

## **DADOS COMPLEMENTARES E ESCLARECIMENTOS SOBRE A LICITAÇÃO DO SISTEMA METROPOLITANO.**

Seguem os dados complementares solicitados pelas empresas operadoras e demais interessados. Os dados estão organizados nos seguintes documentos:

- 1) 01092014Atualizada Dimensionamento Área de Operação 1
- 2) 01092014Atualizada Dimensionamento Área de Operação 2
- 3) 01092014Atualizada Dimensionamento Área de Operação 3
- 4) 01092014Atualizada Dimensionamento Área de Operação 4
- 5) Dados Reunião 25082014
- 6) Receitas
- 7) RF - TOMO I
- 8) RF - TOMO II - Anexos I II III
- 9) RF - TOMO III - Anexos IV V VI
- 10) Esclarecimentos (documento de leitura obrigatória para pleno entendimento)

Os documentos 1, 2, 3, e 4 trazem a rede mínima, linhas, extensões, frequência mínima, demanda estimada, frota regular, e frota regular complementar (esta proposta pela ARCE inicialmente, não contempla negociação iniciada pelo Governador na Audiência Pública). As planilhas não apresentam fórmulas, pois estas apresentavam uma série de referências externas, o que dificultaria o entendimento e implicaria em problemas com relação aos vínculos a outras planilhas e atualização de dados.

O documento 5 traz a especificação do veículo, estrutura tarifária, planilhas tarifárias (cálculo coef. tarifário), resumo com os dados de demanda por seccionamento (esta última informação deve ser desconsiderada, pois foi corrigida, arquivo que traz os valores atualizados é o de número 6). As planilhas tarifárias são para efeito de cálculo do preço máximo da licitação e trazem metas de eficiência. Através de seus próprios estudos e capacidade técnica e operacional as licitantes devem propor sua própria planilha, desde que atenda as exigências dos editais.

O documento 6 traz o volume de passageiros entre setores e a receita estimada/esperada, as tarifas estimadas para o coeficiente tarifário máximo para a licitação, resumos de frota e participação no mercado.

Documentos 7, 8 e 9 trazem os relatórios técnicos elaborados pela ARCE, DETRAN e METROFOR e que servem de subsídio e referência para os editais

de licitação. Eles trazem a metodologia para a modelagem da demanda, política tarifária entre outras questões. Salienta-se que outras decisões foram tomadas a posteriori (com base nesse estudo técnico) e que estas representam mudanças em alguns aspectos postos no relatório, portanto deve-se considerar o edital como referência definitiva.

As informações e dados constantes nos documentos **NÃO** são definitivos, pois a ARCE e DETRAN estão fazendo ajustes de acordo com as contribuições das audiências públicas.

As demandas e receitas estimadas por meio de modelagem matemática são uma referência para cálculo do preço máximo de licitação (coeficiente tarifário) e não devem ser consideradas como certa, como expectativa de receita futura ou de passageiros transportados. Cada licitante deve fazer seus próprios levantamentos e estimativas considerando o risco do negócio. Prováveis diferenças no estimado pelo estudo realizado pelo Governo do Estado ou pelos próprios interessados e o efetivamente verificado no futuro são riscos do negócio e devem ser absolvidos pela empresa. Salienta-se ainda que as redes propostas são redes mínimas (com frequência mínima no pico e fora pico, não contemplando grade horária que deve ficar a cargo do operador) para efeito de licitação e que foram dimensionadas tendo em vista a demanda modelada, ou seja a licitante deve verificar, por seus próprios meios e estudos, a rede que será posta em prática e a demanda a ser transportada para elaborar sua proposta de preço e analisar o risco e lucratividade do negócio. Após o início da operação e rede deverá ser ajustada para atendimento da demanda de acordo com os padrões e nível de serviço especificados pela ARCE e DETRAN.

Há grande dúvida quanto ao cálculo do MT (multiplicador tarifário). Sua formulação e forma de cálculo está presente aos anexos do edital e no estudo técnico, entretanto a seguir faz-se alguns esclarecimentos adicionais.

- a) Para cada área de licitação/operação estima-se o PMA por meio das extensões das linhas, e sua frequência, e a frota estimada.
- b) Estima-se os custos fixos e variáveis pela planilha obtendo-se um custo por quilômetro.
- c) O custo quilométrico obtido na etapa acima é utilizado para determinar o custo de toda a área de operação durante determinado período.
- d) Por meio da modelagem se estima o total de passageiros (descontadas gratuidades e descontos) transportados entre setores.
- e) Os ajustes entre tarifas (A, B, C e D etc - ver anexos), ou seja o incremento das tarifas com relação a tarifa básica A, são definidos para equilibrar o subsídio cruzado dentro da própria bacía.
- f) Soma-se o total de passageiros transportados por cada área de forma ponderada pelo incremento sobre a tarifa básica obtendo-se assim uma espécie de total de passageiros equivalentes da área.

- g) Divide-se o custo total obtido em (c) pelo total de passageiros equivalentes obtido em (f) gerando a tarifa A.
- h) Determina-se o MT (este será fixo durante todo o contrato, ou até que se altere a política tarifária da área ou o subsídio cruzado entre setores).

$$MT_{\text{ÁreaLeste}} = \frac{\text{TarifaA}_{\text{ÁreaLeste}}}{\text{Coef.Tarif.ÁreaLeste}}$$

O MT será utilizado nos futuros reajustes e revisões. Estas determinaram novos coeficientes tarifários, e estes por sua vez serão multiplicados pelo MT gerando a tarifa base A, e desta se gera as demais (B, C, D etc) pelos incrementos estabelecidos.