

CONTRIBUIÇÕES E QUESTIONAMENTOS COM RELAÇÃO À AUDIÊNCIA PÚBLICA  
REALIZADA PELA PREFEITURA MUNICIPAL DE COTIA ACERCA DA FUTURA LICITAÇÃO DO  
SISTEMA ALTERNATIVO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE COTIA

EMPRESA: VIAÇÃO RAPOSO TAVARES LTDA.

- **APONTAMENTO 01**

Como é de conhecimento desta Prefeitura, existe ampla discussão sobre a sobreposição de linhas entre o Sistema Alternativo atual – não licitado – e o Sistema Convencional existente, operado pela concessionária Viação Raposo Tavares, por força do Contrato de Concessão nº 55/2014.

Sendo assim, tendo em vista que o projeto do novo Sistema Alternativo e alimentador está em andamento, é de extrema relevância que a Prefeitura, ainda neste período inicial de elaboração do projeto a ser licitado, forneça a relação das autorizações concedidas para os operadores do transporte coletivo no Município de Cotia, bem como seus respectivos prazos de validade e demais informações necessárias (tais como linhas e horários).

Essa informação é importante em razão do impacto que o novo projeto ocasionará na prestação do serviço atual pela concessionária do Sistema Convencional, sendo de rigor a devida análise do equilíbrio entre os Sistemas de operação do transporte municipal, fato que somente será devidamente verificado se a Prefeitura fornecer as informações solicitadas pela Viação Raposo Tavares diversas vezes e neste momento reiteradas.

A Viação Raposo Tavares ressalta que solicitou tais informações em momento anteriores, sem, contudo, qualquer resposta.

No entanto, além da necessidade de atendimento à Lei de Acesso à Informação, até o presente momento, não cumprida pela Prefeitura, o projeto do novo Sistema Alternativo demanda o estudo das informações em questão, por diversas vezes solicitadas, frise-se, não podendo, novamente, a Prefeitura deixar de fornecer informações públicas, em atenção ao princípio da transparência, sob pena de macular o procedimento licitatório em andamento.

- **APONTAMENTO 02**

Como forma de contribuição à nova Concorrência a ser elaborada, com base na “*atualização dos estudos econômicos do Projeto Básico para delegação do Serviço Alternativos de Transporte Público Municipal*”, Processo nº 23.805/2020 – Contrato nº 004/2021, a Viação Raposo Tavares apresenta RELATÓRIO TÉCNICO (DOC. 01), elaborado por consultor econômico renomado, o qual demonstra as condições necessárias para a manutenção da sinergia (operacional e econômica) de ambos os sistemas (Alternativo e Convencional).

Ressalta-se que o citado RELATÓRIO TÉCNICO foi elaborado em janeiro/2019, no bojo das discussões do Projeto da Concorrência do transporte Alternativo, junto ao Ministério Público.

À época, o estudo que subsidiou a elaboração do Edital de Concorrência Pública nº 005/2018 (posteriormente revogado pela Prefeitura Municipal de Cotia), havia previsto uma demanda de passageiros de 275.775 passageiros mensais, totalmente superestimada (eis que, de acordo com os dados constantes no Edital da Concorrência nº 40/2013 – Transporte Convencional, a demanda estimada de passageiros mensais para o Sistema Alternativo era de 183.400).

O estudo atual – ora apresentado em sede de Audiência Pública – previu uma demanda estimada de **441.600,00** passageiros mensais, o que se mostra ainda mais inadequado com relação à realidade atual do sistema, tendo em vista os novos patamares de demanda de passageiros em razão da pandemia da COVID-19 (destaca-se que a referida estimativa também se mostra inadequada com relação ao cenário de normalidade, pré-pandemia).

De acordo com os estudos, equivocados, apresentados pela Prefeitura Municipal de Cotia, tanto na primeira versão do Edital, como na versão atual, seriam necessários 75 (setenta e cinco) micro-ônibus operacionais e 05 (cinco) reservas para a operação do sistema alternativo.

No entanto, conforme se verifica do RELATÓRIO TÉCNICO ora apresentado, ao se considerar a demanda de passageiros adequada para o sistema alternativo, **o número de veículos necessários para tanto seria de 35 micro-ônibus.**

Qualquer cenário diferente disso trará um cenário de agravamento do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, onerando diretamente os cofres públicos.

Diante do exposto, **encaminha-se o RELATÓRIO TÉCNICO anexo, como forma de contribuição aos termos apresentados na Audiência Pública.**

- **APONTAMENTO 03**

Conforme informado em audiência pública, *“as gratuidades e os descontos tarifários do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros do MUNICÍPIO de Cotia são aqueles previstos na legislação municipal vigente”*.

Nesse sentido, o Estudo tratado na audiência considerou que o Município irá subsidiar as gratuidades do transporte.

Levando essa informação em conta, questiona-se qual o fundamento para que seja subsidiada a gratuidade para o Sistema Alternativo, tendo em vista que, atualmente, o Sistema Convencional não recebe qualquer tipo de subsídio com relação às referidas gratuidades estipuladas em lei.

Requer seja esclarecido, portanto, a razão para o subsídio de gratuidades somente para o Sistema Alternativo, excluindo-se o Sistema Convencional.

- **APONTAMENTO 04**

Justificar, em termos técnicos e econômicos, o porquê do impedimento de participação de consórcio, permitindo-se, no entanto, a participação de cooperativas.

Questiona-se o fundamento da inviabilidade de participação em consórcio, tendo em vista que a justificativa apresentada pela Prefeitura se dá pela demanda atual para a Sistema Alternativo não comportar a operação por mais de uma empresa.

No entanto, a bem da verdade, a operação do Transporte Municipal, como um todo, sequer suporta a coexistência de dois Sistemas, vez que o Contrato de Concessão

nº 55/2014 está atualmente desequilibrado, tendo em vista que a operação nos moldes atuais (irregular) sobrepõe as linhas do Sistema Convencional.

Em outras palavras: não existe demanda suficiente para tantos operadores.

Dessa forma, requer seja esclarecida a contradição entre a existência de dois sistemas – o que pressupõe demanda suficiente para tanto – e a impossibilidade de participação em consórcio, sob justificativa de demanda insuficiente.

- **APONTAMENTO 05**

Como se sabe, os Sistemas de Transporte do Município de Cotia devem conversar de forma harmoniosa e sinérgica.

Isso significa que o Sistema Alternativo ora licitado deve somente complementar o Sistema Convencional, não podendo lhe substituir.

Isso porque, o racional por trás do Sistema licitado é alimentar, complementar, o Convencional, de forma a atender todo o Município, sem, contudo, impactar o Contrato de Concessão nº 55/2014 celebrado com a concessionária Viação Raposo Tavares.

A própria Prefeitura Municipal concebeu esse conceito de harmonia e funcionamento entre os Sistemas, conforme Lei Municipal nº 1.479/2009:

*“ARTIGO 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Cotia serão prestados sob os regimes público e privado.*

*(...) I – Serviço Convencional é aquele executado por pessoa jurídica, através de ônibus, trólebus ou outro veículo de transporte de passageiros em uso ou a ser utilizado no futuro, com operação regular e à disposição permanente do cidadão, contra a única exigência de pagamento de tarifa fixada pelo Poder Executivo Municipal e*

*II – Serviço Alternativo, que é aquele operado por autônomos, micro-empresas, empresas ou cooperativas, atuando em linhas alimentadoras do Serviço Convencional”*

No mesmo sentido a disposição do Contrato de Concessão:

*“a) SERVIÇO CONVENCIONAL: serviço regular de transporte coletivo dentro da ÁREA DE OPERAÇÃO, organizado em LINHAS regulares atuais e futuras operadas com veículos de transporte coletivo de passageiros (ônibus, midiônibus ou miniônibus), operado mediante Concessão.*

*b) SERVIÇO ALTERNATIVO OU ALIMENTADOR: operado por autônomos ou por pessoas jurídicas selecionadas pela Prefeitura de Cotia, atuando em LINHAS alimentadoras do*

*SERVIÇO CONVENCIONAL, operadas com veículos de transporte coletivo de pequeno porte (microônibus)”*

Mais uma vez essa informação é reiterada na audiência pública: *“nós temos hoje no Município de Cotia o serviço chamado de convencional e o serviço alternativo que é justamente aquele operado como linhas alimentadoras do serviço convencional”*.

Ocorre que, muito embora a Prefeitura Municipal reconheça – mas não só isso, tendo em vista que ela mesmo criou o conceito – que o Sistema Alternativo possui como finalidade a alimentação do Sistema Convencional, fato é que o estudo apresentado em audiência inviabiliza o estrito cumprimento do Contrato de Concessão nº 55/2014 já existente, uma vez que prevê a sobreposição de linhas entre os Sistemas.

Obviamente que existe grande diferente entre alimentar e compartilhar linhas.

Sendo assim, questiona-se a razão da Prefeitura partir da premissa que o Sistema Alternativo somente deve alimentar e complementar o Sistema Convencional, mas, na prática, permitir que os dois Sistemas operem as mesmas linhas e concorram entre si, em flagrante violação não só às próprias premissas concebidas e utilizadas pelo Município, mas também ao Contrato de Concessão firmado junto à Viação Raposo Tavares.

- **APONTAMENTO 06**

Conforme informações fornecidas na audiência pública, *“os serviços de transporte coletivo pela CONCESSIONÁRIA serão remunerados por meio da receita arrecada, composta pela cobrança da TARIFA PÚBLICA fixada pelo Prefeito Municipal, observando-se as disposições previstas no CONTRATO DE CONCESSÃO, e de eventual subsídio coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, a serem instituídas pelo poder público”*.

Nos termos do quanto exposto, fora devidamente previsto o subsídio tarifário, em atendimento à Lei de Mobilidade Urbana (Art 9º, Lei Federal nº 12.587/12<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> “Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

No entanto, a Prefeitura se nega à concessão de subsídio para o Sistema Convencional de transporte operado pela atual concessionária.

A Viação Raposo Tavares ressalta que, nos termos do que dispõe o Contrato de Concessão nº 55/2014, anualmente protocola o pedido de reajuste tarifário anual, com o valor da tarifa pública, bem como o valor adequado da tarifa de remuneração.

Não obstante, as tarifas são fixadas sem levar em consideração a correta remuneração da concessionária, deixando de observar o subsídio tarifário previsto na Lei de Mobilidade Urbana.

Inclusive, é de rigor ressaltar que a Viação Raposo Tavares, cuja atividade no Município foi severamente afetada pela pandemia<sup>2</sup>, solicitou o aporte financeiro para auxílio neste período caótico que o país enfrenta, tendo em vista a ausência de recursos para continuidade da operação.

O pedido em questão, como se sabe, possui fundamento não só nas leis que regem os contratos administrativos, mas também no próprio Contrato de Concessão nº 55/2014 que determina expressamente que o risco de demanda é do Poder Concedente<sup>3</sup>.

Justamente por não se verificar a demanda de passageiros projetada em licitação, o que caracteriza o “risco de demanda” a ser suportado pela Prefeitura Municipal, é que a Viação Raposo Tavares protocolou o pedido de subsídio.

Não obstante, o Poder Concedente deixou de responder a concessionária, sob a justificativa de suposta ausência de recursos.

---

(...) § 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se deficit ou subsídio tarifário.

(...) § 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.”

<sup>2</sup> Tendo em vista a redução do deslocamento de pessoas devido ao isolamento social imposto pelas esferas de Governo Federal, Estadual e Municipal, assim como por iniciativa da própria população.

<sup>3</sup> “CLÁUSULA XI. Do Risco Geral de Redução da Quantidade de Passageiros

1. O CONCEDENTE assumirá o risco de redução da quantidade de passageiros em relação aos números apresentados no PROJETO BÁSICO, que nortearam a elaboração da PROPOSTA FINANCEIRA, promovendo o ajuste do equilíbrio econômico-financeiro, quando for o caso, nos termos deste CONTRATO.”

Por todas essas razões questiona-se a previsão de subsídio para o Sistema Alternativo, sendo que a concessionária do Sistema Convencional, mesmo não sendo de sua responsabilidade o risco de demanda, opera sem qualquer subsídio atualmente.

• **APONTAMENTO 07**

Questiona-se neste apontamento o número de passageiros projetado para o Sistema Alternativo, tendo em vista a inconsistência de informações fornecidas pela Prefeitura Municipal. Explica-se.

Em 3 (três) momentos diversos a Prefeitura Municipal estimou a demanda a ser suportada pelo Sistema Alternativo:

- (i) No projeto básico que integrou o Edital da Concorrência Pública nº 003/2013, que culminou na celebração do Contrato de Concessão nº 55/2014;
- (ii) No Edital da Concorrência Pública nº 005/2018, primeiro projeto para o Sistema Alternativo e
- (iii) No projeto atual, da nova Concorrência Pública.

No ano de 2013, quando da Concorrência Pública nº 40/2013, para o Sistema Convencional de Transporte, a Prefeitura Municipal estimou a média mensal de **184.300 passageiros**, prevendo a necessidade de **120 micro-ônibus**:

Tabela 2 - Proposta de Reorganização e Racionalização do Transporte Coletivo de Cotia

LINHA	Extensão (km)	Veículo	Demanda mensal	Intervalo no pico (min)
110 - Colina / Atalaia (L010)	7,0	Microônibus	3.800	40,0
135 - Recanto dos Victor's / Atalaia (L035)	7,5	Microônibus	4.300	40,0
211 - Turiguara / Centro (L011)	8,0	Microônibus	21.600	20,0
105 - Caucaia x Bairro Grilos (M005, L018)	11,8	Microônibus	28.100	15,0
125 - Caucaia x Monte Verde (M025, L024)	4,1	Microônibus	18.400	20,0
107 - Term. x Pq. Mirizola (M007)	5,1	Microônibus	22.700	12,0
223 - Jd. Ísis / Rio Pedras (L023)	12,0	Microônibus	4.300	40,0
208 - Atalaia / São Paulo II (L008)	12,0	Microônibus	17.300	20,0
210 - Caucaia x Bairro Ribeiros (M010, L021)	13,7	Microônibus	17.300	20,0
229 - Atalaia / Granja Viana (L029)	14,0	Microônibus	3.800	40,0
209 - Jd. Nova Vida / Atalaia (L009)	10,0	Microônibus	5.400	40,0
113 - Term. x Jd. Tomé - Água Rasa (M013, L006)	10,9	Microônibus	7.600	30,0
230 - Vista Alegre / Km 21 (L030)	21,0	Microônibus	3.800	40,0
212 - Tijuco Preto / Portão (L012)	30,5	Microônibus	6.500	40,0
122 - Caucaia x Campininha (M022)	7,7	Microônibus	2.200	40,0
241 - Mirante / Sesi (L041)	17,5	Microônibus	1.600	40,0
239 - Rosemary / Km 21 (L039)	21,0	Microônibus	8.100	30,0
233 - Araruama / Km 21 (L033)	15,0	Microônibus	3.200	40,0
215 - Morro Grande / Portão (L015)	18,0	Microônibus	4.300	40,0

Subtotal Sistema Micro-Ônibus: Máximo de 120 micro-ônibus operacionais

Já em 2019, quando lançado o Edital da Concorrência Pública nº 005/2018, para o Sistema Alternativo, fora prevista demanda de **374.025** passageiros mensais (somatória dos valores indicados no “ANEXO II.7 – ESPECIFICAÇÃO ATUAL DAS LINHAS DO SERVIÇO ALTERNATIVO” que acompanhou o projeto básico<sup>4</sup>, quase o dobro da demanda prevista em 2013) prevendo a necessidade de **80 micro-ônibus (75 operacionais e 05 reservas)**:

Linha	Quantidade mensal de passageiros
135	3.800
122	2.200
107	22.700
238	51.750
251	46.500
208	25.875
209	45.225
211	15.800
223	18.700
229	13.875
230	7.850
233	16.700
239	31.950
241	28.050
246	11.850
252	7.650
253	23.550
<b>TOTAL</b>	<b>374.025</b>

E, por fim, o novo estudo para a licitação que está em andamento, objeto da Audiência Pública realizada em 14/07/2021, indica o total de **441.600** transportados por mês, para os quais seriam necessários os mesmos **80 micro-ônibus (75 operacionais e 05 reservas)**:

---

<sup>4</sup> No Edital em questão não fora apresentada tabela com a estimativa de demanda. As quantidades constaram tão somente no ANEXO II.7 – ESPECIFICAÇÃO ATUAL DAS LINHAS DO SERVIÇO ALTERNATIVO. Dessa forma, a quantidade ora indicada é a somatória do valor apresentado para cada Linha.



TABELA 2- Atualização de Demanda e Oferta do projeto Básico para Licitação do Sistema Alternativo (Abril de 2021)

EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO - PERMISSÃO - SERVIÇO ALTERNATIVO - COTIA  
Listagem de serviços previstos do Projeto Básico - Atualização 2021

#	Nomenclatura	Ext. Ida (km)	Ext. Volta (km)	Ext. Morta média (km)	Pax. Total mês	Pax. D.U.	T.C. aprox. (h)	Viagens por hora no PICO	Frota	Viagens D.U. (por sent)	Viagens Sáb. (por sent)	Viagens Dom (por sent)	km total mês
135	RECANTO DOS VICTOR'S X ATALAIA	7,5	7,5	0,6	6.900	276	0,6	1,0	1	12	12	8	5.178,86
122	CAMPININHA X TERMINAL CAUCAIA DO ALTO	7,7	7,7	0,6	6.900	276	0,6	1,0	1	12	12	8	5.316,00
107	PQ. MIGUEL MIRIZOLA X TERMINAL COTIA	5,1	5,1	0,6	13.800	552	0,4	1,5	1	14	12	8	3.970,29
238	MIRANTE X RECANTO SUAVE	17,0	18,1	1,6	55.200	2.208	1,4	6,2	9	56	28	17	49.753,29
251	JD LAVAPÉS X KM 23 (CIRCULAR) - ITINERÁRIO NOVO	23,2	19,2	3,2	48.300	1.932	1,7	5,4	10	49	25	15	53.708,57
208	JD ISIS X SÃO PAULO II	14,7	13,3	2,9	34.500	1.380	1,1	3,9	5	35	18	11	25.350,00
209	NOVA VIDA X ATALAIA CIRCULAR CENTRO	10,9	10,1	0,6	34.500	1.380	0,8	3,9	4	35	18	11	18.504,00
211	TURIGUARA X CIRCULAR UPÁ ATALAIA	10,3	6,4	0,6	13.800	552	0,7	1,5	2	14	12	8	6.513,43
223	JD ISIS/RIO DAS PEDRAS ("LO23")	9,1	9,9	2,9	13.800	552	0,8	1,5	2	14	12	8	7.676,57
229	ISIS X GRANJA VIANA (VIA SENAI) - ITINERÁRIO NOVO	16,4	15,7	2,9	20.700	828	1,3	2,3	3	21	12	8	17.718,43
230	VISTA ALEGRE/KM21	20,6	17,4	6,7	13.800	552	1,5	1,5	3	14	12	8	15.863,14
233	ARARUAMA X KM 21 (VIA HOSPITAL) - ITINERÁRIO NOVO	15,3	22,6	2,2	27.600	1.104	1,5	3,1	5	28	14	9	27.135,86
239	ROSIMEIRE X KM 21	23,4	20,5	10,6	41.400	1.656	1,8	4,6	9	42	21	13	51.630,86
241	MIRANTE DA MATA X KM 23 (VIA SESI) - ITINERÁRIO NOVO	15,0	19,7	1,6	41.400	1.656	1,4	4,6	7	42	21	13	36.958,29
246	MORRO GRANDE X CIRCULAR 3	15,2	20,0	2,9	20.700	828	1,4	2,3	4	21	12	8	19.553,14
252	COLINAS DE COTIA X UPÁ ATALAIA (CIRCULAR)	10,0	6,2	0,1	6.900	276	0,6	1,0	1	12	12	8	5.560,29
253	JARDIM PANORAMA X JARDIM TOMÉ - ITINERÁRIO NOVO	21,0	22,0	0,1	41.400	1.656	1,7	4,6	8	42	21	13	45.013,71

INDICADORES ANUAIS ESTIMADOS: 5.299.200,00 passageiros por ano, 4.744.856,57 km por ano

441.600,00 passageiros por mês, 395.404,71 km por mês

Conforme se verifica há enorme diferença entre as estimativas apresentadas, sendo que o número de passageiros, nos estudos da Prefeitura, aumenta a cada projeção, bem como, de forma contraditória, o número de veículos necessários à operação diminuiu:

- (i) Ano de 2013 = 184.300 passageiros – 120 micro-ônibus
- (ii) Ano de 2018 = 374.025 passageiros – 80 micro-ônibus
- (iii) Ano de 2021 = 441.600 passageiros 0 80 micro-ônibus

É certo que, ao longo das projeções houve crescimento demográfico do Município, resultando no dobro de passageiros. No entanto, fato é que o Edital de Concorrência que originou o Contrato de Concessão com a Viação Raposo Tavares previu tão somente uma demanda de 184.300 passageiros mensais para as linhas do Sistema Alternativo.

Todavia, como se observa, atualmente há previsão para 441.600 passageiros.

Considerando essa expressiva alteração com relação à demanda estimada, que, em um primeiro momento aparenta ser incoerente, questiona-se os critérios utilizados na elaboração do novo estudo apresentado pela Prefeitura, que justifique esse aumento relevante da demanda estimada, bem como a diminuição no número total de veículos, com relação ao Edital de 2013.

Outrossim, requer seja esclarecido, de forma detalhada, se fora levado em consideração o contexto atual de pandemia da COVID-19 que reduziu drasticamente o

número de passageiros em todo o serviço de transporte coletivo do país, inexistindo projeção se e quando a demanda irá retornar aos patamares anteriores à pandemia.

Todas essas questões, evidentemente, devem ser levadas em consideração para a elaboração de estudo de demanda fidedigno à realidade do Município.

Requer-se, então, os fundamentos e critérios utilizados no novo estudo apresentado pela Prefeitura, que demonstre todos os parâmetros que foram considerados para esta licitação do Sistema Alternativo.

- **APONTAMENTO 08**

Conforme se verifica da apresentação do Relatório Técnico elaborado pela Consultoria contratada pela Prefeitura para subsidiar a futura Concorrência, a presente licitação teria como objeto a: *“outorga de concessão para prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Cotia – SP, operado com veículos de pequeno porte para transporte coletivo de passageiros na área de operação, englobando todas as linhas atuais do serviço alternativo”*.

Ocorre que, de acordo com o quanto notificado inúmeras vezes pela Concessionária ao Poder Concedente, atualmente, o serviço alternativo roda em cima de linhas originalmente delegadas, com exclusividade, à Viação Raposo Tavares, por força do Contrato de Concessão nº 055/14.

Nesse sentido, a Concessionária solicita a retificação do Relatório, de modo que fique muito claro que o serviço alternativo deverá prestar os serviços somente naquelas linhas originalmente designadas para tanto, nos termos do Projeto Básico do Edital de Concorrência Pública nº 40/2013 (Tabela 2, do Anexo II.2 – ESPECIFICAÇÕES DO SISTEMA LICITADO), elaborada pela mesma consultoria ora contratada para a elaboração do Edital de Concorrência para o sistema alternativo.

- **APONTAMENTO 09**

A partir da análise da previsão de linhas a serem observadas pelo serviço alternativo, constantes do Relatório Técnico elaborado pela Consultoria contratada pela Prefeitura para subsidiar a futura Concorrência, verificou-se uma série de trajetos a

serem operados de forma sobreposta às linhas da Concessionária (Linhas 107, 122, 208, 212, 223, 239, 241, 244, 246, 251)<sup>5</sup>.

Considerando que, de acordo com o Edital de Concorrência Pública nº 40/2013, as demandas mais expressivas deveriam ser alocadas ao serviço convencional, cabendo ao serviço alternativo a complementação do atendimento;

Considerando a cláusula XI do Contrato de Concessão nº 55/2014 que determina que o Poder Concedente assumirá o risco de redução da quantidade de passageiros em relação aos números apresentados no projeto básico, que nortearam a elaboração da proposta financeira, promovendo o ajuste do equilíbrio econômico-financeiro;

Considerando que, de acordo com o disposto na Cláusula XVI – DA REVISÃO TARIFÁRIA, item 2.I, *“a variação, para mais ou para menos, da demanda pelos serviços concedidos”* se configura como fato ensejador da revisão tarifária;

Considerando que, como é sabido, a demanda de passageiros atualmente já se encontra em patamar muito inferior àquela prevista no Contrato de Concessão/Edital de Concorrência Pública, de modo que a Concessionária já está operando de forma deficitária;

Considerando, ainda, que é obrigação do Poder Concedente a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, faz-se necessária a revisão do projeto previsto para o Edital de Concessão do Sistema Alternativo, sob pena de inviabilidade econômico-financeira e operacional do sistema Convencional, e descumprimento expresso do Contrato de Concessão nº 055/14.

Destaca-se que a mera revisão da nomenclatura das linhas sobrepostas, ou alterações operacionais insignificativas (como alteração de poucos metros no início/fim

---

<sup>5</sup> 107 – Parque Miguel Mirizola X Terminal Cotia = Neste caso temos a nossa linha 007 com a mesma denominação (mesma linha, com o mesmo nome)

122 – Campininha X Terminal de Caucaia do Alto = Linha se sobrepõe à horários operados pela Concessionária, para atender os alunos que estudam nas escolas Estaduais de Caucaia.

208 – Jd. Isis X São Paulo 2 = sobrepõe a nossa linha de N°229 – Mirante da Mata X São Paulo 2 via Jd. Isis.

212 – Caucaia X Portão via Tijuco = Esta linha é intermunicipal OSO de N°503 (não pode ser delegada para a prestação de serviço de transporte coletivo municipal).

223 – Jd. Isis Rio das Pedras = Sobrepõe a nossa linha de N° 101 – Morro Grande X Portão.

239 – Rosimary X KM21 = Sobrepõe a nossa linha de N°234.

241 – Mirante da Mata X KM23 via Sesi = Sobrepõe a nossa linha de N°201.

244 – Casagrande X Jd. Sandra – São Paulo 2 = Sobrepõe as nossas linhas de N°105 Jd. Sandra X KM21 via Santa Isabel e 227 – Jd. Sandra X São Paulo 2.

246 – Morro Grande X Circular 3 = Sobrepõe a nossa linha de N°101 – Morro Grande X Portão.

251 – Jd. Lava Pés X KM23 = Sobrepõe a nossa linha 231-Jd. Lavapés X KM21 Santa Isabel.

das linhas) não será suficiente para garantir a sinergia dos sistemas, e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 055/14, sendo necessária uma profunda revisão das linhas previstas e apresentadas no Projeto.

- **APONTAMENTO 10**

O objeto da audiência pública é o fortalecimento dos diálogos e atuação de forma conjunta entre a Administração Pública licitante e a população, de forma a promover a participação social da comunidade nos projetos em andamento.

Sendo assim, o Poder Público, ao realizar a audiência, como forma de angariar contribuições relevantes deve fornecer todos os documentos necessários, para que as partes interessadas possam analisar e contribuir devidamente para com o projeto licitado.

Ocorre que, até o presente não houve a disponibilização do Edital e Anexos para a licitação do Sistema Alternativo, de modo que a população é obstada a contribuir com o projeto.

Sendo assim, solicita-se a realização de CONSULTA PÚBLICA, consistente na disponibilização do Edital e Anexos, assim como todos os documentos que integraram o projeto ora licitado, para que os interessados possam tomar ciência e conhecimento de seus termos e, ainda, fornecer subsídios pertinentes à Prefeitura de Cotia.