



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

À COMISSÃO GERAL DE LICITAÇÕES – GABINETE DE COMPRAS E LICITAÇÕES DO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE/RS.

Concorrência Pública n. 019/2019.

Ref: Pedido de esclarecimentos.

AUTO VIAÇÃO SANTO ANTÔNIO LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob nº 75.703.215/0001-78, com sede na rua Abel Scussiato, nº 2100, bairro Vila Yara, Município de Colombo/PR, CEP 83408-280, neste ato representada pelo seu diretor, Sr. **EDILSON MIRANDA**, brasileiro, casado, Engenheiro Mecânico, portador da cédula de identidade nº 6.712.656-4/PR, inscrito no CPF/MF sob o nº 023.296.529-33, e por seus procuradores, conforme procuração anexa, ambos que adiante assinam, vem, respeitosamente, com fulcro nos itens 2.1 e 10.3 do Edital de Concorrência Pública n. 019/2019, bem como, no inciso VIII do artigo 40 da Lei 9.666/93, apresentar pedido de **ESCLARECIMENTOS** de alguns pontos do Edital de Concorrência Pública n. 019/2019.

I – DA TEMPESTIVIDADE.

Considerando que a sessão de abertura das propostas ocorrerá no dia 23/01/2020 e que o item 10.3 do Edital de Concorrência Pública n. 019/2019 estabelece que os licitantes podem apresentar pedido de esclarecimentos até 05 (cinco) dias úteis antes da apresentação das propostas, o prazo finda-se somente em 16/01/2020.

Portanto, tempestivo o presente pedido de esclarecimentos.

II – DOS ESCLARECIMENTOS.

Tendo tomado conhecimento de todas as disposições do Edital de Concorrência Pública n. 019/2019 e seus anexos, com base nos itens 2.1 e 10.3 do referido edital, bem como, no inciso VIII do artigo 40 da Lei 9.666/93, solicita-se, respeitosamente, esclarecimentos a respeito dos seguintes pontos:



AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO

ESCLARECIMENTOS

1 – PROTOCOLO DE PRAZOS.

Consta no item 2.1 do presente edital que quaisquer esclarecimentos a respeito do edital serão solicitados por escrito à Comissão Geral de Licitações, por e-mail, ou mediante protocolo a ser realizado diretamente no Protocolo do Gabinete de Compras e Licitações, no horário de expediente, sito à rua General Bacelar, nº 264, 2º andar, Centro, CEP: 96.200-370, Rio Grande/RS.

Já no item 10.3 consta que o pedido de esclarecimentos será encaminhado também por e-mail.

QUESTIONA-SE:

1. O protocolo dos esclarecimentos poderá ser realizado somente através de e-mail? Qual será a prova do recebimento do e-mail que comprove que o protocolo está tempestivo?
2. O termo também constante no item 10.3 do edital significa que o pedido de esclarecimentos precisa ser protocolado diretamente no diretamente no Protocolo do Gabinete de Compras e Licitações e, inclusive, por e-mail?
3. Em relação demais prazos, impugnação ao edital e eventuais recursos, estes poderão ser protocolados somente através de e-mail? Qual será a prova do recebimento do e-mail que comprove que o protocolo está tempestivo? Ou referidos prazos precisam ser protocolados diretamente no Protocolo do Gabinete de Compras e Licitações?

2 - CAPACITAÇÃO TÉCNICA.

O Município de Rio Grande possui mais de 200 mil habitantes, sendo que algumas linhas de ônibus possuem percursos com mais de 90 quilômetros.

A presente licitação tem prazo de concessão de 10 (dez) anos, podendo ser prorrogável por mais 10 (dez) anos, ainda, o valor estimado do contrato corresponde a R\$ 461.120.946,00 (quatrocentos e sessenta e um milhões, cento e vinte mil e novecentos e quarenta e seis).

Ou seja, trata-se de uma licitação cujo objeto é a prestação de serviço público por um longo período e com grande investimento do erário público.



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

Para que o licitante possa executar o serviço público com qualidade e eficiência faz-se fundamental que o vencedor do certame tenha a "expertise" compatível com o objeto da licitação.

No item 1.2 do Edital de Concorrência Pública n. 019/2019 determinou-se a adoção do critério de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado para o julgamento do referido certame (inciso I do artigo 15 da Lei 8.987/95).

Nos subitens 14.4.1; 14.4.2; 14.4.3 e 14.4.4 do edital sob análise está determinado que os licitantes apresentem declarações de disponibilidade de imóvel, infraestrutura para o funcionamento de bilhetagem eletrônica, frota, e pessoal capacitado ao gerenciamento da operação. Salienta-se que estes subitens estão dentro do item 14.4 denominado "Qualificação Técnica".

Para comprovar a "expertise" ou qualificação técnica de cada licitante, exige-se a apresentação de atestados de capacidade técnica pertinente e compatível com cada licitação, aptos a comprovarem que o licitante presta ou já prestou serviços público compatíveis com o objeto da licitação e não apenas de declarações de disponibilidade.

Tal fato é tão verdade que no item 13.2.8 do presente edital consta que a comprovação de qualificação técnica, em caso de Consórcio, deverá ser realizada através do somatório dos atestados de titularidade de cada consorciada.

Para as empresas em Consórcio é exigido a apresentação de atestados de capacidade técnica, todavia, para as empresas individuais não há tal exigência, tornando confuso os requisitos mínimos de qualidade e técnica exigidas no edital.

QUESTIONA-SE:

4. Qual o critério mais adequado para fins de julgamento das propostas? Não seria o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado, combinado com a melhor proposta técnica?
5. Como o Poder Pública poderá avaliar se os licitantes são aptos ao desempenho da prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros, em quantidades e qualidade compatíveis com o objeto da presente licitação, sem a apresentação de atestados de capacidade técnica?
6. Porquê somente é exigido a apresentação de atestados de capacidade técnica para caso de Consórcio?
7. Quais os fundamentos para a presente licitação não exigir a documentação relativa à qualificação técnica, conforme disposto no Art. 30, Inciso II, §1º da Lei Federal 8.666/93?



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

8. Consta no Edital de Licitação da Concorrência Pública Nº 019/2019 as condições técnicas mínimas que as licitantes deverão observar nos imóveis destinados as garagens?

3 - PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DIRETOR.

O inciso I do §1º do artigo 24 da Lei n. 12.587/12 determina que em Municípios com mais de vinte mil habitantes deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores.

Como já informado acima, o Município de Rio Grande possui mais de 200 mil habitantes, portanto, o Plano de Mobilidade Urbana deveria ser integrado e compatível com o Plano Diretor.

QUESTIONA-SE:

9. Considerando o planejamento global dos sistemas de transporte, para a presente licitação, realizou-se estudos de demanda a partir dos dados obtidos das pesquisas de origem/destino?
10. Foram realizados estudos para medir o índice de renovação de frota utilizando o comparativo entre ocupação máxima de passageiros no ônibus durante uma viagem e o total de passageiros transportados na mesma viagem? Tais dados são de fundamental importância para os processos de dimensionamento da oferta?
11. Os bancos de dados operacionais de oferta e demanda foram organizados em séries históricas que permitam conhecer a sua evolução e prever tendências?
12. Foi elaborado o Plano de Mobilidade Urbana integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido?

4 - COMPLEMENTAÇÃO DA RECEITA.

No item 5.2 do edital sob análise consta que Poder Concedente poderá complementar a receita necessária para remunerar a Concessionária, na hipótese de adoção de subsídio.

Já o §5º do artigo 9º da Lei 12.587/12 determina que o Poder Público deverá complementar a receita necessária para remunerar a Concessionária, cobrindo o deficit através de receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte.



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

QUESTIONA-SE:

13. Os critérios de política tarifária, estabelecidos pelo Poder Concedente no presente edital, estão adequados aos dispostos no Art. 9º, §5º da Lei Federal nº12.587/12?

5 - ARREDONDAMENTO MATEMÁTICO DE TARIFAS.

O item 5.4 do edital afirma que "na hipótese de a aplicação dos percentuais sobre a TARIFA DE REMUNERAÇÃO, para o cálculo das demais tarifas, resultar(em) em valor(es) que não seja(m) múltiplo(s) de R\$ 0,05 (cinco centavos de real), será aplicado arredondamento matemático das tarifas, pelo critério científico, para o múltiplo de R\$ 0,05 (cinco centavos de real) mais próximo".

A Norma Técnica ABNT NBR 5.891/2014 determina que: quando o algarismo a ser conservado for seguido de algarismo inferior a 5, o último algarismo a ser conservado permanecerá sem modificação; quando o algarismo a ser conservado for seguido de algarismo superior a 5, ou igual a 5, seguido de no mínimo um algarismo diferente de zero, soma-se uma unidade ao algarismo a ser conservado e retiram-se os posteriores; quando o algarismo imediatamente seguinte ao último algarismo a ser conservado for 5 seguido de zeros, dever-se-á arredondar o algarismo a ser conservado para o algarismo par mais próximo; quando o algarismo imediatamente seguinte ao último a ser conservado for 5 seguido de zeros, se for par o algarismo a ser conservado, ele permanecerá sem modificação.

QUESTIONA-SE:

14. O critério de arredondamento matemático das tarifas é compatível com a Norma Técnica ABNT NBR 5.891/2014?

6 - MODELO DE DECLARAÇÃO – VISITA TÉCNICA.

Consta no item 13.3.1.4 do edital em análise que àquele licitante que não realizar a visita técnica deverá apresentar declaração assumindo total responsabilidade pela sua não realização.

Não consta modelo de referida declaração nos Anexos do Edital de Licitação da Concorrência Pública Nº 019/2019.

Ainda, no item 14.4.2.1 exige-se apresentação de declaração de disponibilidade futura de frota, todavia, novamente, não consta modelo de referida declaração nos Anexos do Edital.



AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO

No item 14.4.4 o edital determina que seja apresentada declaração de disponibilidade de pessoal capacitado ao gerenciamento da operação, entretanto, não indica se o modelo de declaração constante no Anexo V.09 preenche os requisitos exigidos neste item.

Exige-se no item 14.4.2 que o Licitante apresente declaração de disponibilidade de frota em relação ao veículos que serão utilizados no início da execução dos serviços, contendo a descrição e o tipo específico de cada veículo, detalhamento de itens como capacidade total de transporte de passageiros sentados, ano modelo do chassi, e marca e modelo das carrocerias dos veículos.

QUESTIONA-SE:

15. Consta nos Anexos do Edital de Licitação da Concorrência Pública nº 019/2019, o modelo de declaração do licitante assumindo total responsabilidade pela não realização da visita técnica, bem como, o modelo de declaração de disponibilidade futura de frota?
16. Não havendo modelo das declarações acima mencionadas, exige-se alguma formalidade? A Comissão irá disponibilizar os referidos modelos até quantos dias antes da abertura dos envelopes?
17. O modelo de declaração constante no anexo V.09 preenche todos os requisitos exigidos pelo item 14.4.4 do edital?
18. O edital exige apresentação de declaração de disponibilidade de frota para início da operação, contendo inúmeras descrições dos veículos, todavia, considerando que a licitante venha obter a propriedade dos veículos somente após a participação vitoriosa do certame, como referida declaração pode ser preenchida? Ademais, caso a licitante venha no decorrer do processo licitatório (até o início da prestação dos serviços) alterar os veículos que disponibilizou à esta licitação, como o Licitante poderá informar ao Município? Haverá algum ônus à licitante?

7 – DEFINIÇÃO DE IDADE MÉDIA DOS VEÍCULOS.

O item 20.5.5 do edital sob análise afirma que os serviços previstos no edital terão início formal com a expedição da "ORDEM DE SERVIÇO".

O item 2.75 do Anexo II do Projeto Básico do Edital define que a idade média inicial da frota será igual a média das idades dos veículos que iniciarão a operação, considerando a data de início.

Já o item 2 do Anexo II.1 do Manual de Especificação da Frota do Edital afirma que, para a determinação das idades máximas e médias dos veículos, será tomado como referência o ano/modelo dos chassis.



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

Considerando existir duas fórmulas para cálculo da idade média dos veículos, QUESTIONA-SE:

19. A data de início a que se refere o item 2.75 do Anexo II – Projeto Básico do Edital - é a mesma do início formal com a expedição da "ORDEM DE SERVIÇO" pela Prefeitura Municipal?
20. Quais os fundamentos para calcular a idade média inicial da frota vinculando ao início da operação, quando a idade média do veículo é calculada tomando como referência o ano/modelo dos chassis?

8 - CÁLCULO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

O item 5.1.2 estipula que a Concessionária será remunerada, por passageiro pagante e nos termos da Lei 5.602/2002, por tarifas que terão como cálculo a tarifa de remuneração.

O cálculo da tarifa básica ou de remuneração consiste na divisão dos custos totais de operação do sistema pelo IPK equivalente.

O IPK equivalente é a razão entre Passageiros Equivalentes (soma do total de usuários que pagam a tarifa cheia com o total de usuários que possuem desconto, por exemplo, estudantes, ponderados por um fator de equivalência) e a Quilometragem percorrida de cada linha.

Para o cálculo do IPK – Índice de passageiro por quilometro – utiliza-se os dados do transporte convencional, diferenciado e distrital, considerando os passageiros pagantes da tarifa integral e os que possuem desconto como, por exemplo, estudantes.

Quando a tarifa ao usuário (transporte distrital e seletivo) é diferente da tarifa média, para o cálculo da tarifa de remuneração considera uma porcentagem de acréscimo (62% para o transporte seletivo).

Todavia, tal acréscimo não foi observado para o transporte distrital, o qual chega até 615 % da tarifa base (tarifa máxima verificada: R\$ 28,25).

Destaca-se, ainda, que não foi indicado a porcentagem destinada a tarifa escolar no transporte seletivo.

QUESTIONA-SE:



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

21. Considerando que no presente edital, conforme tabelas constantes no Anexo IV.4, cada linha distrital possui tarifa ao usuário diferente, já que os cálculos das referidas tarifas estão vinculados a quantidade de quilometro rodado, para o cálculo da tarifa de remuneração seria necessário indicar a porcentagem de acréscimo médio na tarifa diferenciada do serviço distrital?
22. Ainda, caso haja, seria necessário indicar a porcentagem de usuários com desconto, por exemplo, estudantes, para o transporte seletivo?
23. Considerando o acréscimo médio na tarifa diferenciada do serviço distrital, bem como, a inserção dos usuários com desconto (por exemplo, estudantes) no transporte seletivo, a tarifa de remuneração modificaria?
24. O mais adequado à presente licitação seria o cálculo de uma tarifa média ponderada (tarifa básica ou de remuneração), considerando os usuários com descontos em todos os tipos de transportes, com peso diferenciado em cada tarifa do serviço distrital (linha de ônibus)?

8.1 – ÍNDICES DE REAJUSTE DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

Destaca-se que o item 21.1.1 do edital estipula que o valor das tarifas será reajustado anualmente pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC.

O reajuste tarifário tem como propósito cobrir os custos operacionais do sistema e remunerar o capital investido pelo operador, ou seja, o valor da tarifa está atrelado à variação dos custos dos principais insumos do setor de transporte.

Dentre os insumos pertinentes ao setor de transporte, o valor dos combustíveis derivados de petróleo são os insumos que mais sofrem variação, já que possuem seus preços atrelados aos mercados internacionais, cujas cotações variam diariamente.

É tão verdade que o valor dos combustíveis afeta o valor da tarifa que, na Planilha de Cálculo da Tarifa Teto do Anexo IV.1 do edital sob análise, os combustíveis representam 23,58 % do Custo Total da Tarifa.

Ao utilizar, exclusivamente, o índice do INPC, a inflação de produtos do setor alimentício influencia diretamente no valor das tarifas, já que referido índice, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, calcula a variação de preços de um conjunto de produtos alimentícios e serviços utilizados habitualmente por uma família brasileira.



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

Salienta-se que o Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC – é base para negociações de reajustes salariais das categorias, acrescido dos ganhos negociados em Convenções Coletivas de Trabalho.

As despesas com pessoal, segundo o edital sob análise, representam 50,46 % do Custo Total da Tarifa, conforme Planilha de Cálculo da Tarifa Teto do Anexo IV.1.

É fato que o Índice Nacional de Preços ao Consumidor -INPC - não se presta a medir a variação nos preços dos combustíveis derivados de petróleo, podendo ocasionar a necessidade de revisão tarifária constantemente para equilibrar econômica e financeiramente o sistema.

Os custos com combustíveis e despesas com o pessoal representam 74,04 % do Custo Total da Tarifa, segundo Planilha de Cálculo da Tarifa Teto do Anexo IV.1.

QUESTIONA-SE:

25. O reajuste anual da tarifa de remuneração pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC - é o mais indicado?
26. Reajustes anuais da tarifa de remuneração pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC - poderão ameaçar o equilíbrio econômico-financeiro do sistema, antes mesmo da realizar a revisão tarifária, a qual está prevista para acontecer a cada 03 (três) anos, conforme item 21.2.1 do edital?
27. Estipular uma fórmula paramétrica baseando em índices de reajustes que representam a variação do preço dos principais insumos que afetam o setor de transporte público não seria o mais adequado para o equilíbrio econômico e financeiro do sistema?

9 – DEFINIÇÕES DE TARIFAS.

O item 2.14 do anexo II define TARIFA como o preço individual da utilização do serviço de transporte coletivo a ser fixada por ato do Poder Concedente, conforme proposta vencedora desta concorrência.

Já o item 2.15 também do anexo II considera que o “custo do passageiro transportado” do STPP, o valor monetário obtido pelo rateio do custo total da prestação do serviço entre o total de passageiros pagantes equivalentes do sistema, tendo sempre em conta o equilíbrio econômico e financeiro do serviço.



AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO

QUESTIONA-SE:

28. A tarifa definida no item 2.14 do Anexo II – Projeto Básico -, refere-se a Tarifa Pública (Preço da passagem a ser pago pelo usuário decretada pelo Chefe do Poder Executivo Municipal) ou a Tarifa de Remuneração (A empresa Concessionária, para garantia do equilíbrio econômico/financeiro do Contrato de Concessão, terá direito aos valores correspondentes à tarifa de remuneração dos serviços, sendo que os repasses complementares à tarifa pública, quando for o caso, serão efetivados em até 07 (sete) dias da prestação apurada, prestação esta que deverá ocorrer a cada período de 10 dias) ?
29. A definição do custo do passageiro transportado do Anexo II – Projeto Básico -, remete ao conceito do valor monetário da TARIFA DE REMUNERAÇÃO?

10 – QUILOMETRAGEM MORTA.

Segundo o item 2.21 do edital, viagem fora de linha define como sendo o deslocamento do veículo realizado entre pontos terminais sem transportar passageiros, ainda que fora do itinerário; já o item 2.54 considera quilometragem morta a somatória da quilometragem ociosa com a quilometragem percorrida nas viagens fora de linha; e, por fim, o item 2.55 afirma que quilometragem ociosa é a extensão que os veículos percorrem da garagem até um dos pontos onde se inicia ou termina a viagem em linha, ou vice-versa.

QUESTIONA-SE:

30. Os dados coletados junto aos atuais operadores do sistema, para fins de estimativa de 4,0% (quatro por cento) de quilometragem morta, foi disponibilizado para análise dos licitantes?
31. Se, no rigoroso cumprimento dos itinerários, viagens e horários programados das linhas de transporte coletivo definidos pelo Órgão Gestor Do Sistema, a estimativa de quilometragem morta não representar a realidade operacional, a mesma será ajustada?

11 – MATRIZ DE RISCO – PUBLICIDADE, TECNOLOGIA, TAXA DE CâMBIO E INFLAÇÃO -.

Consta da Matriz de Riscos, Anexo VI do edital, que a variação da receita com publicidade é de responsabilidade da Concessionária, todavia, consta no item 22.3 do edital que caberá ao Concedente a exploração dos veículos para efeitos publicitários.



AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO

Ainda, observa-se na Matriz de Riscos, Anexo VI do edital, que à variação da taxa de câmbio e da inflação, riscos puramente do ambiente macroeconômico, são de responsabilidade da Concessionária, já que esta deve implementar mecanismos de controle, entretanto, à variação da frota de veículos particulares, enquadrado como risco do ambiente macroeconômico, é considerado de responsabilidade conjunta do Poder Concedente e da Concessionária.

Por fim, os custos operacionais com tecnologia, na Matriz de Riscos, são de responsabilidade da Concessionária, todavia, qualquer alteração tecnológica demanda grande investimento, ocasionando reequilíbrio financeiro.

QUESTIONA-SE:

32. Se cabe ao Concedente explorar os espaços internos e externos dos veículos para efeitos publicitários, o mais adequado seria que a responsabilidade pela variação da receita com publicidade não fosse exclusiva do Poder Concedente?
33. Variação da taxa de câmbio e da inflação é risco do ambiente macroeconômico? Sendo a resposta positiva, o mais adequado é constar na matriz de risco que referidas variações são de responsabilidade do Poder Concedente em conjunto com a Concessionária?
34. Considerando que qualquer alteração tecnológica demanda grande investimento, ocasionando constante reequilíbrio financeiro, não seria mais adequado constar na matriz de risco que a responsabilidade pela implantação seja do Poder Concedente em conjunto com a Concessionária?

12 – PONTOS DE VENDA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA.

O item 14.4.3 do edital afirma que o licitante deverá comprometer-se a instalar a infraestrutura de central de venda de créditos, necessários ao funcionamento de sistema de bilhetagem eletrônico.

Consta no anexo II.3 do edital que a Concessionária deverá disponibilizar, até os primeiros 180 dias do contrato, no mínimo, 50 (cinquenta) pontos de vendas de bilhetagem eletrônica, em locais determinados pelo órgão gestor.

QUESTIONA-SE:

35. Onde serão os locais de venda de bilhetagem eletrônica? Nestes locais é necessário que a Concessionária desloque operador?
36. O Poder Concedente, no cálculo da Tarifa Teto, considerou os custos da Concessionária com a implantação de central de vendas e atendimento, bem



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

como dos Postos de Cadastro para a comercialização de todos e quaisquer bilhetes de passagens e créditos eletrônicos para uso no transporte coletivo? Se sim, consta em qual rubrica da planilha de custos?

13 - PRAZO PARA INÍCIO DAS OPERAÇÕES.

O item 7.2 do edital estipula que o prazo máximo para início da operação dos serviços é de até 120 (cento e vinte) dias, contados da data da assinatura do contrato de concessão.

QUESTIONA-SE:

37. Caso a montadora de ônibus atrase para entregar a carroceria e/ou chassi à operadora de transporte público, a Concessionária pode solicitar a extensão do prazo estipulado no item 7.2 do edital?
38. Verifica-se em outros editais de licitações de transporte coletivo que, levando em consideração que as montadoras podem atrasar a entrega de veículos, o prazo máximo para início da operação dos serviços é de até 180 (cento e oitenta) dias, esse prazo não seria o mais adequado para esta licitação? Porquê?

14 – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.

14.1 CLASSIFICAÇÃO DE VEÍCULOS.

Para os fins do edital sob análise, adota-se a seguinte classificação para os veículos:

Classificação	Potência (CV)	Comprimento (mm)
Micro-ônibus	Até 165	8.000 a 9.600
Pesado	Acima de 200	Acima de 12.000
Articulado	Acima de 200	Acima de 18.000

Observa-se no referido edital que não serão aceitos veículos que porventura não estejam **conformes à legislação**, não sendo aplicáveis prazos de adaptação para a frota, bem como, na data da inspeção técnica a frota deverá estar rigorosamente de acordo com o descrito no ANEXO II.1 – manual de especificação da frota - do edital e normas técnicas citadas.



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

Consta no Item 4.3.1 – Tabela 1 – da Norma ABNT NBR 15.570/2011: Transporte — Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros - a classificação do veículo considerando sua capacidade, peso bruto e comprimento total.

Já no item 2 do Anexo II.1 – Manual de Especificação da Frota – consta que a frota total de veículos deverá ser renovada, no mínimo, em 10% (dez por cento) ao ano (com veículos pesados zero Km), contribuindo para alcançar a média de idade pretendida da frota no decorrer do contrato de concessão, a qual segundo o que consta no edital é de 06 (seis) anos, devendo cair para 05 (cinco) anos a partir do sexto ano de concessão.

A frota inicial deverá ser composta de, no mínimo, 15% (quinze por cento) de veículos pesados Zero Km.

Destaca-se que, segundo o edital, a idade máxima permitida para micro-ônibus é de 10 (dez) anos, já para ônibus pesado e articulado, a idade máxima permitida sobe para 12 (doze) anos.

QUESTIONA-SE:

39. Considerando a Tabela de classificação de veículo constante na Norma ABNT NBR 15.570/2011 (item 4.3.1), qual classe enquadram-se os veículos urbanos a serem aplicados no serviço convencional, seletivo e distrital?

40. As renovações da frota, em função dos veículos alcançarem a idade máxima permitida ou em virtude da necessidade de manter a idade média da frota (5 anos, após o sexto ano de concessão) no transcorrer do contrato, dependerão de aprovação do Poder Concedente ou acontecerão automaticamente?

14.2 VEÍCULOS DA FROTA PARA SERVIÇOS DIFERENCIADO.

Os veículos novos do serviço diferenciado deverão estar em compatibilidade com as normas de acessibilidade no que for cabível devido a seu projeto técnico de características rodoviárias, devendo observar o cumprimento da seguinte portaria:

Portaria INMETRO 364/2010: Veículos de características rodoviárias que trafegam em vias urbanas, utilizados no serviço seletivo para transporte coletivo de passageiros, (...) deverão atender aos requisitos estabelecidos no Regulamento Técnico da Qualidade para Inspeção da Adaptação de Acessibilidade em



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

Veículos de Características Rodoviárias para Transporte Coletivo de Passageiros.

Também deverá ser observada a Resolução do CONTRAN nº 416/2012, que estabelece requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros (ônibus e micro ônibus) de fabricação nacional e estrangeira.

Os veículos para o serviço diferenciado deverão observar as especificações definidas pelo PODER CONCEDENTE quanto à qualidade pretendida do serviço, a destacar: ar condicionado, porta pacotes tipo rodoviário e poltronas de padrão serviço fretamento/rodoviário com regulagem.

O item 4.1.2 da Norma ABNT NBR 15.320/2018 - Acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros — Parâmetros e critérios técnicos - classifica os veículos, segundo suas características técnicas e operacionais, em dois tipos: rodoviário ou seletivo.

O item 4.3 da Norma ABNT NBR 15.320/2018 - Acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros — Parâmetros e critérios técnicos - informa as características e aplicações:

"4.3 Seletivo

O veículo do tipo seletivo possui as seguintes características e aplicações:

- a) percurso em vias urbanas e, eventualmente, em estradas ou rodovias, com paradas frequentes ao longo do trajeto;
- b) dispositivo para transposição de fronteira atendendo às possibilidades estabelecidas na Seção 5 e requisitos gerais indicados nas Seções 6 a 8;
- c) portas(s) de acesso, podendo possuir uma porta adicional, especificamente ao tipo de dispositivo para transposição de fronteira instalado;
- d) área reservada (box) para acomodação da pessoa com deficiência em cadeira de rodas, quando utilizada a plataforma elevatória veicular (PEV) ou rampa de acesso veicular (RAV), como dispositivo para transposição de fronteira;
- e) transporte somente de passageiros sentados, a critério do poder concedente de transporte;
- f) poltronas de encosto alto;
- g) cinto de segurança em todos os assentos;
- h) encosto da poltrona com níveis de reclinagem, a critério do poder concedente de transporte;



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

- i) apoios de braço basculantes em todos os assentos posicionados na lateral do corredor e também na parte central das poltronas duplas, excetuadas as poltronas do tipo leito (configuração "2 x 1") ou de construção similar. Os apoios centrais não podem oferecer risco aos passageiros quando estiverem recolhidos verticalmente. Quando houver impedimento técnico, para os veículos do tipo Micro-ônibus e/ou Miniônibus, fica obrigatório o apoio de braço basculante central somente nas poltronas preferenciais;
- j) apoio para descanso dos pés;
- k) cortinas nas janelas ou outro dispositivo, a critério do poder concedente de transporte, para garantir a proteção solar e reduzir a incidência da luminosidade externa no interior do veículo;
- l) local ou dispositivo para acomodação de volumes, com posicionamento a ser definido pelo poder concedente de transporte;
- m) sistema de climatização, a critério do poder concedente de transporte".

QUESTIONA-SE:

- 41. A pesquisa de preços dos veículos novos do serviço diferenciado considerou o preço do ar condicionado?
- 42. A pesquisa de preço dos veículos novos do serviço diferenciado, incluindo pesquisa acerca do custo de aquisição dos veículos como também dos custos de bilhetagem eletrônica e do monitoramento eletrônico, estão disponíveis nos ANEXOS do EDITAL para conhecimento dos Licitantes?

15 – PLANILHA DE CUSTOS

15.1 – CONTROLE OPERACIONAL

O Sistema é composto por equipamentos de processamento na Central de Controle Operacional (CCO) e softwares respectivos necessários à recepção dos dados transmitidos pelos veículos, seu processamento, disponibilização de dados para os analistas de operação da Central.

Compreende as rotinas do Sistema da Central de Operações responsável pelo gerenciamento dos bancos de dados, tanto de dados coletados,



AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO

como dos cadastros necessários, a geração de relatórios padronizados, a realização dos backups e outras ferramentas de manutenção do sistema.

QUESTIONA-SE:

43. O Poder Concedente, no cálculo da Tarifa Teto, considerou os custos da Concessionária com os equipamentos de processamento na Central de Controle Operacional (CCO) e softwares respectivos, bem como o pessoal necessário ao gerenciamento dos bancos de dados, tanto de dados coletados, como dos cadastros necessários, a geração de relatórios padronizados, a realização dos backups e outras ferramentas de manutenção do sistema ? Consta em qual rubrica da planilha de custos?

15.2 – PREÇO ÓLEO DIESEL BS10.

O edital considerou o valor correspondente ao preço médio praticado nas distribuidoras para o óleo diesel tipo comum e o tipo S10, de acordo com pesquisa publicada pela Agência Nacional do Petróleo (www.anp.gov.br/preco/).

O PROCONVE, em sua fase P7, com início de vigência em 1º de janeiro de 2012 em conformidade com a Resolução CONAMA nº 403, de 11 de novembro de 2008, a Resolução ANP nº 50 de 23.12.2013, determina que:

“Art. 3º Fica estabelecido, para efeitos desta Resolução, que os óleos diesel A e B deverão apresentar as seguintes nomenclaturas, conforme o teor máximo de enxofre:

I - Óleo diesel A S10 e B S10: combustíveis com teor de enxofre, máximo, de 10 mg/kg;

II - Óleo diesel A S500 e B S500: combustíveis com teor de enxofre, máximo, de 500 mg/kg.

Parágrafo único. Os veículos ciclo diesel das fases L-6 e P-7 do PROCONVE somente deverão utilizar o óleo diesel B S10”.

QUESTIONA-SE:

44. Para formulação da tabela de custos levou-se em consideração a proporção de veículos ciclo diesel das fases L-6 e P-7 do PROCONVE que somente deverão utilizar o óleo diesel BS10 na frota inicial?
45. Para formulação da tabela de custos levou-se em consideração a proporção de veículos ciclo diesel das fases L-6 e P-7 do PROCONVE que somente deverão utilizar o óleo diesel BS10 no preço praticado nas distribuidoras para o óleo diesel tipo comum e o tipo S10 em Rio Grande, considerando a necessidade de renovações de, no mínimo, 10% (dez por cento) ao ano de veículos pesados



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

zero Km, e a necessidade das renovações em função da idade máxima permitida da frota?

15.3 – ARLA 32.

O Conama, por meio do Proconve, desde 1986, impôs à indústria automobilística limites cada vez mais rigorosos de emissão de poluentes. A utilização do Arla 32 pelos caminhões e ônibus é necessária desde 2012, quando se iniciou a Fase P7 do programa, com limites de emissões de NOx extremamente rígidos para os veículos que utilizam óleo diesel.

5% do de diesel¹

Considerando que o consumo de ARLA 32 é aproximadamente

QUESTIONA-SE:

46. O custo do Arla 32 foi considerado nos cálculos da Tarifa Teto?

16 – UTILIZAÇÃO DO GEIPOT.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU - juntamente com decidiu a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, com a Frente Nacional de Prefeitos – FNP- e o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte Urbano e Trânsito - desenvolveram nova planilha de custos/manual, com o objetivo de calcular o custo da produção dos serviços, com absoluta acuidade, veracidade e transparência.

O novo manual de custos é o resultado de um intenso trabalho de profissionais com alto grau de especialização em transportes do setor público e da iniciativa privada, de todo o País, ao longo de cerca de três anos.

Referido manual permite transparência e clareza no cálculo dos custos da prestação dos serviços, além de ser condizente com a atualização tecnológica do setor e com as atuais exigências contratuais, emanadas do Poder Público.

¹ <http://www.anfavea.com.br/docs/cartilha>



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

QUESTIONA-SE:

47. A sugestão da utilização do GEIPOT nos coeficientes de consumo de lubrificantes, peças, acessórios e manutenção adotados no ANEXO IV.2 – Planilha de Cálculo Proposta Financeira -, refletem a evolução tecnológica dos veículos solicitados no EDITAL?
48. A adoção dos coeficientes correspondentes aos índices mínimos apontados no estudo do Ministério dos Transportes - GEIPOT em sua publicação – “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos – Instruções Práticas Atualizadas” é coerente com o cálculo de uma Tarifa Teto, ou seja, máxima?
49. Se os índices adotados corresponderem ao mínimo, o Licitante objetivando propor tarifa inferior a tarifa teto, deverá adotar índices inferiores ao mínimo?

17- DEPRECIAÇÃO.

Para o cálculo da depreciação dos veículos foi adotado o Método de Cole ou Método dos Dígitos Decrescentes, sobre o preço de um veículo sem a rodagem, por representar mais fielmente a desvalorização ao longo dos anos, até o momento em que se faz necessário sua substituição, de acordo com estudo do Ministério dos Transportes - GEIPOT em sua publicação – “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos - Instruções Práticas Atualizadas”.

Para cálculo do valor residual dos veículos ao final de sua vida útil foram adotados os percentuais de 20% para veículos leves ou micro-ônibus, 15% para veículos pesados e 10% para veículos articulados ou rodoviários, de acordo com estudo do Ministério dos Transportes - GEIPOT em sua publicação – “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos - Instruções Práticas Atualizadas”.

Foi considerado o período de depreciação dos veículos de 10 (dez) anos para micro-ônibus e 12 (doze) anos para os demais veículos.



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

2.1 - Depreciação

2.1.1 - Micro Ônibus

Valor residual (%) 20

Idade	Quantidade	% Depreciação	Coefficiente Anual
0 a 1		0,177778	0,000000
1 a 2		0,155556	0,000000
2 a 3		0,133333	0,000000
3 a 4		0,111111	0,000000
4 a 5		0,088889	0,000000
5 a 6		0,066667	0,000000
6 a 7		0,044444	0,000000
7 a 8		0,022222	0,000000
Total	0	0,800000	0,000000

- ✓ Na célula (E139) da planilha relativa ao micro-ônibus (Anexo IV.2 – planilha de Cálculo Proposta Financeira) consta a seguinte fórmula: $=8/36*(1-(C\$136/100))$;
- ✓ A célula (C\$136) corresponde ao Valor residual (%) do veículo, neste caso igual a 20, nos termos do 3.5.1 do ANEXO IV.1.1 - Origem dos dados-, utilizados na planilha para o cálculo da tarifa teto.

2.1.3 - Veículo Pesado

Valor residual (%) 15

Idade	Quantidade	% Depreciação	Coefficiente Anual
0 a 1		0,154545	0,000000
1 a 2		0,139091	0,000000
2 a 3		0,123636	0,000000
3 a 4		0,108182	0,000000
4 a 5		0,092727	0,000000
5 a 6		0,077273	0,000000
6 a 7		0,061818	0,000000
7 a 8		0,046364	0,000000
8 a 9		0,030909	0,000000
9 a 10		0,015455	0,000000
Total	0	0,650000	0,000000

- ✓ Na célula (E173) da planilha relativa ao veículo pesado ônibus (Anexo IV.2 – planilha de Cálculo Proposta Financeira) consta a seguinte fórmula: $=10/55*(1-(C\$170/100))$;



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

- ✓ A célula (C\$170) corresponde ao Valor residual (%) do veículo, neste caso igual a 15, nos termos do 3.5.1 do ANEXO IV.1.1 - Origem dos dados -, utilizados na planilha para o cálculo da tarifa teto.

2.1.5 - Veículo Articulado

Valor residual (%)

Idade	Quantidade	% Depreciação	Coefficiente Anual
0 a 1		0,181818	0,000000
1 a 2		0,163636	0,000000
2 a 3		0,145455	0,000000
3 a 4		0,127273	0,000000
4 a 5		0,109091	0,000000
5 a 6		0,090909	0,000000
6 a 7		0,072727	0,000000
7 a 8		0,054545	0,000000
8 a 9		0,036364	0,000000
9 a 10		0,018182	0,000000
Total	0	1,000000	0,000000

- ✓ Na célula (E191) da planilha relativa ao veículo articulado ônibus (Anexo IV.2 – planilha de Cálculo Proposta Financeira) consta a seguinte fórmula: $=10/55*(1-(C\$188/100))$;
- ✓ A célula (C\$188) corresponde ao Valor residual (%) do veículo, neste caso está sem valor residual, portanto gerando % Depreciação na tabela que indicam a depreciação total do veículo sem nenhum residual.

Considerando que o Método de Cole ou Método dos Dígitos Decrescentes envolve a soma dos dígitos dos anos, a partir do ano 1 até o período de recuperação "n". A carga de depreciação para qualquer ano é obtida multiplicando-se a base do ativo, menos qualquer valor residual, pela razão entre o número de anos restantes no período de recuperação e a soma dos dígitos dos anos (SOMA).

No caso da planilha do micro-ônibus, a soma dos dígitos dos anos é: $1+2+3+4+5+6+7+8 = 36$, o que resulta em um período de depreciação de 08 (oito) anos.

No caso da planilha do veículo pesado, a soma dos dígitos dos anos é: $1+2+3+4+5+6+7+8+9+10 = 55$, a qual resulta em um período de depreciação de 10 (dez) anos.



AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO

No caso da planilha relativa ao veículo articulado a soma dos dígitos dos anos é: $1+2+3+4+5+6+7+8+9+10 = 55$, a qual resulta em um período de depreciação de 10 (dez) anos.

QUESTIONA-SE:

50. O período de depreciação utilizado nos cálculos de depreciação no ANEXO IV.2 – Planilha de Cálculo Proposta Financeira -, referente aos veículos Micro-Ônibus está de acordo com o Item 3.5.2 – Período de Depreciação dos Veículos do ANEXO IV.1.1 - Origem dos dados - utilizados na planilha para o cálculo da tarifa teto? Onde consta que foi considerado o período de depreciação dos veículos de 10 (dez) anos para micro-ônibus?
51. O valor do veículo utilizado para o cálculo da depreciação está de acordo com o Item 3.5 do ANEXO IV.1.1 Origem dos dados - utilizados na planilha para o cálculo da tarifa teto?
52. O período de depreciação utilizado nos cálculos de depreciação no ANEXO IV.2 – Planilha de Cálculo Proposta Financeira, referente aos veículos pesados e articulados está de acordo com o Item 3.5.2 – Período de Depreciação dos Veículos do ANEXO IV.1.1 - Origem dos dados - utilizados na planilha para o cálculo da tarifa teto, onde informa que foi considerado o período de depreciação dos veículos de 12 (doze) anos para os demais veículos ?
53. O valor dos veículos utilizados para o cálculo da depreciação está de acordo com o Item 3.5 do ANEXO IV.1.1 - Origem dos dados - utilizados na planilha para o cálculo da tarifa teto?

18 – REMUNERAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIZADO.

Para o cálculo da remuneração do capital imobilizado em veículos, almoxarifado, máquinas, instalações e equipamentos, o edital adotou a taxa de 12% ao ano, conforme proposto pela metodologia do Ministério dos Transportes – GEIPOT em sua publicação – “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos - Instruções Práticas Atualizadas”.

O edital utilizou o valor do veículo novo, sem pneus, deduzindo-se a parcela já depreciada, de acordo com estudo do Ministério dos Transportes - GEIPOT em sua publicação – “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos - Instruções Práticas Atualizadas” para o cálculo da remuneração do capital imobilizado em veículos.

Já para o cálculo da remuneração do capital em máquinas, instalações e equipamentos, o edital aplicou um índice de 0,0004 sobre o valor do

Rua Abel Scuiissato, 2100 – Vila Yara – Colombo – Paraná – CEP: 83.408-280 – Fone: 3302-6200 – Fax: 3302-6216



AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO

veículo novo, completo, de acordo com estudo do Ministério dos Transportes - GEIPOT em sua publicação – “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos - Instruções Práticas Atualizadas”.

O cálculo da remuneração do capital no ANEXO IV.2 – Planilha de Cálculo Proposta Financeira -, nas condições do Item 3.6 (% Remuneração) está vinculado ao cálculo do Item 3.5 (% Depreciação).

QUESTIONA-SE:

54. O cálculo da Remuneração de Capital está correto?
55. O valor dos veículos utilizados para o cálculo da remuneração está de acordo com o Item 3.5 do ANEXO IV.1.1 - Origem dos dados - utilizados na planilha para o cálculo da tarifa teto?
56. O índice adotado sobre o valor do veículo novo, completo, considerou os investimentos da Concessionária com a implantação de central de vendas e atendimento, bem como dos Postos de Cadastro para a comercialização de todos e quaisquer bilhetes de passagens e créditos eletrônicos para uso no transporte coletivo?
57. O índice adotado sobre o valor do veículo novo, completo, considerou os investimentos da Concessionária com os equipamentos de processamento na Central de Controle Operacional (CCO) e softwares respectivos, bem como o pessoal necessário ao gerenciamento dos bancos de dados, tanto de dados coletados, como dos cadastros necessários, a geração de relatórios padronizados, a realização dos backups e outras ferramentas de manutenção do sistema ?
58. O índice adotado sobre o valor do veículo novo, completo, considerou os investimentos da Concessionária com os equipamentos de processamento na Central de Controle Operacional (CCO) e softwares respectivos, bem como o pessoal necessário ao gerenciamento dos bancos de dados, tanto de dados coletados, como dos cadastros necessários, a geração de relatórios padronizados, a realização dos backups e outras ferramentas de manutenção do sistema ?

19 – ÍNDICES ECONÔMICOS/FINANCEIROS.

No item 14.5.1, letra “a” do edital consta que os índices mínimos aceitáveis para considerar que a situação financeira da empresa é “boa” são apurados pela aplicação das seguintes fórmulas:



AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO

$$\text{Liquidez Geral} = \frac{\text{Ativo Circulante} + \text{Ativo Realizável a Longo Prazo}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Exigível a Longo Prazo}} \rightarrow 00 \text{ (zero)}$$

$$\text{Liquidez Corrente} = \frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}} \rightarrow 00 \text{ (zero)}$$

$$\text{Liquidez Geral} = \frac{\text{Ativo Total}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Exigível a Longo Prazo}} \rightarrow 00 \text{ (zero)}$$

Para que os índices de liquidez geral, liquidez corrente e solvência geral sejam o mais próximo de 0 (zero), como exigido pelo edital, a licitante precisaria ter um valor mínimo de Ativo Circulante e valor elevadíssimo de Passivo Circulante, por exemplo, se o Ativo Circulante apresentar saldo 1 e o Passivo Circulante apresentar saldo 100 o índice seria de 0,01 (1/100).

Para atingir índices iguais a 0 (zero), os licitantes precisam possuir mais passivo ("dívidas") do que ativos ("caixa"), revelando baixa saúde financeira-econômica.

Uma empresa que possui baixa saúde financeira-econômica terá grandes dificuldades para manter um contrato de concessão pelo período de 10 anos.

QUESTIONA-SE:

59. Quando uma empresa possui índices de liquidez geral, liquidez corrente e solvência geral próximos a 0 (zero), possui uma boa saúde financeira?

60. Índices liquidez geral, liquidez corrente e solvência geral próximos a 1 não seria o mais adequado para presente licitação?

61. Os documentos exigidos no item 14.5.1, letras "a" e "b", podem estar apenas publicados do Diário Oficial?

20 - LUCRATIVIDADE.

O § 6º do artigo 9 da Lei 12.587/2012 determina que "na ocorrência de superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana"

O §9 do mesmo artigo complementa afirmando que "os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato



AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO

administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários”.

Questiona-se:

62. Consta no edital sob análise a menção de que os ganhos de eficiência e produtividade ficarão com a Concessionária, conforme §9 do artigo 9 da Lei 12.587/2012? Ainda, que parcela de tais ganhos irão aos usuários?
63. Não seria o mais adequado constar no edital que o ganho advindo de eficiência e produtividade ficarão com a Concessionária, sendo que esta tem o dever de repassar uma parcela deste ganho aos usuários?
64. Está disponível aos Licitantes a avaliação financeira da Concessão, com base na análise dos fluxos de caixa de investimentos, custos, receitas e nos indicadores de viabilidade já consagrados na análise econômica: taxa interna de retorno (TIR), valor presente líquido (VPL) e payback?
65. Está disponível aos Licitantes a viabilidade econômico-financeira dos serviços que serão prestados, nas condições exigidas pelo edital (tarifa máxima, demanda de passageiros, quilometragem, idade máxima e média da frota), no transcorrer do contrato?

III - DO PEDIDO.

Assim, ante o exposto requer seja prestados os esclarecimentos acima elencados para fins de sanar e/ou corrigir eventuais omissões/contradições contidas no Edital de Concorrência Pública n. 019/2019.

Salienta-se que os questionamentos acima elencados têm o objetivo principal de obter, de forma clara, objetiva e exata as informações que exclua qualquer subjetividade e ruído no entendimento do licitante e da administração, sustentando desta maneira, os princípios básicos de licitação.

Nesses termos, pede esclarecimento ou deferimento.

De Curitiba para Rio Grande, 14 de janeiro de 2020.

AUTO VIACÃO SANTO ANTONIO LTDA
CNPJ sob n.º 75.703.215/0001-78


TALITA CRISTINA DA SILVA
OAB/PR n. 81.559