

À COMISSÃO DE LICITAÇÕES

R E C E B E M O S

São Carlos, 24 / 05 / 22
Leticia Cona 16:52
 Seção de Licitação - SMF

REFERÊNCIA: CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 01/2022 e
 PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 8479/2020

EMENTA: RECURSO ADMINISTRATIVO CONTRA DECISÃO
 DA COMISSÃO DE LICITAÇÕES

MJM TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA.,

Pessoa jurídica de direito privado, dedicada ao transporte coletivo de passageiros, inscrita no CNPJ/MF nº 21.301.870/0001-70, sediada à Rod. Abrão Assed, S/N - KM 53,5 – Ribeirão Preto / São Paulo – Cep: 14.097-500, vem, mui respeitosamente neste ato, por seu representante legal, nos presentes Autos do que trata da Concorrência Pública em testilha, visando a ***“CONCORRÊNCIA PÚBLICA, DO TIPO MENOR VALOR DE CUSTO DO QUILOMETRO RODADO (PERCORRIDO) PERCORRIDO), OBJETIVANDO A OUTORGA, EM CARÁTER DE EXCLUSIVIDADE, A CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE SÃO CARLOS”***, neste ato por seu representante legal, INCONFORMADA COM A DECISÃO DA COMISSÃO DE LICITAÇÕES PUBLICADA NO ÚLTIMO DIA 17/05/2022, vem pela presente impetrar o seu

RECURSO ADMINISTRATIVO

com fundamento na Lei 8666/93 (Art. 109), e ainda do próprio Edital de licitações no seu item 15.02 e seguintes¹, ao que passa a realizar pelas seguintes razões de fato e de Direito a seguir arguidas sendo que, ao final, requer o que se expõe:

¹ 15.02. Os recursos administrativos contra atos da Comissão Permanente de Licitações poderão ser interpostos nos termos do artigo 109 da Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações posteriores, nos casos de:

a) Habilitação ou inabilitação do licitante;

MJM TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA
CNPJ 21.301.870/0001-70

EXPONDO:

1. Caros Membros da Comissão de Licitações e Sr. Prefeito Municipal.

Com o máximo respeito possível, temos que, pelo presente processo licitatório, pode-se estar defronte de verdadeira afronta aos princípios mais basilares que regem a Administração Pública e os processos de contratação correlatos.

Tem-se, claramente, que os presentes Autos demonstram ferimento de morte a estes princípios (de moralidade, isonomia, garantia de concorrência, etc), e que SE NÃO CORRIGIDOS SERÃO LEVADOS AO PODER JUDICIÁRIO, AO MINISTÉRIO PÚBLICO, TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO, ETC.

2. Novamente reiterando nosso devido respeito, esta Recorrente tem se sentido extremamente incomodada com a forma que os presentes Autos vêm se desenvolvendo, até mesmo pelas dificuldades em obtenção de cópias dos Autos (que teve de ser submetida até para apreciação da procuradoria geral), recordando ainda que já por várias vezes à mesma foi dispensado, ao mínimo, tratamento MUITO ESTRANHO por parte do Município.

Ainda, destaca-se que não é a primeira vez que o Município tenta licitar os serviços, E EM TODAS ESSAS TENTATIVAS a Recorrente participou. Mas, INVARIAVELMENTE, em tese bastava essa Recorrente se Habilitar ou mostrar os motivos de INABILITAÇÃO da empresa que tem ligação contratual com o Município (atual prestadora de serviços ou interessada direta desta), que a licitação “emperrava”, não fluía, de depois de meses o processo é revogado.

Isso ocorreu já ao menos 3 vezes nos últimos 6 a 7 anos, e tudo tendencia a se repetir por mais uma vez, haja visto que: a INABILITAÇÃO DESSA RECORRENTE FOI FORÇOSA, ABSURDAMENTE FORA DO MELHOR

b) Julgamento das propostas;

c) Anulação ou revogação da licitação;

d) Rescisão do contrato a que se refere o inciso I do art. 79 da Lei 8.666/93;

e) Aplicação das penas de advertência, suspensão temporária ou de multa.

15.02.01. O recurso previsto nas alíneas "a" e "b" no subitem 15.02. terá efeito suspensivo, podendo a autoridade competente, motivadamente e presentes razões de interesse público, atribuir eficácia suspensiva aos demais recursos.

15.02.02. O recurso será dirigido à Comissão Permanente de Licitação, que poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 05 (cinco) dias úteis, ou nesse mesmo prazo, fazê-lo subir, devidamente informado, devendo, neste caso, a decisão ser proferida dentro do prazo de 05 (cinco) dias úteis, contado do recebimento do recurso pela autoridade competente para proferir a decisão, sob pena de responsabilidade.

INTERESSE PÚBLICO. POR OUTRO, A HABILITAÇÃO DA RIGRAS É LASTRADA EM COMPLETA FALTA DE CUIDADOS PELA COMISSÃO DE LICITAÇÕES, QUE NÃO DILIGENCIOU SOBRE AS INFORMAÇÕES QUE SALTA AOS OLHOS – ESTAREM INCORRETAS.

Dessa forma, o presente recurso busca: A HABILITAÇÃO dessa recorrente, e a INABILITAÇÃO DA RIGRAS.

3. De proêmio, como já anunciado antes e com a *devida venia*, a REGRA EDITALÍCIA ESTÁ COMPLETAMENTE FORA DAS “QUATRO LINHAS DA LEI”, PONDO A PROVA O PRINCÍPIO DA IMPESSOALIDADE QUE O PODER PÚBLICO DEVE AGIR NO SEIO DE SUAS CONTRATAÇÕES, e da ISONOMIA NO TRATAMENTO DOS LICITANTES.

E, a questão está de certo tão escancarada que os rumores a respeito já começam a correr na imprensa, notadamente até mesmo pela matéria do G1², o que denota que essa impressão “estranha” não é apenas dessa recorrente, mas começa a ser algo amplo e ventilado aos quatro cantos.

4. Deixa-se, desde já, devidamente esclarecido que se busca com o presente Recurso, que seja devidamente resposta em seu lugar a moralidade, a impessoalidade, a isonomia, a busca pela melhor solução à coletividade e interesse público, a ampliação de concorrência nos Autos, etc. Ou seja, que ganhe a licitação aquele que oferecer melhor proposta à coletividade.

E acaso essa Recorrente MJM perder no preço, perder na proposta comercial em virtude da sua ÚNICA concorrente vir a oferecer solução melhor ao Município, certamente a derrota será aceita.

O que não se aceita é ver-se alijada da concorrência, como se a Recorrente não tivesse condições de elaborar o serviço (como se fosse uma empresa de “fundo de quintal”), algo que está muito, mas MUITO distante de possuir alguma fumaça de verdade. Como ainda, não se aceita ver sua ÚNICA CONCORRENTE HABILITADA, mediante um ATESTADO que expira completa incorreção nos seus dados – SALTA AOS OLHOS DE QUALQUER PESSOA O FATO.

² Transporte coletivo em São Carlos: empresa que pertence à Suzantur é a única habilitada em licitação - “A empresa Rigras - que pertence à Suzantur - foi a única habilitada na licitação para o transporte coletivo de São Carlos (SP). A empresa Suzantur opera sem contrato no município há 5 anos. Segundo a prefeitura, a outra empresa não apresentou a capacidade técnica prevista no edital.” (<https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2022/05/17/transporte-coletivo-em-sao-carlos-empresa-que-pertence-a-suzantur-e-a-unica-habilitada-em-licitacao.ghtml>)

Não havendo revisão dessa decisão, não sendo reposta a Justiça, em sendo tratada a questão, em tese, apenas por interesses outros, será levada a contenda ao Tribunal de Justiça e ao Ministério Público, donde será devidamente posto e explicitado que os presentes Autos contemplam, em tese, dirigismo e até preferência na contratação pública telada.

Como não se acredita que este Município pretenda cometer TAMANHA AFRONTA A LEI, intenta-se o presente RECURSO na certa expectativa de que irá ser revista a Decisão e a Recorrente posta de volta ao certame, como também será revista a documentação de habilitação da, em tese, “dileta” concorrente Rigras.

5. Como primeiro ponto a se colocar neste recurso, é que a regra editalícia simplesmente pretende ancorar-se em todas as singularidades possíveis, amarrando-se em preciosismos face a esta Recorrente apenas, visando – EM TESE – criar verdadeiro “sapatinho de cinderela”. Ou seja: a manter-se tão engessada regra, tão RESTRITIVA face dessa Recorrente, que os presentes Auto “cabirão apenas num único pé”, que é o da ATUAL PRESTADORA – SUZANTUR, por via indireta da Rigras (Suzantur detendo 99% da mesma).

Nem sequer precisa-se neste momento de criar eufemismos ou mesmo querer tapar o sol com uma peneira e, com isso, tratar a concorrente Rigras como uma empresa estranha: ela é claramente um apêndice da Suzatur, a qual detém 99% de seu capital social, e o sócio ali constante - pessoa física (Claudinei Brogliato), é o mesmo sócio da Suzantur. Essa questão, por evidente, demonstra que a única “contemplada” com o beneplácito em continuar nesta concorrência é, diretamente, a Suzantur. Trata-se de um único grupo econômico.

De mesma maneira, que esta recorrente também é empresa jurídica pertencente a um grupo econômico, da qual a Sertran é a empresa que controla 99% de seu capital social. Clara, portanto, essa questão de forma bilateral. Não são empresas soltas a esmo, possuem lastro ambas.

De mesmo modo, ambos os casos, reveste-se certa segurança ao Município, o qual é sabedor que as empresas que estão participando da contenda o fornecem maior segurança, mais do se fossem uma empresa isolada. Isso porque, naturalmente, em suas estruturas estão assentadas em grupo de pessoas que conhecem fortemente o setor, que se dedicam ao mesmo há décadas, possuindo amplas estruturas e experiência técnica para atuar no setor e perante este Município.

Mais ainda: no caso desta licitante Recorrente, além de seu próprio acervo técnico (que muito estranhamente foi “ignorado” e “mutilado” completamente pela Comissão de Licitações em sua análise) ainda foram ignorados: os atestados que foram juntados do seu responsável técnico (Luis Antonio Felício Júnior – que

sozinho possui mais experiência do que o objeto licitado), como ainda o amplo acervo de sua controladora (a Sertran, que possui 99% do capital social da MJM, detendo mais de 1000 veículos em operação no momento).

Mas, para se analisar um uma forma ampla e sob contexto coerente, devemos num primeiro momento analisar o QUÃO RESTRITIVA e INCOERENTE, CONTRÁRIA A JURISPRUDENCIA a regra editalícia é, quanto a capacidade técnica.

6. Primeiro ponto, NÃO HÁ QUALQUER UTILIDADE PRÁTICA exigir-se numa licitação quilometragem mínima, para fins de atestado de capacidade técnica. Mais ainda, não encontra justificativas se exigir: elevada quilometragem, ou elevado numero de passageiros transportados, ou ainda numero mínimo de efetivações de passagem por sistema de bilhetagem, etc. Tais exigência visam ou acabam provocando a restrição imotivada de interessados, ou acaba induzindo e direcionando apenas a alguns concorrentes.

Visando deixar clara a tamanha irregularidade cometida, far-se-á abaixo a transcrição parcial do Edital, demonstrando-se claramente a questão.

In Verbis

“04.01.06.01. As empresas participantes do certame licitatório deverão apresentar atestado(s), emitido(s) em seu nome, por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove(m) a realização de atividade anterior pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, **com operação mínima de 24 (vinte e quatro) meses ininterruptos**, demonstrando a aptidão inequívoca da licitante para a realização do objeto licitado.

04.01.06.01.01. Considera-se atividade pertinente o transporte de passageiros em serviço público municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional ou em serviço público ou privado autorizado de fretamento contínuo.

04.01.06.01.02. Os atestados deverão cumprir minimamente, dentro dos limites preconizados na Súmula 24 do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo os seguintes quantitativos cumulativamente:

I - **No mínimo, 54 veículos por mês** (entenda-se por veículo aqueles do tipo miniônibus, midiônibus, ônibus básico, ônibus padron, ônibus articulado ou ônibus biarticulado, conforme a norma ABNT-NBR 15570:2009), **o que representa aproximadamente 60% do estimado neste Termo de Referência;**

II - **No mínimo, 504.000 passageiros transportados por mês, que corresponde a 60% da quantidade estimada de passageiros a serem transportados**

054

04.01.06.01.03 Para a comprovação prevista no item anterior, será aceito o somatório de atestados, desde que os mesmos ocorram concomitantemente com relação ao período de execução e com veículos distintos.

04.01.06.01.04 O atestado deverá ser emitido em papel timbrado, além de conter a identificação do Órgão da Administração Pública ou empresa devidamente identificada com Razão Social, CNPJ, endereço e telefone atualizado, e conter necessariamente as informações que atendam o contido no objeto do presente edital, constando no mínimo informações relativas (I) ao local da prestação do serviço; (II) ao tipo de serviço; (III) ao quantitativo da frota operante na prestação do serviço para cada mês de operação bem como a relação da frota empregada; (IV) o prazo pelo qual o licitante presta ou prestou os serviços.

04.01.06.01.05 É facultada ao licitante a disponibilização de informações complementares necessárias à comprovação da legitimidade dos atestados solicitados, apresentando, dentre outros documentos, cópia do contrato que deu suporte à contratação, vistorias realizadas para a inclusão do veículo na prestação do serviço e endereço atual da contratante bem como o local em que foram prestados os serviços.” (gdn)

A primeira prova da completa irregularidade da exigência, se mostra através do excerto: “os atestados deverão demonstrar a *“realização de atividade anterior pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, com operação mínima de 24 (vinte e quatro) meses ininterruptos”*.”

Tentou-se CRIAR TAMANHA RESTRITIVIDADE COM ESSA PRIMEIRA EXIGÊNCIA, que a regra conflita inclusive com o próprio edital, quando o mesmo determina que:

In Verbis

“04.01.14.01. As microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo SIMPLES NACIONAL, desobrigadas de manter escrituração contábil, **bem como aquelas constituídas há menos de 12 meses** deverão apresentar balanço simplificado ou balanço de abertura do último exercício social ou do período de sua constituição, devidamente assinado pelo proprietário e por contador competente, sem a formalidade de publicação ou registro, na forma da Resolução nº 1.418/2012 do Conselho Federal de Contabilidade – ITG 1000 – Modelo Contábil para Microempresa e Empresa de Pequeno Porte. O mesmo critério se aplica as microempresas, empresas de pequeno porte e outras que se enquadrem no artigo 3º do decreto nº 8.538 de 06/10/2015. O balanço patrimonial referido deve conter no mínimo, Termo de Abertura e Encerramento, Contas do Ativo e do Passivo, Demonstração do Resultado do Exercício, eventuais notas explicativas e ser assinado pelo proprietário da empresa e por seu contador.” (gdn)

Oras, se o Atestado deve ter no MINIMO 24 meses de atividade ininterrupta, como que a Comissão pretende que possam participar empresas formadas há menos de 12 (dozes) meses? Está claro que, POSSIVELMENTE, houveram mais de um servidor público trabalhando no Edital sendo que, algum deles pretendia

06

CORRETAMENTE – ampliar a concorrência (abrindo a licitação para empresas “novas”), sendo que outro servidor – não se sabe com qual intenção – resolveu “FECHAR” as portas da concorrência.

No entanto, o que resultou disso é que: por causa da RESTRICTIVA EXIGENCIA DA EXPERIENCIA TÉCNICA, o edital se contraria em seus próprios termos, beirando a completa nulidade.

Mais ainda, prova da tamanha restritividade foi a participação de APENAS DUAS EMPRESAS CONCORRENTES NO CERTAMETE, e – para piorar o cenário - a Comissão de Licitações pretende que siga **apenas UMA PARA A FASE DE PREÇOS. Isso é concorrência? Uma única empresa competindo consigo própria?**

SIM, ESSA QUESTÃO SE NÃO REFORMADA, SERÁ LEVADA AO PODER JUDICIÁRIO E MP.

7. Novamente se recorrendo à transcrição da exigência da capacidade técnica, se o excerto:

In Verbis

“I - No mínimo, 54 veículos por mês (entenda-se por veículo aqueles do tipo miniônibus, midiônibus, ônibus básico, ônibus padron, ônibus articulado ou ônibus biarticulado, conforme a norma ABNT-NBR 15570:2009), o que representa aproximadamente 60% do estimado neste Termo de Referência;
II - No mínimo, 504.000 passageiros transportados por mês, que corresponde a 60% da quantidade estimada de passageiros a serem transportados”

As exigências acima, além de estamparem clara restritividade à participação de interessados, trazem em seu bojo determinações impertinentes, que aparentemente tem o condão apenas de elidir o interesse de potenciais concorrentes, e não bastasse: **CONTRARIAM OS NÚMEROS DO PRÓPRIO EDITAL, determinando por fim comprovação de expertise 100% (CEM POR CENTO) do estimado para os serviços. Isso diretamente contraria o Art. 30 da Lei 8.666/93.**

Bem que se coloque neste momento que esses fatos foram levados ao conhecimento do Tribunal de Contas do Estado, que apesar de não sustar o certame (e não o fez apenas pelas incontáveis vezes que o certame acabou naufragando e dessa forma “jogou” a questão para análise de contratação) certamente **SERÁ MOTIVO DE FUTURA SANSÃO POR ESTE EG. ÓRGÃO DE CONTROLE EXTERNO.**

AINDA MAIS QUANDO ANALISAREM O EXPEDIENTE QUE IRÁ TRAMITAR NA CONTRATAÇÃO E CONSTATAREM QUE A CONCORRÊNCIA CONTOU COM APENAS UMA CONCORRENTE

(EXCLUÍDA A ÚNICA PARTICIPANTE QUE SE APRESENTOU, DE TÃO RESTRITIVO QUE FOI O PROCESSO, E SAGRANDO-SE VENCEDORA A ATUAL PRESTADORA – COMO DITO PELA MÍDIA E, EM TESE, COM CERTA PREDILEÇÃO).

Sim, estes fatos serão levados ao Poder Judiciário e noticiados a miúdo ao TCE/SP.

7. Mas, para que fique BEM CLARA a questão – até como forma de prequestionamento para o expediente Judicial, passa-se a expor para que essa Comissão, ao devido tempo, CORRIJA SEUS ATOS, antes que o assunto seja, irreversivelmente, levado aos órgãos de controle de legalidade.

A ofensa quantitativa se demonstra quando analisado o conteúdo do Termo de Referência, o qual acompanha o texto editlício. Isso porque vistos os números do sistema licitado tem-se, *data venia*, a seguinte apuração (números extraídos do Edital – Termo de Referência):

In Verbis

“02. DAS INFORMAÇÕES GERAIS DO MUNICÍPIO

O município de São Carlos hoje tem uma população estimada em 251.983 habitantes (Fonte: IBGE – 2019) e uma frota total de 191.080 veículos registrados até o ano de 2020 (Fonte: Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN). Tal frota é composta prioritariamente de veículo do tipo automóvel e 17% de motocicletas. A área da unidade territorial [2019] é de 1.136,907 km², com o índice de urbanização nas vias públicas de 34,2% (Fonte: IBGE – 2019).

Na tabela a seguir é mostrada a evolução da média mensal de passageiros equivalentes transportados no transporte coletivo do município de São Carlos.

ANO	PASSAGEIROS EQUIVALENTES
2010	1.178.819
2011	1.177.846
2012	1.172.528
2013	1.151.144
2014	1.198.819
2015	1.139.850
2016	1.134.974
2017	800.000
2018	770.000
2019	692.426
2020	348.248
2021	386.898 (jan/nov)



08

A seguir informamos o detalhamento tanto de passageiros transportados como da quilometragem percorrida do sistema de transporte coletivo no ano de 2019 e o atual período da Pandemia da Covid-19.

	QUILOMETRAGEM MENSAL			PASSAGEIROS TRANSPORTADOS		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Jan	651.238	637.884	439.451	952.875	897.082	491.037
Fev	617.375	612.132	400.531	1.022.238	928.890	447.645
Mar	667.238	592.514	443.481	1.119.833	776.634	461.225
Abr	678.635	329.135	410.154	1.198.432	276.823	429.328
Mai	705.077	335.991	428.883	1.220.418	303.366	502.824
Jun	625.173	372.133	422.782	1.047.098	379.286	488.457
Jul	660.559	404.498	441.245	990.182	329.616	515.849
Ago	724.978	395.772	422.782	1.131.535	434.566	602.010
Set	679.986	389.523	460.259	1.140.173	471.063	624.323
Out	709.672	410.408	469.241	1.211.857	508.565	649.090
Nov	655.823	400.700	459.353	1.084.345	488.652	663.532
Dez	663.883	444.408	**	948.409	515.736	**

Oras, pelos PRÓPRIO NÚMEROS DO EDITAL ORA EXPOSTO, no momento atual (e mesmo nos 2 anos anteriores), os números de passageiros equivalentes é na ordem de 386.868 (média de janeiro a novembro de 2021), como ainda os passageiros totais são de aproximadamente 534.000 passageiros totais ao mês.

Logo, o Edital exigir experiência técnica, no montante de **504.000 passageiros ao mês e por 2 anos ininterruptos**, é exigir que a licitante demonstre possuir 100% do montante licitado como experiência técnica, considerando os reais números do sistema. Isso ofende o Art. 30 da Lei 8666/93, como ainda a jurisprudência e sumula do TCE/SP.

8. Mas, veladamente, A RESTRIÇÃO A PARTICIPAÇÃO não para por aí. O quantitativo exigido no Edital ESTABELECE OUTRA CONDIÇÃO COMPLETAMENTE RESTRITIVA E DIRECIONADA.

Neste ponto já entrando em debate direto da INABILITAÇÃO PROFERIDA, sob a tese de que a Recorrente não possui expertise suficiente a prosseguir no certame, passamos abaixo a realizar a CORRETA CONTAGEM DE VEÍCULOS E LINHAS OPERADAS (pelo período MÍNIMO de 24 meses), que foram atestados diretamente pela Recorrente – mas não considerados pela Secretaria de Transporte e Comissão de Licitações:

Cliente	Contrato	Período	Quantidade de veículos	Linhas	Passageiros	Km/Viagens
ALTINÓPOLIS	48/17 - PP 74/17	05/2018 até o momento	26	27	910.800	30.360
Prefeitura de Ribeirão Preto	65/19 - PE 42/18	03/2019 até o momento	38	38	1.277.760	51.160
Prefeitura de Ribeirão Preto	170/18 - PP 141/18	09/2018 até o momento	18	18	58.320	597.960
Prefeitura de Três Lagoas	225/18 - PP 138/19	10/2019 a 01/2022	26	21	597.960	770.000
TOTAIS			108	104		

Foi ATESTADO QUE DIRETAMENTE E POR PRAZO MÍNIMO DE 24 MESES, essa Recorrente operou com 108 veículos operacionais na sua frota (entre Micro-ônibus e Ônibus), mas na opinião da Comissão de Licitações ela não tem expertise suficiente.

Pergunta-se: como não possui expertise a Recorrente, se considerando possui apenas nos atestados juntados (pois tem mais serviços) 108 veículos em operação, sendo que os serviços TOTAIS de São Carlos projetam a utilização de 91 veículos totais, sendo 7 reservas – 84 na operação? E o quadro PIORA quando se denota que a Recorrente atestou operar 108 veículos e só se exige 54 em termos de atestado.

Ou seja, a Recorrente ATESTOU que possui serviço superior ao total que irá ser operado em São Carlos e ela não possui expertise suficiente? Mais ainda, comprovou possuir o DOBRO de operação daquela exigida e ainda assim é insuficiente? Se não for UM CLARÍSSIMO DIRIGISMO DO RESULTADO DA LICITAÇÃO (O QUE É CRIME E CERTAMENTE SERÁ APURADO PELAS AUTORIDADES RESPONSÁVEIS), TRATA-SE DE UM ERRO CRASSO EM TEMPO DE SER CORRIGIDO.

E, o que o faz a Recorrente ter sido inabilitada são VERGONHOSAS SUTILEZAS no Edital e análise da Comissão: foram excluídos da contagem dos atestados, as operações com MICROS-ÔNIBUS (como SE a operação com um midi ou mesmo com um ônibus convencional não fosse a mesma habilitação que os motoristas possuem e expertise para colocar a operação em andamento com um micro). E assim, ela não teria “comprovado” a sua expertise.

Destacando ainda que: alguns dos micros atestados pela Licitante possuem 29 lugares para passageiros sentados (praticamente mesma capacidade total dos miniônibus aceitos pela Comissão – que é de 30 lugares para passageiros em pé e sentados). Ficando ainda mais inacreditável a rejeição desses atestados, como no caso dos de fl 428 a 432. Quer dizer: só neste atestado foram excluídos 4 veículos por causa de um lugar em cada um? Absurdo!

9. Não bastasse, ainda se utiliza a Comissão da segunda sutileza IMPERTINENTE: o número de passageiros. Com todo respeito, a contagem de passageiros atestado além de visar apenas o eventual, em tese, dirigismo do Edital, também, em tese, visa criar exigência para excluir empresas de fretamento (como no caso de serviços de escolar – por exemplo, onde por vezes se “roda” muito e leva-se menos passageiros).

E reitere-se: os serviços de SÃO CARLOS atualmente NÃO “CARREGAM” O MONTANTE DE PASSAGEIROS EXIGIDOS NO EDITAL PARA COMPROVAÇÃO DE EXPERTISE, COMPROVANDO QUE A EXIGENCIA VISA APENAS, EM TESE, DIRECIONAR O RESULTADO DA CONTENDA – como aparentemente está ocorrendo.

Como em manter tanto descalabro, pretende a Administração que não ocorra a sanção pelos órgãos de Controle de legalidade?

O que importa nos atestados é comprovar que a licitante tem condição de colocar os serviços “em pé”, funcionando de acordo com o Edital. O número de passageiros é praticamente impertinente em termos de atestados (importantíssimos em face ao equilíbrio da contratação), vistos que o que se busca é condição da participante em promover uma atividade organizada e cumprir com as rotinas e ordens de serviço que o Edital determina. Se ela irá ou não ter número de passageiros a carregar é de somenos, lembrando que: o próprio termo de referencia comprova que a exigência do edital é ACIMA do que o sistema hoje transporte.

Ainda igualmente impertinente, é afirmar que empresa que tem em operação 100 microônibus não consegue colocar em funcionamento, os mesmos serviços, se forem utilizados ônibus e não micros. De tão inacreditável a indução que o Edital, Secretaria e Comissão pretendem querer fazer crer com essa claríssima restritividade e com excessivo preciosismo, que a situação é até cômica. Seria igualmente absurdo querer exigir atestados apenas com micros, desprezando atestados de ônibus, articulados, etc.

Só recordando: os micro-ônibus estão previstos na MESMA REGRA DA ABNT citada pela Comissão, e diferiria do midiônibus apenas pelas pessoas em pé, possuindo por vezes a mesma (ou até maior) capacidade de lugares a sentar. A CNH do motorista que dirigem ambos veículos (midiônibus, micro-ônibus e até ônibus convencionais) é exatamente a mesma, ainda considerando que os cursos para transporte de passageiros que são exigidos são os mesmos, etc.

Por outro prisma de análise, a exigência de atestados determina comprovação por período de 24 meses ininterruptos (além de selecionar com “extremo zelo e preciosismo” os tipos de veículos nos atestados apresentados). Mas, fica uma IMENSA dúvida que mostra, novamente, essa vertente de possível dirigismo: qual diferença

teria uma empresa atestada com 12 meses de serviço ininterruptos, ou 24, 36, etc? Nenhuma diferença, vistos que a empresa que consegue prestar 6, 12 meses ou mesmo centenas de meses um serviço similar ao presente, consegue de mesma maneira competir num certame licitatório como o ora analisado.

A título de exemplo, neste ano e após a contenda iniciar a Recorrente iniciou outra frente de serviço com mais 39 (trintas e nove) veículos junto a Prefeitura de Ribeirão, mas claro: eles não servem para aferição de capacidade técnica, vistos que não possuem ainda 24 meses (?!).

10. E para arrebatrar de vez com a comprovação de capacidade técnica e expertise à sociedade da Recorrente, não foi à toa que também foram juntados atestados em favor da Sertran Transportes e Serviços Ltda e, também atestados do gestor de ambas as empresas, do Sr. Luis Antonio Felício Jr.

Note no presente recurso que o Sr. Luis Antonio Felício Júnior – que é o Administrador e responsável técnico da Recorrente MJM, é portador de diversos atestados e a maioria deles acervados junto ao CRA – Conselho Regional de Administração (fls 470 a 475 e 478 por exemplo), quando trabalhando de responsável técnico e administrador da Setran.

Mas, ainda mais importante, cumprindo dessa forma com sua comprovação de capacidade técnico profissional, foram juntados atestados da empresa Setran (verificar os atestados de fls 459 a 469, 476 a 477), a qual, como já dito, é detentora de 99% do capital social da MJM e possui ainda o mesmo administrador e responsável técnico – Sr. Luíz Antonio Felício Jr.

E somente com esses atestados listados, montam mais centenas de veículos atestados, outras centenas de milhares de passageiros transportados e, não bastassem: por década de serviços.

Mas para essa Comissão, os mesmos não servem à comprovação de capacidade técnica, sendo também completamente rejeitados. O fato da Sertran e do Sr. Luis Antonio terem atestados do transporte coletivo Urbano de Ribeirão Preto, de Santa Bárbara d'Oeste, de Sertãozinho (sim, terem operados simultaneamente todos os serviços), não é suficiente para a Comissão de que no presente Município, a MJM (sua controlada) conseguisse “por em pé” os serviços. Algo fora da realidade de se cogitar.

Contudo, entende-se que dessa forma com que decidiu a Comissão, se fere diretamente o determinado na Lei 8.666/93, consoante se observa abaixo:

In Verbis

“Art. 30. A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a:

12



- I - registro ou inscrição na entidade profissional competente;
- II - comprovação de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnico adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos;
- III - comprovação, fornecida pelo órgão licitante, de que recebeu os documentos, e, quando exigido, de que tomou conhecimento de todas as informações e das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação;
- IV - prova de atendimento de requisitos previstos em lei especial, quando for o caso.

§ 1º A comprovação de aptidão referida no inciso II do "caput" deste artigo, no caso das licitações pertinentes a obras e serviços, será feita por atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, devidamente registrados nas entidades profissionais competentes, limitadas as exigências a: (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

I - capacitação técnico-profissional: comprovação do licitante de possuir em seu quadro permanente, na data prevista para entrega da proposta, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de obra ou serviço de características semelhantes, limitadas estas exclusivamente às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação, vedadas as exigências de quantidades mínimas ou prazos máximos; (Incluído pela Lei nº 8.883, de 1994)

II - (Vetado). (Incluído pela Lei nº 8.883, de 1994)

a) (Vetado). (Incluído pela Lei nº 8.883, de 1994)

b) (Vetado). (Incluído pela Lei nº 8.883, de 1994)


§ 2º As parcelas de maior relevância técnica e de valor significativo, mencionadas no parágrafo anterior, serão definidas no instrumento convocatório. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

§ 3º Será sempre admitida a comprovação de aptidão através de certidões ou atestados de obras ou serviços similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior.

§ 4º Nas licitações para fornecimento de bens, a comprovação de aptidão, quando for o caso, será feita através de atestados fornecidos por pessoa jurídica de direito público ou privado.

§ 5º É vedada a exigência de comprovação de atividade ou de aptidão com limitações de tempo ou de época ou ainda em locais específicos, ou quaisquer outras não previstas nesta Lei, que inibam a participação na licitação." (gdn)

Logo, apesar da empresa MJM TRANSPORTES ter apresentado todos os atestados em seu próprio nome e, comprovado sua capacidade técnica, de acordo com o as premissas do Edital, é perfeitamente possível a utilização dos atestados do responsável técnico e administrador da Recorrente, os quais deveriam ter sido somados à expertise da Recorrente (sem a exclusão de nenhum). E na somatória a expertise comprovada é IMENSAMENTE MAIOR à exigida (mesmo esta sendo completamente exorbitante aos parâmetros de normalidade).

13 4 

No entanto, nota-se que o rigor, preciosismo e até diligências realizadas sobre os atestados da Recorrente, não encontraram o mesmo tratamento sobre os da Rigras.

11. Sobre a documentação da Rigras a questão foi bem mais “tranquila”. E, para qualquer “leigo” que a análise, ainda mais a Secretaria que possui expertise o deveria ter feito, desperta-se uma IMENSA atenção.

Primeiro, que a impressão que se tem é de que a exigência editalícia lhe parece “feita de encomenda”. Claro que isso é apenas uma afirmação que não se acredita que possa ser verídica, mas apenas para poder elucidar a forma com que o edital “caseou” exatamente na expertise da licitante Rigras.

Note-se que pelo quadro da Ata, feito pela Secretaria, a mesma comprovou EXATAMENTE os quantitativos necessários, E APENAS pelo período EXATO de 24 meses. Isso não levantaria possivelmente atenção, SE NÃO FOSSE A RIGRAS A ÚNICA HABILITADA, sendo excluídas as demais concorrentes.

Mas o que chama realmente a atenção é outra coisa: que operação de transporte urbano que a mesma atesta por Ribeirão Pires possui EXATAMENTE a mesma operação em número de carros, passageiros transportados, etc, por MAIS DE UMA DÉCADA?

Oras, será que a Prefeitura de Ribeirão Pires possui algum calendário próprio, com os exatos números de dias úteis em cada mês, e ainda limitando ou controlando a exata entrada de pessoas nos ônibus (barrando os que passageiros que superem o número informado e pondo para dentro dos ônibus alguns acaso o número esteja abaixo), para que adentrassem em década, todos os meses, os exatos 543.033 passageiros? Exatamente o mesmo número, sem qualquer flutuação, de abril de 2011 a dezembro de 2021? Não há meses com 28 dias em Ribeirão Pires, nem mesmo flutuação em dias úteis, tampouco alteração com férias, feriados, etc, etc?

E por pior: no período que mais assolou a nação mundial nas últimas décadas, no período da PANDEMIA ocorrida de 2020 até o momento, o sistema de Ribeirão Pires não sofreu QUALQUER ALTERAÇÃO? Continuaram ingressando os mesmos 543.033 passageiros ao mês e os mesmos 38 veículos?

Só pode se supor uma de duas coisas: ou Ribeirão Pires é uma cidade completamente “blindada” e, provavelmente, não é sequer do Brasil ou do planeta (onde sequer nascem ou morrem usuários em mais de uma década); ou certamente os números “flutuaram” e o atestado é uma parcial realidade, que não foi realizada qualquer diligência pela Comissão de

licitações, em especial nos 24 meses de pandemia e que a mesma cumpre as exigência do edital.

12. E o que facilmente se acha na internet é motivos e exposição á sociedade que a cidade de Ribeirão Pires **SOFREU EFEITOS DRÁSTICOS COM PERDA DE PASSAGEIROS NO PERÍODO DA PANDEMIA**, inclusive elaborando lei para fins de conceder gratuidade do uso dos coletivos na cidade, para diminuir esse prejuízo. Interessante conhecer até mesmo a Nota da Câmara de Vereadores da cidade de Ribeirão Pires que assim afirmou ³: “*Em nota, a Câmara esclarece que a medida vai entrar em vigor dentro de alguns dias, após a publicação da Lei no Diário Oficial. “A população já poderá dispor do benefício que, além de promover o lazer, também busca reparar parte das perdas de arrecadação no transporte coletivo, uma vez que o setor sofreu brusca queda em decorrência da pandemia de covid-19 no município”, informou a Câmara, em nota.*”

E DANDO A CERTEZA QUE OS NÚMEROS LINEARES DO ATESTADO DE RIBEIRÃO PIRES NÃO CORRESPONDEM COM A REALIDADE MÊS A MÊS, tem-se que no período de pandemia os veículos foram REDUZIDOS PARA 30% DA FROTA FORA DOS HORÁRIOS DE PICO E NOS HORARIOS DE PICO FUNCIONARIAM COM 50%. E essa informação também é facilmente obtida nas redes digitais, em especial pela Nota Oficial do Consorcio intermunicipal o ABC, do qual Ribeirão Pires participa⁴.

Oras, onde então foi mantidos os números de veículos da Rigras em Ribeirão Pires (de 38) por toda a pandemia, de forma estável e sem qualquer alteração? Numero esse que a Comissão aceitou sem quaisquer dúvidas ou questionamentos?

CERTAMENTE OS NÚMEROS ESTÃO ERRADOS NO ATESTADO DE RIBEIRÃO PIRES – JUNTADO PELA RIGRAS, E A COMISSÃO DE LICITAÇÕES, COMO AINDA A SECRETARIA DE TRANSPORTE, NÃO DILIGENCIARAM PARA OS VERIFICAR.

Logo, **DEVE SER CONVERTIDO O JULGAMENTO EM DILIGENCIA**, DE ACORDO COM O ART. 43 DA LEI 8666/93 E ASSIM IMEDIATAMENTE VERIFICADOS OS REAIS QUANTITATIVOS – MÊS A MÊS DA EMPRESA RIGRAS JUNTO À PREFEITURA DE RIBEIRÃO PIRES, **EM ESPECIAL DO PERÍODO DE JANEIRO DE 2020 A DEZEMBRO DE 2021**. COMO

³ <https://diariodotransporte.com.br/2021/10/21/camara-de-ribeirao-pires-sp-aprova-tarifa-zero-nos-onibus-aos-domingos-e-feriados/>

⁴ <https://www.ribeiraopires.sp.gov.br/busca/all/TRANSPORTE%20COLETIVO>

<https://www.abcdoabc.com.br/ribeirao-pires/noticia/nota-oficial-coronavirus-ribeirao-pires-24-marco-2020-98964>

[Handwritten signature]
15 4

DITO, NÃO FORAM COMPUTADOS NESTES NUMEROS A REDUÇÃO DA FROTA E A PERDA DE PASSAGEIROS NO PERÍODO DA PANDEMIA.

Deve-se, por fim, recordar que: a operação a ser atestada, pelas regras e preciosismos do Edital, deve ser linear e ininterruptas por 24 meses, sendo que a Rigras somente atende o determinado no período de “janeiro de 2020” a “dezembro de 2021”.

Logo, se constatando apenas um mês que a Rigras não atenda esse quantitativo no lapso temporal citado (o que comprovadamente ocorreu vistos que afronta foi reduzida abaixo da metade e houve perda de passageiros), deve ensejar na sua imediata inabilitação do certame.

Logo, pretende-se que se aja com a ISONOMIA determinada no Art. 3º da Lei 8666/93, com o mesmo preciosismo a ambas, ou com a mesma aceitação às duas concorrentes. Afinal, “pau que bate em Chico, bate em Franciso”.

13. Por todo o exposto, deve-se destacar que a Recorrente comprovou que: possui quantitativos operacionais SUFICIENTES A ATENDER O EDITAL (somente direitos seus mais de 108 veículos em operação simultânea por 24 meses), como ainda SE COMPROVOU QUE A RIGRAS NÃO ATENDE O EDITAL, DEVENDO SER DILIGENCIADO, NOS MOLDES PEDIDOS ACIMA, SEU ATESTADO DE RIBEIRÃO PIRES.

E interessante ainda observar que: a Recorrente comprou que possui variados clientes com operação de bom porte, algo que é muito mais difícil de se organizar a logística do que a Rigras possui – apenas 2 clientes atestados. Isso por si só, comprova a melhor aptidão técnica da Recorrente.

NO ENTANTO, O QUE SE ACREDITA É QUE, POR MAIS UMA VEZ: A PRESENTE LICITAÇÃO IRÁ ACABAR SENDO REVOGADA, VISTOS QUE O RIGOR ESTIPULADO FOI TÃO EXTREMADO QUE AS EMPRESAS NÃO CONSEGUIRAM CUMPRIR. AINDA, EM TESE, ATINGIR-SE-Á DIRETAMENTE A RIGRAS PELO PRESENTE RECURSO E MEDIDAS QUE SERÃO TOMADAS, ALGO QUE PROPORCIONARÁ CERTO DESCONFORTO.

E a Recorrente busca pelos presentes Autos o que é Justo e Perfeito: a manutenção da moralidade, da isonomia entre as licitantes, de se trazer exigências no Edital apenas que sejam necessárias a comprovar expertise e condições financeiras a se prestar os serviços. Por fim, reitera-se que: em não sendo revista a DECISÃO DA COMISSÃO, SENDO MANTIDA A INABILITAÇÃO DESTA RECORRENTE, COMO AINDA A APTIDÃO E HABILITAÇÃO DA RIGRAS, irá ser buscada TODAS AS AUTORIDADES CABÍVEIS PARA SER REPOSTA A LEGALIDADE NOS AUTOS.

16

14. Diante todo o exposto, é a presente para Requerer a essa Digna Comissão que, promova a revisão de sua Decisão, para fins de:

- a) habilitar essa Recorrente MJM, vistos que comprovadamente possui expertise suficiente a continuar no certame;
- b) Converter julgamento em diligencia e assim promover ao levantamento das Informações do Atestado apresentado pela Rigras, referente à cidade de Ribeirão Pires, para que o Município citado forneça as informações – MÊS A MÊS – de frota e de passageiros no sistema, referente ao período de “janeiro de 2020” a “dezembro de 2021”, considerando dessa vez nas informações que serão fornecidas, os efeitos da Pandemia e as reduções de frota anunciadas pelo Conselho Intermunicipal – consoante comprovado acima pelos sites da internet. Acaso não promova a citada diligencia, desde já fica questionado a ofensa ao princípio da ampla defesa e contraditório, além do descumprimento pela Comissão de seu dever legal;

Caso não seja revista a Decisão pela Comissão de Licitações, seja o presente Recurso submetido ao Sr. Prefeito Municipal, nos termos do Art. 109 da Lei 8.666/93 e, ao final, lhe seja dado TOTAL PROCEDENCIA.

Termos em que.

Pede e espera deferimento.

São Carlos, 24 de maio de 2022.



MJM TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA
Luis Antonio Felicio Junior
Diretor Executivo
CPF 199.308.858-03


Daniel Felicio
Diretor Comercial

MJM TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA
CNPJ 21.301.870/0001-70

17