



CURITIBA

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA  
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ADMINISTRAÇÃO

**ATA DE JULGAMENTO DE IMPUGNAÇÃO**

**CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 010/2014**

**OBJETO:** Parceria Público-Privada, na modalidade CONCESSÃO PATROCINADA para a prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo Metroviário de Passageiros – METRÔ DE CURITIBA, localizado no Município de Curitiba.

Aos dezanove dias do mês de agosto do ano de dois mil e quatorze, a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO devidamente designada pelo Decreto nº 751/2014, analisou a impugnação interposta na Concorrência em epígrafe. Após detida análise dos questionamentos e com base no relatório da equipe técnica, a COMISSÃO resolveu proferir o seguinte julgamento:

Alegações do interessado MPL-Curitiba – Autônomo e Independente – Sociedad Peatonal:

*Modicidade Tarifária x Taxa Interna de Retorno (TIR).*

(...) valor EXORBITANTE da tarifa admitida na proposta, **TOTALMENTE EM DESACORDO COM A LEGISLAÇÃO EM VIGOR**".

A equipe técnica apresenta a seguinte manifestação:

A impugnação supracitada se embasa no questionamento sobre a “modicidade tarifária x taxa interna de retorno (TIR)” (p.03). Os requerentes afirmam que “apesar da falta de objetividade, é comprovado, pela quantidade de referências legislativas, a necessidade de adequar o valor a patamares mínimos dentro do exequível no modelo licitatório em questão” (*Ibdem*). As referências legislativas para a impugnação para o questionamento sobre a modicidade tarifária são a Lei federal nº8.987/1995; Lei federal nº12.587/ 2012; Lei municipal de Curitiba nº12.597/2008; e o Decreto municipal 1.356/2008.

Deste modo, os coletivos MPL-Curitiba e Sociedad Peatonal sugerem uma incompatibilidade com a legislação vigente sobre a modicidade tarifária nos serviços públicos e o valor máximo para a tarifa de remuneração de R\$ 2,55 - publicada no Edital de licitação do metrô de Curitiba. Os requerentes da impugnação sugerem que a tarifa é elevada *per se*, o que implicaria numa taxa interna de retorno mais alta que em outros países. Assim, os mesmos afirmam que:

“No caso do Reino Unido utilizou-se por alguns anos um valor para a TIR de 6% (como referencial para as garantias de retorno mínimo), que depois foi reavaliada (para baixo) por haver um entendimento que essa taxa favorecia em demasia os agentes privados” (p.04).

Ademais, os coletivos MPL-Curitiba e Sociedad Peatonal embasam sua impugnação na afirmativa de que não foram objetivamente desclassificados, conforme o item 3 da solicitação: “A prefeitura foi tempestivamente questionada

sobre a falta de objetividade no julgamento das propostas durante a PMI, especialmente em relação a (sic) desclassificação do modal PPPop-TZ" (p.03).

### **Considerações:**

1. A tarifa de R\$ 2,55 é resultado da modelagem econômico-financeira que viabiliza o projeto.
2. A tarifa técnica de remuneração considerou, além da modelagem econômica inicial, a inclusão de mais uma estação (Estação Santa Regina) que representa um custo estimado de R\$ 127.000.000,00 (Cento e vinte e sete milhões).
3. A taxa interna de retorno (TIR) de um investimento é a taxa que torna o valor presente líquido (VPL) de um fluxo de caixa específico igual a zero. O poder público e os consórcios que manifestaram interesse (Chamamento Público nº01/2013) podem apenas estimar a taxa que zera o VPL do fluxo de caixa do projeto, de acordo com a modelagem econômico-financeira desse mesmo fluxo de caixa.

$$VPL = \sum_{j=0}^n \frac{FC_j}{(1 + TIR)^j} = 0$$

### **Sendo:**

**FC<sub>j</sub>**: Fluxo de Caixa Líquido no momento j;

**n**: Duração do projeto;

**j**: número de período de capitalização;

**TIR**: Taxa de juros que torna o VPL = 0.

4. A modelagem econômico-financeira considera, dentre outros, os seguintes elementos:

- Um CAPEX (dispêndio de capital) estimado em R\$ 4. 676 (quatro bilhões, seiscentos e setenta e seis milhões);
- Uma concessão patrocinada de 35 anos, dividida em duas etapas: (i) obra civil, (ii) operação consorciada;
- Uma demanda estimada de 419.612 (quatrocentos e dezenove mil, seiscentos e doze passageiros) passageiros/dia útil para 2019;
- Tarifa de remuneração da concessionária de, no máximo, R\$ 2,55;
- Os aportes públicos da União, Governo do Estado do Paraná e Município de Curitiba totalizam R\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de reais).

5. É válido ressaltar que cada projeto é único. A TIR serve apenas como base de comparação em projetos similares para avaliar a eficiência, na margem, do capital.

6. O cálculo de um projeto de investimento considera a conjuntura macroeconômica do país em que o seu fluxo de caixa foi estimado, assim como o estado de expectativas dos investidores. A TIR é consequência das condições em que esse fluxo de caixa do projeto se desconta.

7. Na economia mundial, cada mercado específico define uma taxa mínima de atratividade (TMA) para o seu negócio em relação à economia local, com base no risco do projeto/negócio, bem como na taxa básica da economia (no caso brasileiro, a SELIC). A comparação com a TIR do Reino Unido (em 2006) não é coerente para motivar a impugnação de uma PPP, de acordo com a legislação vigente no Brasil sobre as Parcerias Público Privadas.

8. A Lei federal nº11.079 de 31/12/2004 de Parcerias Público Privadas não obriga que o plano de negócios de uma PPP deva ser vinculante ao edital, contrato e processo licitatório. Alias a moderna doutrina recomenda essa desvinculação. Destarte, o Município de Curitiba não assume obrigação de retorno sobre o capital privado.

9. No caso específico do Edital do Metrô existe um conjunto de obrigações e riscos previstos no Anexo II (contrato). Contudo, nenhum plano de negócios (inclusive TIR) poderá ser vinculado à assinatura do contrato e suas contrapartidas para o Município.

10. O Chamamento Público 01/2013 tinha como objeto o recebimento de estudos de viabilidade técnica, ambiental, econômico-financeira e jurídica, bem

como projetos e estudos técnicos em nível de detalhamento suficiente para a consolidação e modelagem do Projeto de Parceria Público-Privada do Metrô de Curitiba, conforme seu Termo de Referência.

11. A seleção das Manifestações de Interesse foi realizada conforme os seguintes critérios: (a) consistência das informações que subsidiaram sua realização e grau de aprofundamento dos estudos; (b) compatibilidade com as normas técnicas e procedimentos pertinentes; (c) adequação à legislação em vigor; (d) experiência do Interessado.

12. De acordo com o Termo de Referência do Chamamento Público todos os projetos e estudos técnicos a serem apresentados deveriam conter nível de detalhamento suficiente para composição do Edital de contratação de Parceria Público-Privada - PPP – do Metrô de Curitiba, conforme dispõe o Capítulo V da Lei n. 11.079/2004 a qual exige que os estudos devam ter detalhamento em nível de anteprojeto.

13. O Instituto Brasileiro de Auditoria de Engenharia na Orientação Técnica OT-002/2014- IBRAENG define anteprojeto de engenharia como o conjunto de documentos técnicos (desenhos e textos) que possibilitam a caracterização da obra ou serviço planejado, que representam a opção aprovada no estudo de viabilidade e que permitem a estimativa dos custos e prazos de execução dos seus serviços, bem como a elaboração do projeto executivo. A proposta apresentada pelo consórcio formado pelas organizações Sociedad Peatonal e Movimento Passe Livre - MPL, por não cumprir com as exigências estabelecidas no item 5.1 do Chamamento Público nº 001/2013, são inadequados e insuficientes para a impugnação deste Edital.

Considerando que os motivos impugnados tem elementos que tratam de questão técnica, especificamente quanto à modelagem econômica, a COMISSÃO entendeu que os argumentos trazidos na justificativa técnica são suficientes para esclarecer as dúvidas da impugnante.

#### **CONCLUSÃO:**

Face ao exposto, a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO decidiu conhecer a impugnação interposta e, no mérito, **indeferi-la**, ficando mantidas as condições estabelecidas em edital, bem como a data da abertura marcada para o dia 25/08/2014. Nada mais tendo a constar deu-se encerrado o julgamento, sendo a ata assinada pelos membros da COMISSÃO ESPECIAL.

SILVANA BEATRIZ DE BRITO NASCIMENTO  
PRESIDENTE

Membros:

DANIELE REGINA DOS SANTOS

MARIA ROMANA MACCHIONI

RAUL BLEY MAIA FILHO

RODRIGO BINOTTO GREVETTI