central segregado foi concebido e implantado em concreto; as pistas laterais para tráfego local foram construídas em asfalto. Ao viário foram incorporados tratamentos paisagísticos específicos aliados a projetos especiais de sinalização horizontal, vertical e semafórica.

Os nove terminais de integração e os 111 pontos de parada receberam tratamento arquitetônico esmerado, buscando-se integrar o corredor e seu mobiliário ao contexto urbano existente.

Todo o tratamento do corredor foi projetado para operação única com veículos de tração elétrica - trolebus; a rede aérea e as subestações foram implantadas quase que na sua totalidade.

### GESTÃO DO CORREDOR (1988-1995)

O corredor de trolebus São Mateus-Jabaquara foi implantado com recursos do Governo do Estado de São Paulo, pela Companhia do Metrô. Para iniciar a operação, com trolebus, o próprio Metrô adquiriu os primeiros 46 veículos de tração elétrica.

A operação foi terceirizada, através de licitação. Os 46 trolebus, de propriedade do Metrô, passaram a ser operados, também, pela iniciativa privada. Ainda em 1988, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU - SP passou a gerenciar o sistema, em substituição à Companhia do Metrô de São Paulo.

### SITUAÇÃO EM 1995

Em meados de 1995, o sistema do corredor, sob o aspecto operacional, constituía-se em padrão de serviços de transporte público, por ônibus.

Sob o aspecto de gestão, os contratos de terceirização estavam vencidos, ou prestes a vencer, urgindo-se, portanto, a necessidade de se proceder a nova licitação.

Nesta ocasião, permanecia ainda o número inicial de trolebus: 46 veículos; os demais 143 ônibus eram movidos a diesel e continuavam a rodar sob uma rede elétrica aérea existente e paga com recursos públicos, desafiando a lógica e provocando a ira dos que não desconsideraram investimentos anteriores feitos.

As vantagens do trolebus face aos veículos diesel já são conhecidas: a emissão de poluentes atmosféricos é nula, a emissão de ruídos é menor do que o do fundo normal das vias urbanas.

Convém observar que as vantagens apontadas, quando considerados todos os ônibus, caminhões e automóveis da Região Metropolitana de São Paulo, realmente se diluem e são desprezíveis. Para os residentes, comerciantes ou trabalhadores, lindeiros ao corredor, os predicados do trolebus são bastante relevantes e podem significar a não degradação da área de influência da canaleta.

Não estamos aqui querendo levantar a celeuma de que a construção de um corredor de ônibus diesel degrada uma área. Aliás, consideramos que todos os corredores de ônibus existentes não foram realmente construídos pelos administradores públicos de transporte: da mesma forma que a topografia de uma área e a existência de chuvas fez nascer os rios e córregos, a configuração das cidades e os desejos de deslocamento de seus habitantes fez surgir os corredores de transporte de passageiros. Da mesma forma que compete aos administradores públicos de recursos hídricos melhorarem as condições de escoamento das águas, compete aos administradores públicos de transporte melhorarem as condições de escoamento dos ônibus. Os primeiros constroem piscinões e/ou canalizam cursos d'água, os segundos constroem terminais e/ou criam vias exclusivas para os ônibus; ambos em cursos já existentes.

Além das vantagens ambientais, os trolebus possuem aceleração e frenagem controladas o que garante a estes veículos uma velocidade média maior do que a dos veículos diesel, principalmente no caso de corredores em faixa segregada.

A grande vantagem do trolebus, contudo, é a preferência dos usuários por este tipo de veículo de transporte coletivo face, por exemplo, aos veículos diesel.

A primeira questão que se buscou responder, em meados de 1995, foi exatamente essa: por que, em 7 anos de operação, não se conseguiu incrementar o número de veículos trolebus, considerando-se a quase unanimidade da aceitação dos predicados deste tipo de veículo?

A resposta a essa indagação repousava na questão custos e tarifas:

- a legislação atual não permite contratos de prestação de serviços com prazos de duração superiores a cinco anos;
- malgrado se poder admitir a vida útil dos veículos trolebus como maior do que o dobro da vida útil dos equivalentes diesel, nas mesmas condições de operação e manutenção, o custo inicial para aquisição de um veículo trolebus também é o dobro do custo do veículo equivalente movido a diesel;



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

- os níveis tarifários atuais, ainda suportáveis pela população, não permitem que os veículos trolebus sejam totalmente amortizados, dentro dos prazos permitidos por lei de cada contrato, ou seja: cinco anos. Tal prazo é, também, incompatível com a vida útil dos trolebus.

Diante deste cenário, restavam à administração pública, interessada em aproveitar investimentos anteriores feitos e em incrementar o número de veículos trolebus no corredor, duas opções: adquirir ela mesma os veículos e transferir à iniciativa privada apenas a operação dos mesmos ou assinar contratos com prazos mais longos, compatíveis com a vida útil esperada do veículo, o que só seria legalmente possível através de contratos de concessão.

A primeira opção foi de imediato descartada pela impossibilidade financeira dos cofres do Tesouro do Estado. A segunda opção, um contrato de concessão, foi a escolhida, não só por desobrigar o Estado de novos investimentos, como também por permitir, através da iniciativa privada, uma redução de tarefas e obrigações e conseqüentemente das dimensões do Estado, o que se coadunava com o então recém criado Programa de Privatização e Parcerias concebido pelo Governo do Estado.

## A LICITAÇÃO - CLÁUSULAS RELEVANTES

Uma vez definido que a operação do corredor seria transferida à iniciativa privada através de concessão, passou-se, então, à fase de preparo da concorrência.

O Estado de São Paulo já dispunha, em sua legislação, da Lei 7.835/91. Tal dispositivo legal permite ao Executivo prescindir de autorização específica do Legislativo para cada nova concessão.

Dessa forma, através dos decretos 40.606 de 29.12.95 e 40.781 de 18.04.96, o governador do Estado autorizou a abertura do procedimento licitatório e aprovou o regulamento da concessão. Pela Resolução STM-452 de 02.05.96, foram estabelecidas as diretrizes específicas do procedimento licitatório e foi delegada à EMTU/SP a execução da licitação.

O objeto da concessão era a operação do transporte de passageiros do corredor e a manutenção do respectivo sistema viário. A seguir são apresentadas e comentadas algumas cláusulas relevantes do Edital.

### Trolebus existentes

Considerando que o Estado, através da EMTU, já dispunha de uma série de ativos destinados, unicamente, à operação do corredor dos

quais se destacam os 46 trolebus, surgiu a questão da finalidade a ser dada a estes bens. A opção natural, a alternativa clássica, seria a de se permitir que o concessionário operasse os veículos mantendo-os, contudo, como patrimônio da EMTU.

Tal alternativa acarretaria, fatalmente, alguns problemas administrativos futuros e obrigaria a EMTU/SP a manter uma equipe de empregados para averiguarem e fiscalizarem se o bem público estava sendo mantido e conservado consoante uma especificação já definida em Edital.

Tais veículos já contavam com cerca de oito anos de uso e fatalmente deveriam ser submetidos a algum tipo de reforma, ou modernização, nos 20 anos de duração do contrato. Evidentemente, tais intervenções, em bens públicos, deveriam ser submetidas a procedimentos licitatórios, o futuro contrato sofreria todos os percalços que este tipo de serviços de reforma sofre em contratos com a administração pública.

A opção escolhida foi a de que o licitante vencedor compulsoriamente adquirisse tais ativos a valores e condições de financiamento já definidos no Edital, ou seja a EMTU vendeu e financiou ao licitante vencedor tais bens.

Mais adiante teceremos alguns comentários sobre o suporte jurídico deste procedimento, visto não ter sido promovido um leilão dos bens, mas a sua comercialização a um preço predefinido.

### Operação integral com trolebus

Conforme o já dito anteriormente, a frota necessária à operação do corredor corresponde a 189 veículos. Destes quase 200 veículos, o corredor operou, por cerca de 7 anos, com apenas 46 trolebus.

O Edital exigiu que, 60 meses após a assinatura do contrato, a operação passe a ser feita, exclusivamente, com veículos de tração elétrica. O Edital apresentou, ainda, um cronograma mínimo de eletrificação, praticamente linear ao longo dos 60 meses. A operação poderia se iniciar, portanto, com os 46 trolebus recém adquiridos pelo concessionário e para o restante da frota tolerar-se-ia a operação com veículos movidos a diesel, respeitando o cronograma de eletrificação apresentado em Edital.

### Incentivo à eletrificação da frota

Objetivando garantir o cumprimento do cronograma mínimo de substituição da frota diesel pela frota trolebus e de se buscar, por parte do concessionário, uma aceleração deste cronograma, o Edital previu, além de pesadas multas diárias e de perdas de garantias

contratuais pela não efetivação da substituição, a existência de incentivos, em espécie, pela troca de cada veículo diesel por equivalente trolebus.

Tais incentivos correspondiam a 0,0169% da receita para cada veículo padron comum substituído e 0,0307% da receita para cada veículo articulado substituído. Tais valores foram calculados tomando-se por base a diferença entre os custos totais de operação de um veículo movido a diesel e de um trolebus, em um contrato hipotético de 20 anos, onde um veículo trolebus ou dois veículos diesel tenham sido totalmente amortizados no contrato, tendo o investidor considerado em suas projeções uma taxa de retorno de 14% a.a.

### Garagem do concessionário

O Edital definiu que as instalações existentes, quer administrativas, quer operacionais, também construídas pelo Estado quando da implantação do corredor, fossem cedidas durante o período contratual ao concessionário.

A decisão tomada deu um destino às instalações existentes que perderiam a finalidade com a transferência do corredor à iniciativa privada, permitiu a redução dos custos da EMTU na guarda e manutenção dessas áreas e propiciou uma redução substancial dos investimentos necessários ao contrato o que passou a servir de ponto de atratividade à concorrência.

### Receita do concessionário e pagamentos compulsórios ao Estado

Toda a receita oriunda do pagamento da tarifa pelos usuários será do concessionário; a esta receita poder-se-ão agregar entradas adicionais, como publicidade nos veículos e no viário, não vedadas em lei. O Edital definiu que 10% do lucro líquido auferido provindo destas receitas adicionais seja remetido, pelo concessionário ao poder concedente e que cada projeto de publicidade seja submetido a aprovação específica da EMTU, delegada do poder concedente na fiscalização do contrato de concessão.

À receita provinda do pagamento das tarifas, o concessionário arcará, obrigatoriamente, com três descontos; dois já definidos no Edital e que, conseqüentemente, já estão aceitas pelo futuro concessionário e um terceiro, a ser definido pelo licitante em sua proposta e que se constituirá no definidor da licitação, ou seja: o proponente melhor classificado será o que oferecer o maior percentual de retorno da receita tarifária ao Estado.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

O valor fixado da primeira parcela, no Edital, foi de 15% da receita. Tal percentual, dentro do nível tarifário vigente quando da elaboração dos documentos da licitação, cobria os custos da EMTU, gerenciadora do sistema, na manutenção dos terminais e na fiscalização da concessão. Essa parcela de 15% permanecerá vigindo durante todo o período da concessão, ou seja, por 20 anos.

A segunda parcela, também definida no Edital, veio a corresponder a 1,5% da receita. A finalidade desta parcela é a de que o concessionário possa amortizar os ativos, compulsoriamente adquiridos, dentre os quais se destacam os 46 trolebus adquiridos e já citados.

A definição do valor deste percentual considerou a demanda registrada de passageiros, o nível tarifário vigente, o valor de mercado dos bens adquiridos, uma taxa de financiamento de 6,5 % a.a., e um prazo aproximado para quitação da dívida de 10 anos. Caso, portanto, sejam mantidos a demanda e o nível tarifário vigente, esta parcela será descontada durante 10 anos, ou seja: a parcela será descontada enquanto perdurar a dívida contraída associada aos encargos financeiros definidos em Edital e, portanto, já pactuados.

A terceira parcela foi concebida como a definidora da licitação e buscava representar o que cada licitante poderia ofertar, a mais, ao Estado, pelo negócio oriundo da concessão que o proponente vencedor virá a receber.

Nota-se, portanto, que está se tratando de uma licitação de maior oferta pelo negócio da concessão como um todo e foi exatamente esta parcela que deu respaldo jurídico à venda compulsória de ativos nas condições já comentadas. O desconto dessa terceira parcela perdurará durante todo o período da concessão.

O Edital deixou claro que os valores oferecidos pelo Estado, como incentivo à eletrificação, em qualquer instante contratual, nunca poderão ser superiores aos percentuais oferecidos pelos proponentes nessa terceira parcela.

### Garantia do reajuste da tarifa

O Edital apresentou o valor da tarifa vigente quando da época da publicação do Edital (R\$ 1,00), informou o início da vigência desse valor e forçou, por parte dos proponentes, o reconhecimento de que a quantia apresentada era a adequada para a prestação do serviço concedido e para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O Edital informou ainda que a determinação do valor da tarifa era, e continuará sendo, atribuição exclusiva do poder concedente.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

Foi garantido aos proponentes que a tarifa sofrerá reajustes anuais, podendo tal periodicidade ser reduzida caso a legislação o permita, e que tal reajuste far-se-á consoante a variação integral do índice de preços dos serviços de transporte coletivo intermunicipal (IPTC), apurado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP (Fipe) ou pelo IGP-DI, col 2 da Fundação Getúlio Vargas, na ausência do primeiro.

Observa-se que esta cláusula de garantia de reajuste visa cobrir eventuais perdas do concessionário oriundas da diminuição do poder aquisitivo da moeda; possíveis reduções do número de passageiros transportados é risco do concessionário claramente informado no Edital.

A inserção desta cláusula de garantia de reajuste objetivou dar mais segurança aos proponentes contra a utilização política quando do aumento das tarifas. Nota-se que a licitação objetivava um contrato de 20 anos.

### Cláusulas sobre procedimento para quando do reajuste das tarifas

Com o objetivo de evitar eventuais ações especulativas que poderiam ocorrer quando da existência dos reajustes tarifários, como a compra antecipada de bilhetes a valores antigos e a sua utilização quando da vigência da nova tarifa, o texto do Edital instituiu o FAD (fator de acréscimo diário) o qual vigirá por 30 dias após o início de cada reajuste.

Nesse período de 30 dias, o concessionário receberá, quando couber, de forma linear e gradativa, o acréscimo tarifário, criando-se um gradiente que objetiva minimizar o efeito especulativo possível, mormente no caso dos vales transporte cuja comercialização permanecerá, direta ou indiretamente, com o Poder Público.

Nesses 30 dias, os percentuais a serem devolvidos ao Estado seguirão o FAD. Evidentemente, a tarifa paga nas bilheterias, pelos usuários, não considerará o fator de aumento diário; para os passageiros, o aumento da tarifa permanecerá, portanto, discreto.

### Cláusula para o cálculo do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato

O Edital deixou claro que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato é um direito de ambas as partes - poder concedente ou concessionário -, podendo ocorrer o desequilíbrio dentro de duas hipóteses:

- modificação unilateral imposta, pelo poder concedente, das condições do contrato, desde que, em resultado direto dessa modificação, verifique-se para o concessionário uma alteração dos custos ou da receita, para mais ou para menos;



– alterações legais de caráter específico, relacionados com serviços pertinentes à concessão que tenham impacto direto sobre as receitas ou sobre os custos, para mais ou para menos.

Observa-se que as cláusulas que tratam das tarifas e do desequilíbrio do contrato se, de um lado, dão tranquilidade ao concessionário no que tange a reajustes, limitam-lhe e determinam os seus ganhos no caso de, por quaisquer motivos, o poder concedente determinar um aumento de tarifa superior à variação dos índices definidos.

O arredondamento da tarifa por problemas de troco, por exemplo, é algo que sempre acontece quando da aplicação dos reajustes; caso se arredonde, para mais, caberá ao poder concedente o direito à recomposição; caso se arredonde, para menos, caberá ao concessionário tal direito.

De uma forma geral, a recomposição do equilíbrio financeiro será feita quer pela revisão do valor da tarifa, quer pela variação da parcela oferecida pelo concessionário em sua proposta, quer pela combinação de ambos.

### Cláusulas dos padrões operacionais exigidos

O Edital apresentou os parâmetros operacionais que vieram a gerar a programação atual das linhas (passageiros por metro quadrado no pico e entrepico e intervalo entre partidas), informou ainda a programação atual das linhas e deu como certa que tal programação deveria ser seguida, no mínimo, por 90 dias após a assinatura do contrato da concessão.

Durante todo o correr do contrato, o concessionário poderá propor alterações na programação das linhas que respeitem os parâmetros operacionais fixados no Edital. Tais proposições serão analisadas pela EMTU e, confirmada sua adequação aos parâmetros, poderão ser implantadas.

O prazo de 90 dias para o eventual primeiro rearranjo objetivou eliminar a possibilidade de problemas iniciais quando da assinatura do contrato: como à programação está associada a frota necessária e tal frota, conforme comentaremos adiante, deverá ser submetida à vistoria antes da assinatura do contrato, temeu-se que, de início, o licitante vencedor já apresentasse uma frota inferior à esperada, alegando que tal frota atenderia ao padrão de serviços definido. Entraríamos, então, em uma discussão técnica, associada aos entraves jurídicos que uma reivindicação do segundo colocado poderia causar. Acreditou-se que o partido adotado - fixar em 90 dias a programação atual, e conseqüentemente a frota -, foi aquele que não engessaria a criatividade técnica do futuro concessionário e não criaria problemas na licitação e na assinatura do contrato.



www.antp.org.br

O Edital, obviamente, elencou todos os procedimentos de manutenção e limpeza no viário e, com relação aos veículos, apenas aqueles que objetivavam garantir a segurança e a limpeza dos ônibus.

No que tange às penalidades pelo não cumprimento das exigências operacionais, além da legislação vigente, foram criadas cláusulas específicas desse contrato que vão de simples advertências até a cassação da concessão.

### Condições de participação

Puderam participar da concorrência empresas brasileiras ou estrangeiras, isoladamente, ou consorciadas, tendo-se admitido consórcio de empresas brasileiras, consórcio de empresas brasileiras com estrangeiras, ou ainda, consórcio de empresas estrangeiras, não limitado o número de participantes em cada consórcio.

### Empresa com finalidade exclusiva

O Edital exigiu que, após a definição da licitação, o licitante vencedor, consórcio ou empresa isolada, se constituísse em empresa única com a finalidade de atender a concessão.

Tal definição buscou permitir, no futuro, um acesso direto e permanente do poder concedente à empresa, de sorte a se evitar futuras surpresas quanto à manutenção de sua solidez.

### Obrigação do concessionário

O Edital elencou diversas outras obrigações a serem obrigatoriamente seguidas pelo concessionário das quais ressaltamos:

- fornecer ao poder concedente todos e quaisquer documentos e informações internas à empresa concessionária facultando a fiscalização e a realização de auditorias;
- manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;
- manter o poder concedente informado sobre toda e qualquer ocorrência não rotineira que envolva o objeto da concessão;
- não exceder a idade máxima de 10 anos para os veículos iniciais movidos a tração não elétrica;
- não exceder a idade máxima de 30 anos para os trolebus;
- não substituir veículos em operação por outros de idade superior;
- arcar com as despesas oriundas de eventuais alterações que se fizerem necessárias no viário ou terminais, decorrentes de alterações do material rodante propostas pelo concessionário;

- garantir, no que lhe compete, a manutenção dos índices de aceitação do corredor obtidos nas últimas pesquisas ANTP-Gallup;
- instalar, em até doze meses após a assinatura do contrato, novos equipamentos de cobrança que já se utilizem de bilhetes magnéticos do tipo Edmonson e, concomitantemente, de cartões inteligentes (*smart card*) sem contato;
- dispor, em até 12 meses após a assinatura do contrato, de uma central de operação com um sistema de controle e monitoramento com capacidade de aferir o cumprimento da programação. A central de operação deverá estar, permanentemente, interligada com a Central de Controle Operacional da EMTU.

### Obrigações do poder concedente

O Edital listou também as diversas responsabilidades do poder concedente na administração do contrato da concessão, das quais destacamos:

- fiscalizar, permanentemente, a prestação dos serviços concedidos;
- modificar, unilateralmente, as disposições regulamentares do serviço concedido para sua melhor adequação ao interesse público, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- estimular a associação de usuários, para defesa de seus interesses relativos ao serviço, inclusive para sua fiscalização;
- intervir na prestação do serviço, retomá-lo e extinguir a concessão, nos casos e nas condições previstas no contrato e legislação vigente;
- executar auditorias periódicas que irão verificar o estado de conservação do viário e os recursos técnicos utilizados;
- fazer pesquisas periódicas junto aos usuários, além daquelas semestralmente já realizada pela ANTP-Gallup;
- garantir que os eventuais incrementos de trechos compartilhados no corredor não causem impactos na operação e nos custos de manutenção do concessionário;
- contratar empresas independentes de auditoria de segurança para avaliar, propor e analisar as normas e procedimentos que objetivem garantir a segurança dos usuários e dos pedestres.

### ETAPAS DA LICITAÇÃO

Foi exigida dos proponentes a apresentação da proposta em três envelopes distintos. O procedimento licitatório desenvolveu-se em quatro etapas:

#### Documentos de habilitação - envelope 1 - 1ª etapa

Esta etapa objetivou garantir a habilitação jurídica, as qualificações técnica e econômica e a regularidade fiscal dos proponentes, candida-

tos à concessão. Como exigências específicas desta licitação foi solicitada uma garantia para licitar no valor de R\$ 1,0 milhão; que o proponente tenha, no conjunto, um capital mínimo total de R\$ 10 milhões; foram apresentados ainda alguns índices econômicos cujo atendimento obrigatório evidenciava a boa situação financeira do licitante.

#### Proposta técnica - envelope 2 - 2ª etapa

A avaliação técnica das propostas foi feita através da análise combinada de cinco elementos distintos. No caso de participação em consórcio, o Edital permitiu que fosse somada a experiência técnica de cada um dos participantes do consórcio. Os cinco elementos foram:

- experiência em operação de transporte coletivo urbano;
- experiência em operação de transporte coletivo urbano de passageiros em sistema troncoalimentado;
- experiência em operação de transporte coletivo urbano de passageiros com veículo tipo trolebus ou outros movidos a tração elétrica;
- fator referente à idade da frota que irá iniciar a operação;
- fator referente a antecipação do cronograma mínimo de substituição da frota não elétrica por trolebus.

Cada um desses critérios foi pontuado e, através de uma ponderação, definiu-se a nota técnica de cada proponente. O Edital previu que todos os licitantes que obtivessem nota técnica igual ou superior a 500 (as notas variavam de 0 a 1.000) estariam classificados e passariam à etapa seguinte em igualdade de condições.

Os critérios para a determinação das notas técnicas eram objetivos e estavam explícitos no Edital. Assim, cada proponente, antes da entrega da sua proposta, já tinha condições de determinar a sua pontuação. Procurou-se, dessa forma, obedecer a legislação que exige uma concorrência de menor preço, ou maior oferta, para as concessões e, ao mesmo tempo, garantir ao poder concedente um concessionário de razoável potencial.

Os critérios matemáticos da pontuação técnica, calculada pelo próprio proponente em suas propostas, e a possibilidade de participação em consórcio com número ilimitado de participantes, serviram de diretrizes aos licitantes para a formação de consórcios. Dessa forma, caso uma empresa ou um consórcio inicial não tivesse atingido a pontuação, este, antes da entrega das propostas, deveria inserir outros agregados no consórcio até poder ser atingida a nota mínima (500). Não foi exigida nota mínima em nenhum dos cinco elementos para avaliação da nota técnica. Assim o proponente poderia, eventualmente, tirar nota zero em algum dos elementos e ainda ser classificado.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

### Proposta de preço - envelope 3 - 3ª etapa

O Edital solicitou que, no 3º envelope, os proponentes informassem o percentual adicional da receita oferecida ao Estado, além dos 16,5% já citados.

O valor desse percentual definiu o primeiro classificado na licitação. Ainda nesse envelope, cada proponente deveria apresentar o seu fluxo de caixa do negócio, fluxo este que deveria justificar o percentual oferecido. Toda a metodologia para o preenchimento do fluxo de caixa da concessão foi exaustiva e detalhadamente apresentado no texto do Edital.

### Apresentação da frota para vistoria - 4ª etapa

O texto da licitação previu que, em até 90 dias após a publicação da classificação da licitação, o licitante primeiro classificado deveria apresentar a frota inicial para vistoria, munido da documentação que legitimasse a propriedade e/ou posse dos bens.

Comprovada a existência dos veículos e a sua coerência com as informações apresentadas na proposta técnica, em seu item que trata da idade da frota inicial, estava confirmado o licitante vencedor.

Adjudicado o objeto do certame, seguiu-se a homologação por parte do secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos e, posteriormente, a assinatura do contrato e início de operação.

### CRONOLOGIA DOS ACONTECIMENTOS RELEVANTES

17.05.96	Audiência pública
19.09.96	Início da venda dos editais
11.11.96	Abertura do 1º envelope
06.12.96	Abertura dos 2º e 3º envelopes
21.12.96	Publicação do 1º classificado
10.03.97	Apresentação da frota para vistoria
18.03.97	Adjudicação
08.04.97	Homologação
12.05.97	Assinatura do contrato
24.05.97	Início de operação

### DADOS SIGNIFICATIVOS DA LICITAÇÃO

Presentes na audiência pública:	51
Pastas vendidas:	35
Pedidos de esclarecimentos:	27
Tentativa de impugnação:	01
Grupos participantes da licitação:	03
– Pássaro Marron	
– Consórcio Metrobus	
– Consórcio Metropolitano de Transportes	

### PROPOSTA VENCEDORA

O Consórcio Metropolitano de Transporte foi o 1º classificado na licitação, tendo constituído a empresa Metra - Sistema Metropolitano de Transportes Ltda., cuja finalidade única é atender a concessão.

O contrato da concessão foi, conforme ditava o Edital, assinado, já, entre a nova empresa e o Governo do Estado de São Paulo, tendo como interveniente a Empresa Metropolitana de Transporte Urbano de São Paulo - EMTU-SP.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)