

Ofício **444** /PRBrasília, **27** de julho de 2005.

Ao Excelentíssimo Senhor
DELCÍDIO AMARAL
Senador da República
Presidente da COMISSÃO PARLAMENTAR MISTA DE INQUÉRITO.
Subsecretaria de Apoio às Comissões Especiais e Parlamentares de Inquérito
Brasília - DF

Assunto: **Respostas às Notas de Auditoria da CGU.**

Senhor Presidente,

Estamos encaminhando, subsidiariamente, aos trabalhos dessa Comissão Parlamentar Mista de Inquérito, respostas produzidas pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos às considerações e questionamentos expressos na Nota de Auditoria nº 02-2005, subitens 5.1.3, 5.2.3, 5.5.3 e 5.6.3 da Controladoria-Geral da União, que contém os resultados parciais da Auditoria Especial em curso na ECT.

Nesta oportunidade, coloco-me à disposição para prestar qualquer esclarecimento adicional que eventualmente seja do interesse dessa CPMI.

Respeitosamente,


JANIO CEZAR LUIZ POHREN
Presidente

RQS nº 03/2005 - CN -
CPMI - CORREIOS
Fls. Nº 286
Doc: 3581

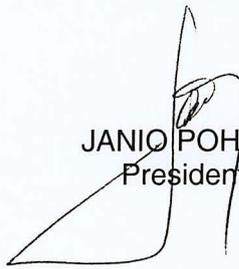
Ao Senhor
JORGE HAGE SOBRINHO
Subcontrolador-Geral da União
Controladoria-Geral da União
Setor de Autarquias Sul, Quadra 1, Bloco A
Edifício Darcy Ribeiro, 8º andar, sala 832
70070-905 Brasília – DF

Assunto: **Auditoria Especial – Exercício de 2005**

Senhor Subcontrolador-Geral,

Reporto-me ao Relatório Parcial nº 02-2005, relativo à Auditoria Especial sobre *contratação e execução de contratos de serviço de transporte da carga postal via Rede Postal Aérea Noturna – RPN*, para apresentar os dados e informações solicitados nos subitens 5.1.3, 5.2.3, 5.5.3 e 5.6.3.

Atenciosamente



JANIO POHREN
Presidente

Com Anexo: CI/DIOPE-661/2005 e seus anexos.

RQST nº 03/2005 - CN - CPMI - CORREIOS
Fls.: Nº 287
Doc: 3581

DE: DIRETOR DE OPERAÇÕES

AO: CHEFE DO DAUDI

CI/DIOPE- 661 /2005

Ref.: CI/DAUDI-05.0308.0715/2005

Ar.

Assunto: Relatório de Ação de Controle – Parcial nº2 da ÇGU

Brasília, 26 de julho de 2005.

Em atenção ao solicitado por meio da CI referenciada, encaminhamos, em anexo, documento contendo nossas manifestações sobre os apontamentos relativos aos itens 5.1.3, 5.2.3, 5.5.3 e 5.6.3 do Relatório de Ação de Controle – Parcial nº2 da CGU.

Esclarecemos que, em relação aos itens 5.2.3 (recomendação 2) e 5.5.3, além dos esclarecimentos técnicos adicionais ora encaminhados, foi efetuada consulta ao DEJUR, por meio da CI/DIOPE-632/2005, para avaliação dos aspectos jurídicos contidos nos mesmos.

Atenciosamente,


EVERTON LUIZ CABRAL MACHADO
Diretor de Operações

RQS nº 03/2005 - CN -
CPMI - CORREIOS
Fls. Nº 288
Doc: 3581

Referência: Relatório de Ação de Controle Parcial nº 02

Assunto: Auditoria da Controladoria Geral da União

Atendendo à solicitação de Vossa Senhoria, apresentamos a seguir as devidas informações referentes às recomendações tecidas por essa Controladoria nos itens 5.1.3, 5.2.3, 5.5.3 e 5.6.3 do documento citado na referência.

I – Da recomendação constante do item 5.1.3

I.1 – Preliminarmente

No dimensionamento da capacidade de carga a ser contratada para o transporte pela RPN é levada em conta a combinação das seguintes variáveis:

- peso da carga originária/destinada a cada ponto servido pela linha: deve-se conhecer qual a quantidade de cada tipo de carga que é produzida em cada base, identificando-se, inclusive, os seus respectivos destinos. Com esses dados, forma-se uma matriz denominada “de/para de carga”.
- densidade da carga a ser transportada: corresponde à relação peso/volume da carga a ser transportada. Essa variável é de suma importância, pois diferentes produtos possuem diferentes densidades. Quanto menor a densidade da carga, maior necessidade haverá de contratação de espaço.
- variação da quantidade de carga gerada nos diferentes dias da semana: uma característica do serviço postal é o de que no transcorrer da semana, a carga tem variação positiva a partir da segunda-feira.
- variação da quantidade de carga gerada ao longo dos meses (sazonalidade): a carga postal não se apresenta de maneira uniforme ao longo do ano. Ocorrem oscilações que se mostram características quando se observam diferentes anos. Tipicamente, nos meses de janeiro, fevereiro e julho ocorre baixa demanda pelos serviços postais. Por outro lado, o último bimestre do ano é sempre caracterizado por elevação na demanda do serviço.
- projeção da expectativa de crescimento da carga: de uma forma geral, a carga postal é diretamente afetada pela variação dos indicadores macroeconômicos. Crescimento do PIB, em geral, implica incremento da carga postal.

Aliado a isso, são observadas as seguintes restrições:

- tipo de unitizadores possíveis de serem utilizados: unitizadores são os diferentes tipos de recipientes nos quais se acondiciona a carga, de forma a facilitar a sua movimentação e armazenagem. Estão disponíveis diversos tipos de unitizadores, com diferentes dimensões, cuja escolha pela área de tratamento postal, depende do volume de carga a ser acondicionada.
- plano de formação de paletes que permita a otimização do volume do unitizador: os unitizadores produzidos para um determinado destino implicarão diferentes formas de aproveitamento cúbico do palete aeronáutico.
- plano de formação de paletes que viabilize, em tempo hábil, as conexões entre as linhas que compõem a malha: em função da exiguidade de tempo para se efetuar as conexões, o plano de paletização busca prever o mínimo de tratamento manual de carga nos Terminais, maximizando as conexões diretas entre aeronaves na própria pista de captação de carga;
- horário limite de partida da aeronave na origem, em função da rede de captação de carga;

INSS nº 03/2005 - CN
CEM - C2895

Fis. Nº 1

Doc: 3581

- horário limite de chegada da carga aos destinos para tratamento e posterior distribuição domiciliária.

Conforme já informado a essa Controladoria, o mercado aeronáutico de carga adota como densidade padrão o valor de 166,66 Kg/m³. Tomando-se por base o volume médio de um palete IATA P1, que é de 11,46 m³, a expectativa é a de que cada palete transporte em torno de 1.900 Kg.

A carga postal transportada via aérea é composta de malotes, cartas e encomendas, com diferentes densidades, cuja combinação gera uma densidade média que se situa abaixo daquela praticada pelo mercado aeronáutico. Portanto, em função dessas características, o peso de um paleta IATA P1 plenamente preenchido com carga da ECT é da ordem de 1.550 Kg.

Decorre dessa relação que, mesmo com a utilização de 100% da capacidade volumétrica da aeronave, a ocupação em peso é da ordem de 82%.

Deve-se observar que o carregamento de 1.550 Kg de carga postal, em média, em um paleta diz respeito à sua ocupação máxima. Entretanto, deve ser considerado que algumas bases originam para determinados destinos, posições de paleta, sem necessariamente ter a sua ocupação integral. Tomemos por exemplo um paleta com 1.400 Kg gerado na base X com destino à base Y. Vê-se que nessa situação, apesar de não se ter obtida uma ocupação máxima do volume disponível, não há como se considerar que haja impropriedade na sua consolidação, pois é impraticável a complementação da sua capacidade com cargas que não tenham o mesmo destino.

1.2 – Do mérito

No item 5.1.2, essa Controladoria aponta que “houve necessidade de acréscimo de **50 toneladas** nas linhas 'A' e 'C', para absorver a carga que estava sendo transportada pela Viação Aérea Comercial – VAC. Até então, a carga contratada era de **112 toneladas**; porém, não foi o que ocorreu, pois a contratação foi de **190 toneladas**. Portanto, ainda restou sem justificativa o aumento de 28 toneladas no período, o equivalente a **17% de incremento**.”

Com base no que foi exposto relativo à densidade da carga da ECT, ao se aplicar o índice citado, conclui-se que para comportar toda a carga então transportada pela VAC seria necessário contratar em peso no mínimo 61 toneladas, resultante da divisão de 50 toneladas por 0,82. Isso remete a um nível de ocupação **médio** das linhas de 91%, resultante da divisão da carga transportada (173 toneladas) pela capacidade contratada (190 toneladas). Destacamos que se trata de valor médio e que portanto, oscila, em torno desse valor, nos diferentes dias da semana e nos diferentes meses do ano, estando muito próximo da ocupação plena da capacidade volumétrica instalada.

Para melhor contextualizar essa Controladoria, apresentamos, no quadro abaixo, o comportamento da carga no período de junho a dezembro de 2001. Os dados constantes do quadro foram extraídos de Relatórios emitidos pelo Sistema de Transporte Aéreo Nacional – STAN, cuja base de dados já foi fornecida a essa Controladoria por meio de CD, em arquivo com extensão MDB.

RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
Fls. Nº 290
Doc: 3581

[Handwritten signatures and initials]

Quadro 1 – Ocupação das linhas A e C no período de jun a dez/2001

Mês	Carga transportada (Kg)	Carga cubada (Kg)	Carga contratada (Kg)	Percentual de ocupação
jun/01	126.930	154.793	190.000	81%
jul/01	131.304	160.127	190.000	84%
ago/01	141.579	172.657	190.000	91%
set/01	147.341	179.684	190.000	95%
out/01	148.628	181.254	190.000	95%
nov/01	147.661	180.074	190.000	95%
dez/01	145.385	177.299	190.000	93%
Média	141.261	172.270	190.000	91%

Fonte: Sistema de Transporte Aéreo Nacional - STAN

Com relação aos períodos subseqüentes – janeiro de 2002 a dezembro de 2003 – conforme solicitação contida no item 5.1.3 do Relatório Parcial nº 02 dessa Controladoria, apresentamos, a seguir, quadros e gráfico que demonstram que o nível médio de ocupação das linhas A e C sempre situou-se em patamares altamente satisfatórios. A exemplo do quadro 1, os dados também foram extraídos do Sistema de Transporte Aéreo Nacional.

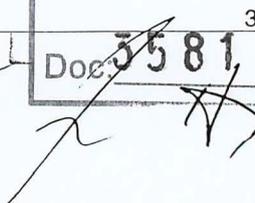
Quadro 2 – Ocupação das linhas A e C no período de jan a dez/2002

Mês	Carga transportada (Kg)	Carga cubada (Kg)	Carga contratada (Kg)	Percentual de ocupação
jan/02	127.515	155.506	207.000	75%
fev/02	136.476	166.434	207.000	80%
mar/02	146.878	179.120	207.000	87%
abr/02	146.163	178.248	207.000	86%
mai/02	154.434	188.334	207.000	91%
jun/02	149.364	182.151	207.000	88%
jul/02	142.768	174.107	207.000	84%
ago/02	155.297	189.387	207.000	91%
set/02	148.416	180.995	207.000	87%
out/02	157.313	191.845	207.000	93%
nov/02	159.682	194.734	207.000	94%
dez/02	165.606	201.959	207.000	98%
Média	149.159	181.902	207.000	88%

Fonte: Sistema de Transporte Aéreo Nacional - STAN

RQST nº 03/2005 - CN -
 CPMI - CORREIOS
 FIS. Nº 291
 Doc. 3581³

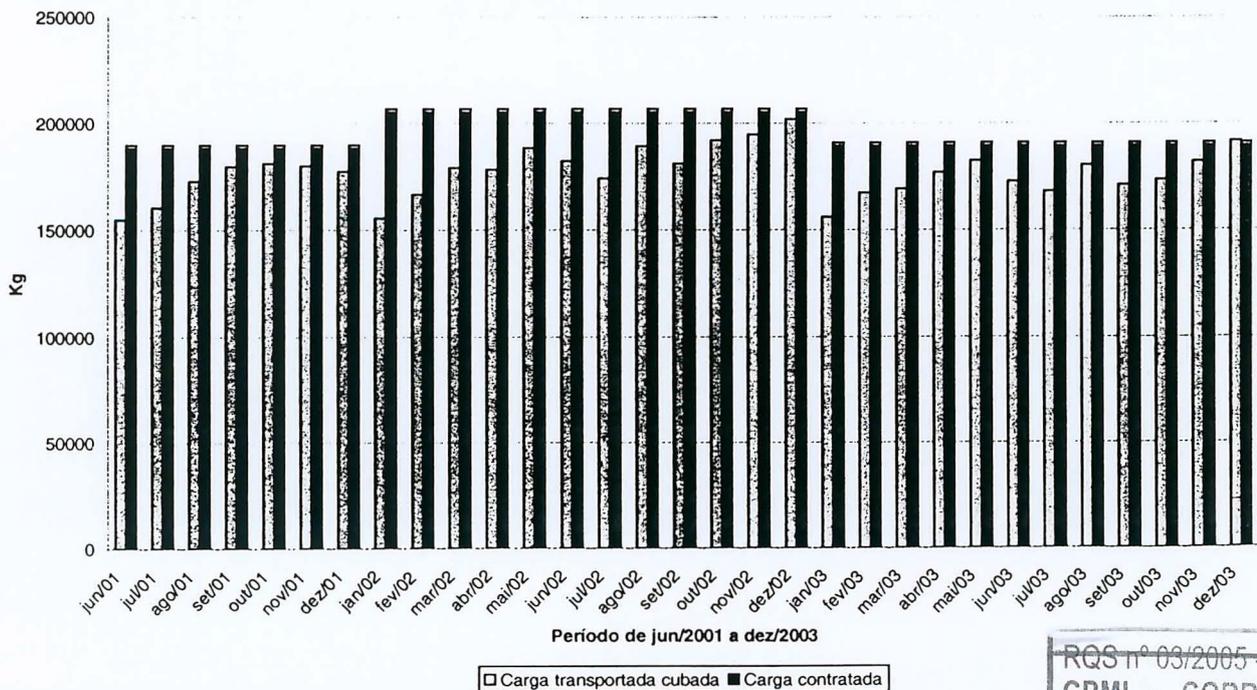
R

Quadro 3 – Ocupação das linhas A e C no período de jan a dez/2003

Mês	Carga transportada (Kg)	Carga cubada (Kg)	Carga contratada (Kg)	Percentual de ocupação
jan/03	127.810	155.866	191.000	82%
fev/03	137.127	167.228	191.000	88%
mar/03	138.649	169.084	191.000	89%
abr/03	145.046	176.885	191.000	93%
mai/03	149.556	182.385	191.000	95%
jun/03	141.364	172.395	191.000	90%
jul/03	137.682	167.905	191.000	88%
ago/03	147.844	180.298	191.000	94%
set/03	140.074	170.822	191.000	89%
out/03	142.040	173.220	191.000	91%
nov/03	149.197	181.948	191.000	95%
dez/03	157.020	191.488	191.000	100%
Média	142.784	174.127	191.000	91%

Fonte: Sistema de Transporte Aéreo Nacional - STAN

Gráfico 1 – Evolução da carga transportada e da contratada nas linhas A e C – jun/2001 a dez/2003
Carga transportada x carga contratada nas linhas A e C


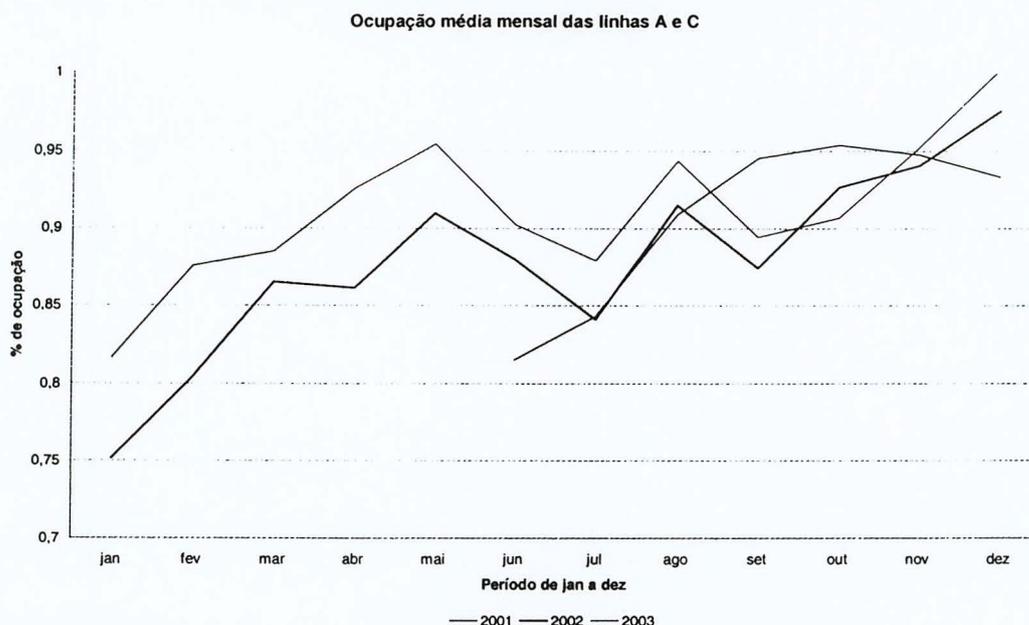
Fonte: Sistema de Transporte Aéreo Nacional - STAN

RQS nº 03/2005 - CN
 CPMI - CORREIOS
 Fis. Nº 292
 4
 Doc. 3581

R
[Handwritten signature]

Deve-se observar que os meses de janeiro, fevereiro e julho, tradicionalmente apresentam baixa demanda de carga, como consequência do comportamento sazonal da economia, que tem reflexo direto na demanda pelos serviços da ECT, conforme claramente retratado no gráfico a seguir. Em sentido inverso, os meses de maior demanda situam-se no segundo semestre do ano, notadamente no último bimestre em função da proximidade das festas de final de ano.

Gráfico 2 – Curva de tendência da carga postal



Fonte: Sistema de Transporte Aéreo Nacional - STAN

Apesar da aparente contradição citada por essa Controladoria com relação às justificativas apresentadas para o aumento da carga contratada em 2001 no sentido de não permitir queda na qualidade do serviço, em relação às justificativas para a diminuição da carga em 2002 de que não afetaria a qualidade da operação, tecemos as seguintes considerações:

a) as linhas A e C, em 2002, conforme demonstrado no quadro 2, apresentaram uma ocupação média de 88%, com ocupação máxima de 98% no mês de dezembro;

b) a elevação dos insumos do transporte aéreo no transcorrer de 2002 foi de tal forma expressiva que a análise efetuada na ECT indicava a admissibilidade de uma repactuação de 64,25% para o conjunto das duas linhas, quando da prorrogação do contrato;

c) a empresa contratada solicitou repactuação de 44,3% para a linha A e de 41,59% para a linha C.

Embora as linhas estivessem ajustadas à demanda do momento, a decisão de negociar uma pequena redução na capacidade contratada, visando à minimização de despesas, encontrou respaldo no comportamento do tráfego postal, o qual, ao término de 2002, já apresentava uma tendência de queda, como pode ser observado no gráfico a seguir:

RQS nº 03/2005 - CN -
CPMI - CORREIOS
Fis: Nº 293
Doc: 858,1
5

RJ

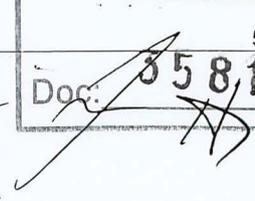
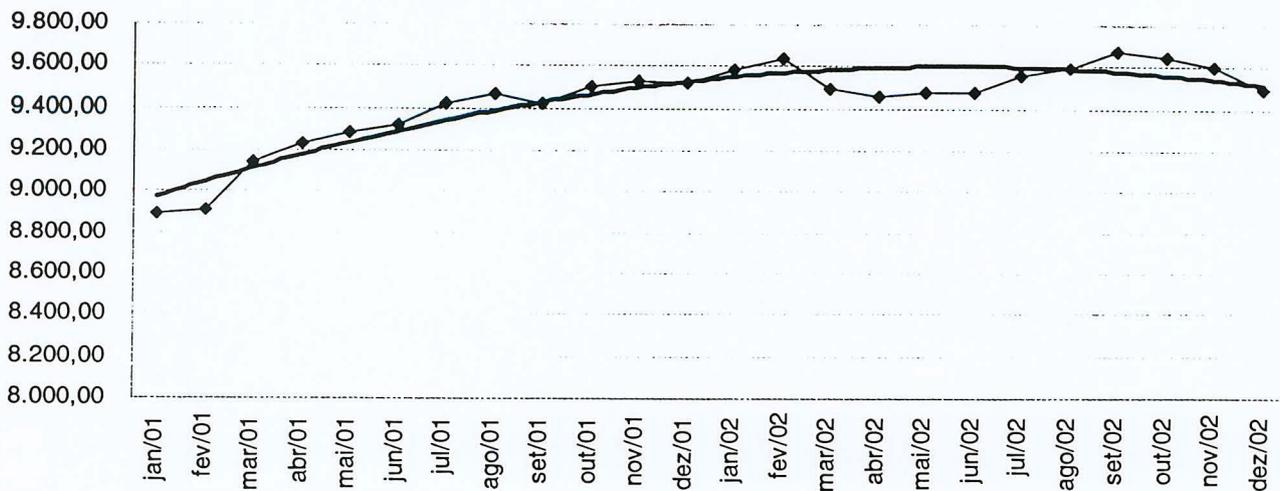



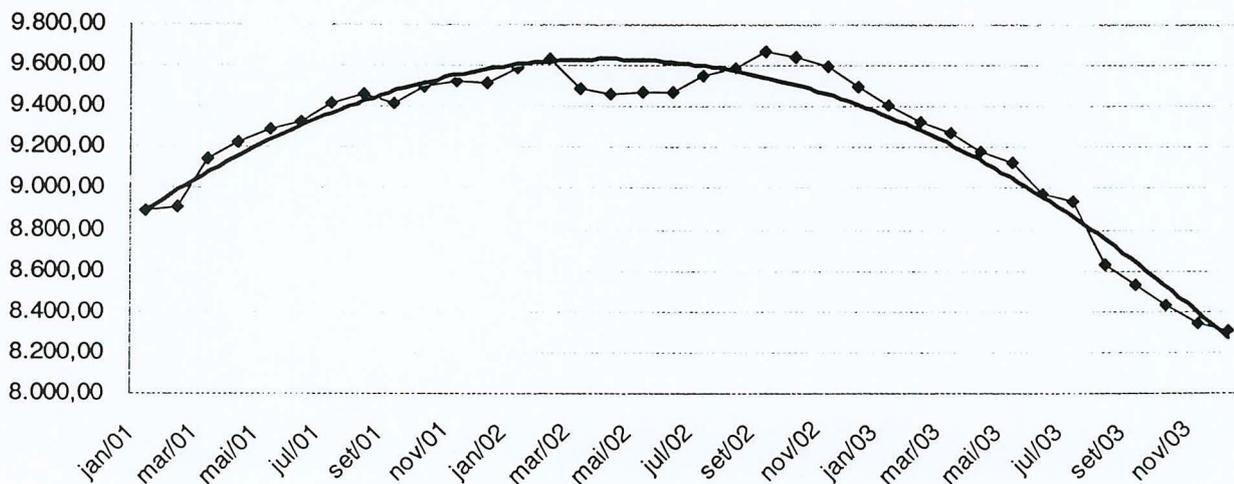
Gráfico 3 – Tráfego Global Anual (em milhões de objetos)



Fonte: Relatório Sistema Postal Brasileiro - APLAN

Tal tendência não apenas se confirmou, como se acentuou no ano de 2003 (ver gráfico a seguir), fazendo com que, de fato, as negociações realizadas para prorrogação dos contratos da linhas A e C, não resultassem em prejuízo para a qualidade operacional.

Gráfico 4 – Tráfego Global Anual (em milhões de objetos)



Fonte: Relatório Sistema Postal Brasileiro - APLAN

Diante deste cenário, conjugado com a grande majoração dos custos do transporte aéreo, com destaque para a enorme elevação do preço do Querosene da Aviação, que resultava na admissibilidade de reajuste das linhas A e C em até 64,25%, a ECT houve por bem compor a aplicação de menor reajuste a título de repactuação (16,37%) com a diminuição de 5,16% da capacidade de carga contratada.

No transcorrer do ano de 2003 o volume de carga transportada apresentou significativa retração, conforme pode ser verificado no gráfico a seguir, no qual é destacada a carga

R JK

CPMI - CORREIOS

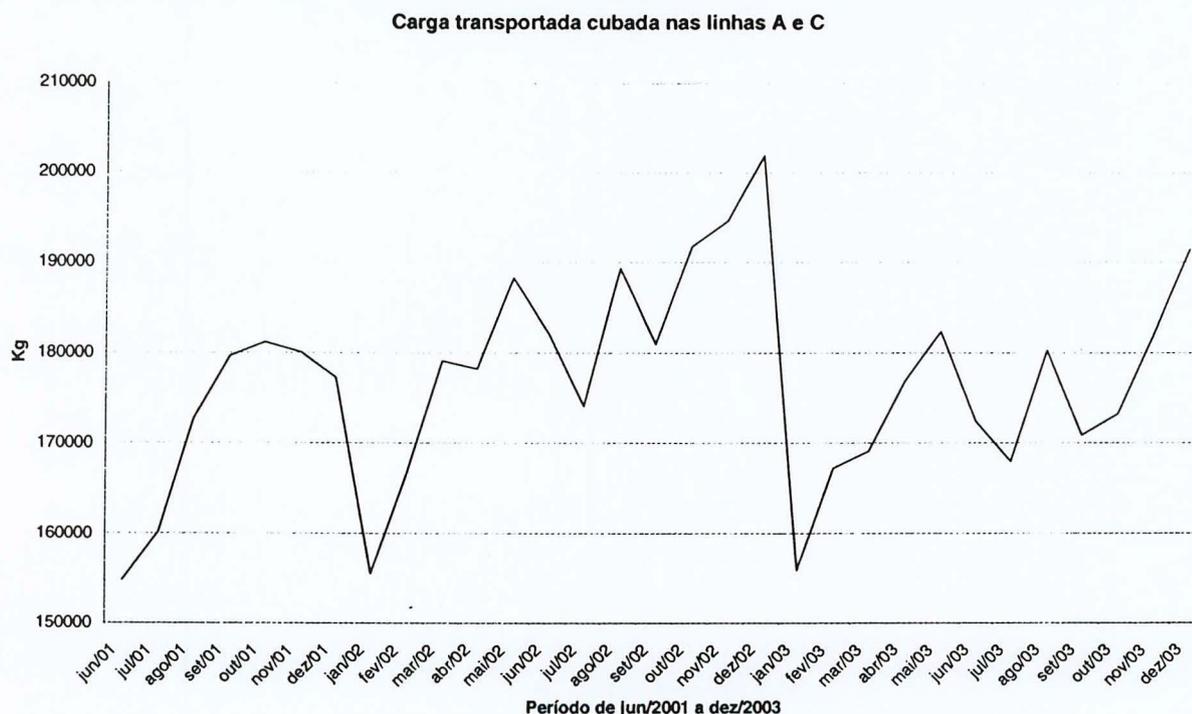
Fis. Nº **294** 6

3581

Doc:

transportada nas linhas A e C no período em análise, sendo possível observar que o volume de 2003 foi menor que o de 2002.

Gráfico 5 – Evolução da carga transportada nas linhas A e C – jun/2001 a dez/2003



Fonte: Sistema de Transporte Aéreo Nacional - STAN

A título de ilustração, consideramos importante registrar que, conforme consta dos Anuários Estatísticos do Transporte Aéreo publicados pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), a ocupação média da indústria aeronáutica brasileira, nos últimos anos foi a seguinte:

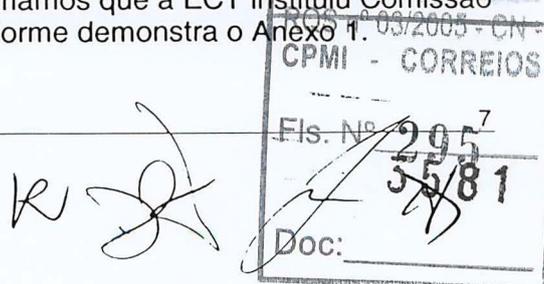
- 2001 = 59%;
- 2002 = 58%
- 2003 = 61%
- 2004 = 66%

Os dados acima demonstram que os índices de ocupação das aeronaves obtidas pela ECT, especialmente nas linhas A e C estão significativamente acima dos verificados no mercado aéreo nacional de transporte de carga.

Diante do exposto, entendemos termos atendido à recomendação constante do item 5.1.3 do Relatório de Ação de Controle Parcial nº 02, expedido por essa Controladoria. Com isso, ficam apresentadas as devidas justificativas para as alterações de carga ocorrida no período de maio de 2001 a dezembro de 2003.

II – Das recomendações constantes do item 5.2.3

No que tange às recomendações constantes do item 5.2.3 do Relatório de Ação de Controle Parcial nº 02 expedido por essa Controladoria, informamos que a ECT instituiu Comissão de Sindicância para apurar eventuais responsabilidades, conforme demonstra o Anexo 1.



Não obstante não terem sido solicitadas informações adicionais às já prestadas por meio do Ofício nº 378/PR, de 06/07/2005, de lavra desta Empresa, vemo-nos na obrigação de prestarmos novos esclarecimentos, uma vez que no item 5.2.2 do Relatório de Ação de Controle Parcial nº 02, no qual são analisadas nossas informações, consta que “as justificativas apresentadas não aportam as memórias de cálculo para definição dos valores envolvidos nas contratações, impossibilitando assim uma análise criteriosa por parte desta Controladoria.”

Assim, visando subsidiar essa Controladoria com os dados que permitam efetivamente proceder a análise criteriosa que o assunto requer, prestamos, a seguir, todas as informações adicionais julgadas pertinentes ao caso.

II.1 – Preliminarmente

II.1.1. Evolução dos procedimentos de contratação da RPN

Como é do conhecimento dessa Controladoria, a Rede Postal Noturna – RPN constitui a malha de transporte aéreo contratada pela ECT que permite a interligação entre as capitais e principais cidades do País, em horários definidos pela ECT, em função da necessidade de cumprimento das suas obrigações estatutárias, de forma a garantir o encaminhamento da carga urgente, dentro dos padrões de qualidade estabelecidos, sempre que o transporte efetuado por meio de alternativa mais econômica não possibilitar o atingimento desses padrões.

Historicamente, a sua criação e implantação ocorreram em 1974 e se constituem até hoje em um marco no processo de consolidação da reestruturação dos Correios.

É pertinente que se informe neste contexto que, no início de sua operação, a ECT transportava sua demanda nos porões das aeronaves que operavam vôos regulares de passageiros, sem qualquer confiabilidade no que tangia à regularidade do transporte, pois se dependia da disponibilidade de espaço nos porões das aeronaves e dos horários estabelecidos pelas Companhias Aéreas operadoras dos vôos comerciais.

Com o advento do Decreto-Lei 2.300, os contratos passaram a ser firmados por Dispensa de Licitação, com fundamento no Artigo 22, VII, daquele Diploma, por se tratar de contratação de empresas concessionárias de serviço público, ou seja, empresas de transporte aéreo regular.

Por meio da Decisão nº 385/91, o Tribunal de Contas da União – TCU determinou a realização de licitações, quando do término da vigência de cada um dos contratos. Em função dessa determinação, a ECT publicou, em dezembro/94, o Edital de Concorrência 028/94, sendo que por determinação do então Ministro das Comunicações essa licitação foi suspensa para que fosse efetuada uma revisão física da malha da RPN.

Em 1995, foi efetuada a revisão completa da malha da RPN, que propiciou uma redução de 50 (cinquenta) para 29 (vinte e nove) linhas (nesta reformulação foram excluídas, inclusive, as seis linhas que operavam aos finais de semana), o que representou uma economia aproximada para a ECT de R\$ 55 milhões por ano.

Para contratação da nova malha, foi realizada a Concorrência 044/95, no início de 1996. A licitação, contudo, permitiu a contratação de apenas sete linhas, pois a maioria das empresas concorrentes foi considerada inabilitada por não atender às exigências do Edital.

Diante da necessidade premente de contratação obrigatória de toda a malha da RPN, o Ministério das Comunicações, por meio de sua Consultoria Jurídica, aprovou um procedimento

PPC - 000/0005 - CN
CPMI - CORREIOS
Fis. Nº 296
Doc: 3581

alternativo, visando à contratação, pela via direta, de empresas aéreas de modo a completar toda a malha da rede.

Denominado “Procedimento Especial de Negociação”, o certame teve seu desfecho em setembro de 1996, com a participação exclusiva de empresas habilitadas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), tendo como vencedoras sete empresas de transporte aéreo regular (para operação de 15 linhas) e três de transporte aéreo não-regular (para as outras sete linhas). Seguindo orientação posterior do então Ministério da Aeronáutica, a ECT firmou contrato apenas com empresas de transporte aéreo regular, para a operação das 22 (vinte e duas) linhas.

Assim, todo o Processo de Contratação iniciado em dezembro de 1994 somente foi concluído em agosto de 1997, com a contratação de sete linhas através da Concorrência 044/95 e 22 (vinte e duas) linhas contratadas através do Procedimento Especial de Negociação.

Posteriormente, por meio do Processo 000585/1996 e da Decisão nº 533/2001 – TCU – Plenário, o Tribunal de Contas da União considerou inadequada a forma de contratação processada em 1997, ao tempo em que determinou que, num prazo de 90 dias, a ECT procedesse nova contratação para estas linhas, fato providenciado pela ECT.

Em 1999, por meio do Ofício nº 089/GC5/1090, o Comando da Aeronáutica cancelou o Aviso 001/MIN/069, de 06/02/97, sendo esclarecido que todas as empresas aéreas regularmente constituídas estariam habilitadas a executar os serviços de transporte aéreo, sob contrato, com a ECT e não apenas as empresas concessionárias de serviço público (empresas de transporte aéreo regular).

Cabe destacar que em 13/12/2000 foi designada Comissão Especial de Licitação, PRT/PR-251/2000, objetivando à realização de processo licitatório com a finalidade de contratar os serviços de transporte aéreo de carga postal para implantação de novo modelo da RPN, cujas características básicas eram as seguintes:

- malha aérea concebida sob o conceito de Rede Integrada de Hubs, constituída de um Sistema Principal e 4 Sistemas Secundários;
- Sistema Principal com todos os trechos em paletes IATA P1;
- definição de frota ideal amparada por requisitos técnicos necessários à estimativa de custos para cada uma das 37 linhas, mediante apresentação obrigatória das respectivas planilhas de custos;
- inadmissão de consórcio e subcontratação de aeronaves;
- penalizações a partir de 15 minutos de atraso;
- contrato padrão;
- aeronaves de uso exclusivo da ECT.

Foi realizada, então, a Concorrência 02/2001 – CEL/AC, na qual participaram 18 empresas, tendo sido 14 habilitadas e 4 inabilitadas. Em 23/08/2001 a ECT decidiu pela revogação da Concorrência com fulcro no subitem 2.12 do Edital de Licitação, correspondente ao artigo 49 da Lei 8.666/93 (Preço Excessivo).

Observa-se, assim, a complexidade do mercado aéreo nacional de transporte de carga, em que um restrito número de operadores habilitados compõe um intrincado cenário jurídico, onde os dirigentes da ECT, além de tomar decisões respaldadas nos preceitos normativos que regem a Administração Pública, não podem perder de vista a premissa de que a Rede Postal Aérea Noturna não pode parar, sob pena de descumprimento da missão constitucional atribuída à ECT, sem contar os incalculáveis prejuízos aos milhares de clientes que têm seus negócios suportados pelos serviços prestados pela Empresa.

k *[assinatura]* *[assinatura]*

RQS nº 03/2005 - CN -
CPMI - CORREIOS
9
Fis. Nº 297
Doc: 3581

II.1.2. Evolução dos custos totais da RPN

No intuito de oferecer maiores subsídios para análise dessa Controladoria, consideramos oportuno reapresentar uma síntese sobre a evolução dos custos com a RPN, a partir do ano de 2002, traçando um paralelo com outros indicadores da economia, além de dar um destaque especial na evolução do faturamento da empresa Skymaster Airlines Ltda, operadora das Linhas A e C da RPN, desde junho de 2001, objeto de diversos apontamentos por parte dessa Controladoria.

II.1.2.1. Evolução dos custos do transporte aéreo da ECT

Quadro 4 – Evolução dos preços pagos pela ECT com a RPN

Mês/ano	Valor por operação (R\$)	Valor mensal – 22 operações (R\$)
Jan/2002	1.320.901,31	29.059.828,82
Jan/2003	1.467.408,77	32.282.992,94
Jan/2004	1.223.077,22	26.907.694,00
Jan/2005	1.568.340,21	34.503.484,62
Mai/2005	1.470.983,25	32.361.631,50

Observam-se, pelos números acima, as seguintes variações, tomando-se como base os preços atualmente praticados:

Variação percentual de maio de 2005 em relação a:

- Janeiro de 2002 : 11,36%;
- Janeiro de 2003 : 0,24%;
- Janeiro de 2004 : 20,26%;
- Janeiro de 2005 : -6,20%.

Se forem tomados os principais indicadores de variação de custos nos períodos relacionados, a situação é a seguinte:

Inflação no período de 01/2002 a 05/2005

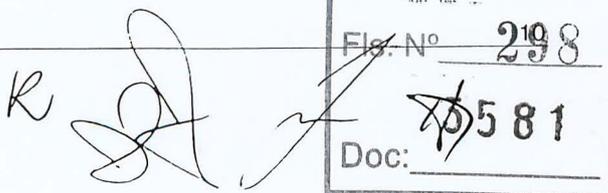
- IPCA : 35,88%;
- IGPM : 56,85%.

Variação Percentual de Outros Indicadores

- Combustível (QAV) : 234,62%;
- Dólar : 9,1%.

Destaque-se que ao se efetuar a comparação da carga efetivamente transportada na RPN em 2005 (mês de junho), comparada com o mesmo mês de 2002, verifica-se um aumento na ordem de 15,8%.

Pelos números, é possível afirmar com toda a segurança que, em termos reais, o custo com transporte aéreo teve uma redução muito expressiva no período considerado (janeiro de 2002 a maio de 2005 – início da operação da nova malha da RPN oriunda da Concorrência 006/2004), associado a um aumento real da carga efetivamente transportada no modal aéreo. Também deve ser levada em consideração a grande elevação do preço do Querosene da Aviação no período em análise.



Por sua vez, ao se efetuar a comparação entre janeiro de 2002 e janeiro de 2005 (já está computado o resultado do Pregão 045/2001), a situação é a descrita a seguir:

Em janeiro de 2002, o custo diário com a RPN era de R\$ 1.320.901,31, enquanto que em janeiro de 2005 este custo era de R\$ 1.568.340,21, o que representa uma variação percentual de 18,73%.

Neste mesmo período, os principais indicadores econômicos tiveram o seguinte comportamento:

Inflação no período de 01/2002 a 05/2005

- IPCA : 32,34%;
- IGPM : 53,10%

Variação Percentual de Outros Indicadores

- Combustível (QAV) : 177,31%;
- Dólar : 15,9%

Também neste caso, os números demonstram de forma transparente que, em termos reais, o custo com transporte aéreo teve uma redução muito expressiva no período considerado (janeiro de 2002 a janeiro de 2005), associado a um aumento real da carga efetivamente transportada no modal aéreo. Também deve ser levada em consideração a grande elevação do Querosene da Aviação no período em análise.

A redução expressiva em termos reais do custo com transporte aéreo é resultado das negociações levadas a termo por ocasião das prorrogações dos contratos, onde sistematicamente se buscou o reajuste, a título de repactuação, em índices inferiores à majoração dos custos do transporte aéreo no período. Paralelamente, tem sido uma constante a análise da malha de transporte, com vistas a buscar alternativas mais econômicas, conforme relatado no Ofício 378/PR, quando da apresentação da resposta da ECT à Constatação 2 da Nota de Auditoria nº 2.

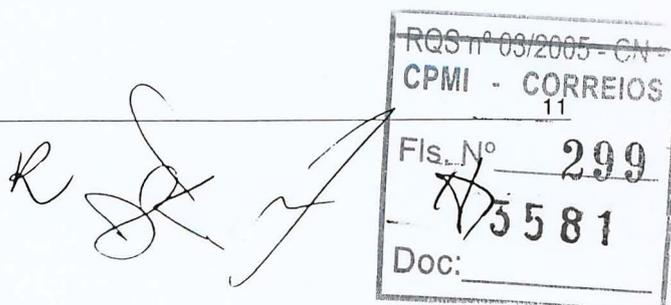
II.1.2.2. Evolução dos custos com a Empresa Skymaster Airlines Ltda.

Em diversos apontamentos essa Controladoria solicita esclarecimentos sobre as oscilações, positivas e negativas, do faturamento dessa empresa junto à ECT. Para buscar a elucidação dos fatos, julgamos pertinente prestar as informações a seguir:

Quadro 5 – Evolução dos preços pagos pela ECT à empresa Skymaster Airlines Ltda

Mês/ano	Valor por operação (R\$)	Valor mensal – 22 operações (R\$)
Jun/2001(*)	314.000,00	6.908.000,00
Jan/2002	369.500,00	8.129.000,00
Jan/2003	429.987,00	9.459.714,00
Jan/2004	213.990,00	4.707.780,00
Jan/2005	445.000,00	9.790.000,00
Mai/2005	312.344,18	6.871.571,96

(*) Início das operações da Empresa com a ECT



Observam-se, pelos números acima, as seguintes variações, tomando-se como base os preços atualmente praticados:

Variação percentual de maio de 2005 em relação a:

- Junho de 2001 : -0,52%
- Janeiro de 2002 : -15,47%
- Janeiro de 2003 : -27,36%
- Janeiro de 2004 : 45,96%
- Janeiro de 2005 : -29,81%

Merece registro o fato de que, em termos absolutos, o faturamento da empresa em questão, em maio de 2005, se comparado a junho de 2001, apresentou uma variação negativa de 0,52%. Em termos reais, todavia, o faturamento teve uma redução de, aproximadamente, 50%, ao se considerar apenas a inflação verificada no período. Evidentemente essa redução deve ser creditada ao resultado da Concorrência-006/2004, recentemente levada a termo, onde a configuração da malha licitada é diferente da que estava em vigor até abril do corrente.

Ao se considerar a elevação do faturamento da referida empresa, especificamente na operação das linhas A e C, mediante comparação entre janeiro de 2005 (já está computado o valor obtido no Pregão 105/04) e junho/2001, fica demonstrado que a evolução de 41,72% é compatível com os demais indicadores econômicos e os insumos diretamente relacionados ao custo do transporte aéreo.

Inflação no período de 06/2001 a 05/2005

- IPCA : 35,88%;
- IGPM : 56,85;

Variação Percentual de Outros Indicadores

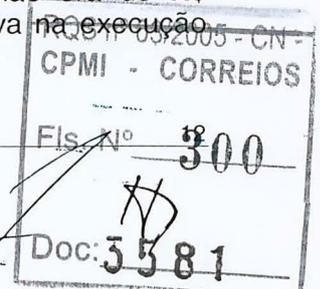
- Combustível (QAV) : 234,62% (disponível no "site" da ANP a partir de 01/2002);
- Dólar : 6,35%.

Diante do exposto, fica patente que a ECT sempre primou por um controle rígido dos gastos com a Rede Postal Aérea Noturna, a qual é, desde 1974, a mola propulsora da credibilidade alcançada por esta instituição, uma vez que é ela quem permite que sejam atingidos os excelentes padrões de qualidade na distribuição da carga da ECT confiada pela população brasileira.

II.2 – Do mérito

No item 5.2 do Relatório Parcial nº 02, essa Controladoria aponta a "falta de justificativa consistente para as variações de preço por quilograma contratado". Consideramos importante destacar que a ECT, para os contratos da RPN, não adota como critério de julgamento o preço por quilograma transportado, mas sim o menor preço por operação, para uma capacidade de carga especificada. Assim, as variações do preço do quilograma contratado observadas ao longo do tempo são decorrentes de variações do preço total da linha, da capacidade de carga contratada ou de ambos. Desta forma, uma vez que foram apresentados os devidos esclarecimentos para as variações da capacidade contratada das linhas A e C, conforme solicitado no item 5.1.3 do Relatório Parcial nº 02 dessa Controladoria, apresentaremos neste tópico os esclarecimentos para as variações dos preços por operação das referidas linhas.

Inicialmente, cumpre destacar que até maio de 2001 as linhas A e C eram operadas pela empresa Interbrasil. **O preço por operação** das linhas A e C naquela ocasião era de **R\$ 134.955,55**, para uma carga contratada de 112 toneladas. Essa empresa utilizava na execução dessas linhas aeronaves do tipo B 767.



Devemos aqui cotejar o preço praticado pela Interbrasil com os indicadores de custo/preço disponíveis para a época.

a) **Custo por operação** (não está incluída a margem de lucro) das linhas A e C com o uso de B767-200, segundo a Consultoria Roland Berger, com emprego exclusivo no transporte de carga: **R\$ 414.316,92**, resultante da multiplicação do custo por hora voada da aeronave (US\$ 10,212.00) pelo valor do dólar no dia 02/05/2001 (R\$ 2,2231) e pelo total de horas de voo das linhas (18 horas e 15 minutos);

b) **Custo por operação** (não está incluída a margem de lucro) das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, segundo a Consultoria Roland Berger: **R\$ 310.007,40**, resultante da multiplicação do custo por hora voada da aeronave (US\$ 7,641.00) pelo valor do dólar no dia 02/05/2001 (R\$ 2,2231) e pelo total de horas de voo das linhas (18 horas e 15 minutos);

c) **Preço por operação** das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, obtido a partir da comparação com preço por hora voada de aeronave similar empregada na execução da linha F¹: **R\$ 337.086,19**, resultante da multiplicação do preço por hora voada da linha F (R\$ 18.470,48) pelo total de horas de voo das linhas (18 horas e 15 minutos).

d) **Preço por operação** das linhas A e C obtido a partir da aplicação dos índices tarifários de referência constantes da Portaria nº 1013/DGAC, de 20 de julho de 2000, combinada com a Portaria DAC nº 206/SPL: **R\$ 177.887,91**. O detalhamento dos cálculos é apresentado a seguir:

Quadro 6 - Cálculo do preço de referência das linhas A e C, segundo Portaria nº 1013/DGAC, combinada com a Portaria DAC nº 206/SPL.

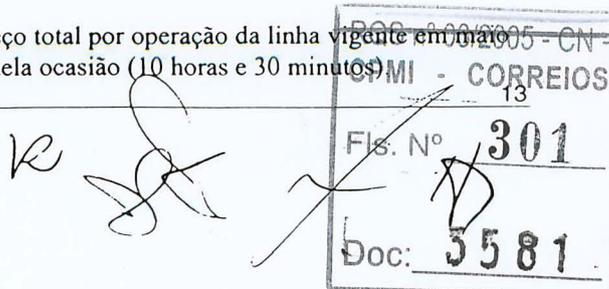
Linha A

Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Fortaleza/Salvador	1.015	8.000	0,0019246	15.627,75
Salvador/Rio de Janeiro	1.220	7.000	0,0010771	9.198,60
Rio de Janeiro/São Paulo	337	16.000	0,0026150	14.100,08
São Paulo/Brasília	855	16.000	0,0018438	25.223,59
Brasília/Manaus	1.947	8.000	0,0015049	23.440,32
Total				87.590,35

Linha C

Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Manaus/Brasília	1.947	5.000	0,0015049	14.650,20
Brasília/São Paulo	855	10.000	0,0012292	10.509,83
São Paulo/Rio de Janeiro	337	16.000	0,0026150	14.100,08
Rio de Janeiro/Salvador	1.220	14.000	0,0016157	27.595,81
Salvador/Fortaleza	1.015	12.000	0,0019246	23.441,63
Total				90.297,55

¹O preço por hora voada da linha F foi obtido mediante a divisão do preço total por operação da linha vigente em maio de 2001 (R\$ 193.940,00) pela quantidade de horas de voo da linha naquela ocasião (10 horas e 30 minutos).



Observa-se que o preço praticado pela Interbrasil em maio/2001 estava 24,1% abaixo da menor estimativa de preço para as linhas.

Esta situação era justificada pelo fato de a Interbrasil empregar aeronaves tipo B767, que têm como característica o transporte de passageiros como qualquer aeronave comercial com essa destinação e, além disso, ter a capacidade de transportar volume expressivo de carga em containers de grandes dimensões nos seus porões. Isto significa dizer que o custo com o emprego da aeronave era partilhado entre a receita advinda da comercialização de passagens e a receita originária do transporte de carga. Portanto, a rigor, ratificamos que o preço praticado pela Interbrasil não se constitui em um adequado balizador de preço para o transporte puro de carga.

Adicionalmente, considera-se oportuno esclarecer que a execução da linha com o tipo de aeronave citado trazia sérias dificuldades operacionais, resultantes da despadronização de unitizadores, haja vista que as demais linhas de grande porte eram operadas com aeronaves paletizadas, enquanto as linhas A e C eram operadas com aeronaves conteneirizadas. Isto exigia que, nas bases de conexão, toda a carga fosse desconsolidada para nova consolidação, a fim de se adequar ao novo tipo de unitizador. A situação agravava-se nos aeroportos do Rio de Janeiro e São Paulo, visto que a aeronave estacionava no terminal de passageiros, o que demandava um tempo adicional para o deslocamento da carga entre esse terminal e o de cargas.

Em virtude da inadimplência na execução do serviço, conforme atestam os documentos constantes do Anexo 2, em maio de 2001, o contrato com a Interbrasil foi rescindido unilateralmente, com aparo no Parecer DEJUR/DJOPE-027/2001, de 24/04/2001.

Haja vista que a ECT, por dever constitucional, tem que prestar os seus serviços de forma continuada, foi deflagrada uma contratação por dispensa de licitação (DL 01/2001), com amparo no art. 24, IV, da Lei 8.666/93.

Para tanto, a ECT enviou correspondência para 8 (oito) empresas, solicitando cotação de preços.

Nesse certame, sagrou-se vencedora a empresa Varig Logística S/A, com o **preço por operação** de **R\$ 176.000,00** para uma carga contratada de 190 toneladas. Pelo Relatório DIOPE/008/2001, esta contratação foi ratificada pela Diretoria da ECT na REDIR 020/2001, de 16/05/2001.

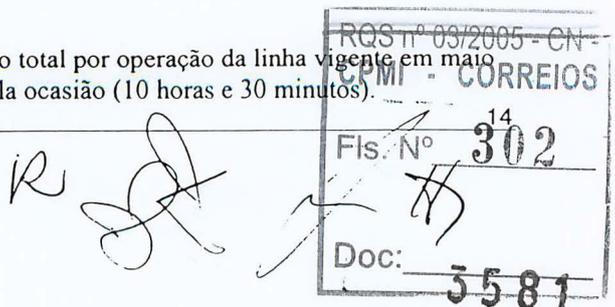
Para subsídio a essa Controladoria comparamos o preço praticado pela Varig Logística com os indicadores de custo/preço disponíveis para a época.

a) **Custo por operação** (não está incluída a margem de lucro) das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, segundo a Consultoria Roland Berger: **R\$ 310.007,40**, resultante da multiplicação do custo por hora voada da aeronave (US\$ 7,641.00) pelo valor do dólar no dia 02/05/2001 (R\$ 2,2231) e pelo total de horas de vôo das linhas (18 horas e 15 minutos);

b) **Preço por operação** das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, obtido a partir da comparação com preço por hora voada de aeronave similar empregada na execução da linha F²: **R\$ 337.086,19**, resultante da multiplicação do preço por hora voada da linha F (R\$ 18.470,48) pelo total de horas de vôo das linhas (18 horas e 15 minutos).

c) **Preço por operação** das linhas A e C obtido a partir da aplicação dos índices tarifários de referência constantes da Portaria nº 1013/DGAC, de 20 de julho de 2000, combinada

²O preço por hora voada da linha F foi obtido mediante a divisão do preço total por operação da linha vigente em maio de 2001 (R\$ 193.940,00) pela quantidade de horas de vôo da linha naquela ocasião (10 horas e 30 minutos).



com a Portaria DAC nº 206/SPL: **R\$ 307.624,75**. O detalhamento dos cálculos é apresentado a seguir:

Quadro 7 - Cálculo do preço de referência das linhas A e C, segundo Portaria nº 1013/DGAC, combinanda com a Portaria DAC nº 206/SPL

Linha A

Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Fortaleza/Salvador	1.015	13.000	0,0019246	25.395,10
Salvador/Rio de Janeiro	1.220	13.000	0,0010771	17.083,12
Rio de Janeiro/São Paulo	337	18.000	0,0026150	15.862,59
São Paulo/Brasília	855	26.000	0,0018438	40.988,34
Brasília/Manaus	1.947	15.000	0,0015049	43.950,60
Total				143.279,76

Linha C

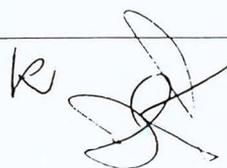
Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Manaus/Brasília	1.947	10.000	0,0015049	29.300,40
Brasília/São Paulo	855	15.000	0,0012292	15.764,75
São Paulo/Rio de Janeiro	337	35.000	0,0026150	30.843,93
Rio de Janeiro/Salvador	1.220	30.000	0,0016157	59.133,89
Salvador/Fortaleza	1.015	15.000	0,0019246	29.302,04
Total				164.345,00

Observa-se que o **preço contratado com a Varig Logística encontrava-se 42,8% abaixo da menor estimativa de preço**. Essa situação teria sido altamente vantajosa para a Administração, houvesse a Varig Logística cumprido o contrato de acordo com as regras contratuais estabelecidas.

Conforme já relatado a essa Controladoria, a Varig Logística já dispunha de infra-estrutura de transporte montada para a execução de trechos das linhas A e C, mesmo antes da assinatura do contrato. Essa infra-estrutura existia para viabilizar negócios da própria Varig Logística, inclusive os concorrenciais aos da ECT, com o emprego de aeronave do tipo DC 10, cuja capacidade é muito superior àquela demandada pela Empresa. Verifica-se, então, que a empresa contratada já incorria em custos para operacionalizar as suas atividades em trechos que passou a operar para os Correios. Com isso, o ingresso de receita advinda da celebração do contrato com a ECT consistia em uma otimização da infra-estrutura da contratada. Conclui-se, portanto, que o preço praticado pela Varig Logística não se constitui em um adequado balizador.

Entretanto, conforme pode ser observado no documento constante do Anexo 3, a Varig Logística operou de maneira tão ineficiente que a ECT se viu obrigada a rescindir unilateralmente o contrato apenas 48 dias após o seu início de vigência, frustrando a intenção da ECT de operar, amparada por esse processo de contratação, pelo tempo necessário à realização do processo licitatório na modalidade de Pregão, em obediência à Lei de Licitações.

Amparado pelo Parecer DEJUR/DJOPE-044/2001, de 25/06/2001, o contrato com a Varig Logística foi rescindido e a ECT viu-se obrigada a realizar novo procedimento de contratação, efetuando, assim, a Contratação por Emergência, mediante Dispensa de Licitação 02/2001 (DL 02/2001), com fulcro art. 24, IV, da Lei de Licitações.



02/2005 - CN
 CPMI - CORREIOS
 Fls. Nº - 15
 303
 Doc: 5581

Para tanto, a ECT enviou correspondência para 8 (oito) empresas, solicitando cotação de preços.

Nesse processo, o menor preço ofertado foi o da Skymaster Airlines Ltda. Após negociação com a empresa detentora da menor proposta escrita, foi obtido o valor de **R\$ 314.000,00** por operação para as linhas A e C, para uma capacidade de carga contratada de 190 toneladas.

O preço obtido na DL 02/2001 (R\$ 314.000,00 por operação) encontrava-se compatível com os indicadores de custo/preço disponíveis para a época, conforme se verifica a seguir:

a) **Custo por operação** (não está incluída a margem de lucro) das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, segundo a Consultoria Roland Berger: **R\$ 332.235,46**, resultante da multiplicação do custo por hora voada da aeronave (US\$ 7,641.00) pelo valor do dólar no dia 01/06/2001 (R\$ 2,3825) e pelo total de horas de voo das linhas (18 horas e 15 minutos);

b) **Preço por operação** das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, obtido a partir da comparação com preço por hora voada de aeronave similar empregada na execução da linha F: **R\$ 337.086,19**, resultante da multiplicação do preço por hora voada da linha F (R\$ 18.470,48) pelo total de horas de voo das linhas (18 horas e 15 minutos).

c) **Preço por operação** das linhas A e C obtido a partir da aplicação dos índices tarifários de referência constantes da Portaria nº 1013/DGAC, de 20 de julho de 2000, combinada com a Portaria DAC nº 206/SPL: **R\$ 307.624,75**. O detalhamento dos cálculos é apresentado a seguir:

Quadro 8 - Cálculo do preço de referência das linhas A e C, segundo Portaria nº 1013/DGAC, combinada com a Portaria DAC nº 206/SPL

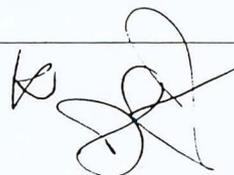
Linha A

Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Fortaleza/Salvador	1.015	13.000	0,0019246	25.395,10
Salvador/Rio de Janeiro	1.220	13.000	0,0010771	17.083,12
Rio de Janeiro/São Paulo	337	18.000	0,0026150	15.862,59
São Paulo/Brasília	855	26.000	0,0018438	40.988,34
Brasília/Manaus	1.947	15.000	0,0015049	43.950,60
Total				143.279,76

Linha C

Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Manaus/Brasília	1.947	10.000	0,0015049	29.300,40
Brasília/São Paulo	855	15.000	0,0012292	15.764,75
São Paulo/Rio de Janeiro	337	35.000	0,0026150	30.843,93
Rio de Janeiro/Salvador	1.220	30.000	0,0016157	59.133,89
Salvador/Fortaleza	1.015	15.000	0,0019246	29.302,04
Total				164.345,00

Observa-se, assim, que o preço por operação contratado pela ECT encontrava-se perfeitamente em consonância com os valores de referência disponíveis, razão pela qual,




pelo Relatório DIOPE-013/2001, a contratação foi ratificada pela Diretoria da ECT na REDIR 026, de 27/06/2001, sendo celebrado o contrato 10.721/2001 com a empresa Skymaster Airlines Ltda.

Os fatos indicam um procedimento de contratação absolutamente legal, a preços compatíveis com a realidade do mercado, não se configurando, portanto, qualquer sobrepreço para as referidas linhas.

Caso essa Controladoria tenha um entendimento diferente daquele da ECT, solicitamos indicar os pontos falhos do processo e orientar a Empresa sobre o procedimento correto a ser seguido.

Cumpramos destacar que, com o início da operação das linhas oriundas da DL 02/2001, houve a regularização da qualidade dos serviços prestados pela ECT, assim como houve uma padronização dos unitizadores utilizados nas linhas de grande porte da RPN.

Ao término da vigência do contrato 10.721/2001, tempestivamente, foi desencadeado o Pregão 045/2001, em dezembro de 2001. Neste processo, a capacidade de carga contratada passou para 207 toneladas por operação e nos principais trechos das linhas a aeronave passou a ser de inteira disponibilidade da ECT.

A seguir, são relacionadas as principais informações da disputa ocorrida no certame em apreço:

- Empresas que retiraram o Edital: 16
- Empresas que participaram da licitação: 04

VALOR DAS PROPOSTAS ESCRITAS:

- TOTAL – R\$ 433.000,00
- AERO POSTAL BRASIL – R\$ 424.000,00
- BETA – R\$ 396.000,00
- SKYMASTER – R\$ 390.000,00

MENORES LANCES

- TOTAL – Desclassificada
- AERO POSTAL BRASIL – R\$ 389.500,00
- BETA – 381.500,00
- SKYMASTER – 380.500,00.
- Valor por operação negociado pela Pregoeira com a Skymaster (detentora do menor lance) – R\$ 369.500,00.

Após a rodada de lances e das negociações efetuadas junto à empresa detentora do menor lance, foi adjudicado e posteriormente homologado o preço de R\$ 369.500,00 por operação das linhas A e C.

O preço obtido no Pregão 045/2001 (R\$ 369.500,00 por operação) encontrava-se compatível com os indicadores de custo/preço disponíveis para a época, conforme se verifica a seguir:

a) **Custo por operação** (não está incluída a margem de lucro) das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, segundo a Consultoria Roland Berger: **R\$ 343.935,16**, resultante da multiplicação do custo por hora voada da aeronave (US\$ 7,641.00) pelo valor do dólar no dia 03/12/2001 (R\$ 2,4664) e pelo total de horas de vôo das linhas (18 horas e 15 minutos);

RQS nº 03/2005 - CN -
CPMI - CORREIOS
Fls. Nº 17 305
Doc 5581

b) **Preço por operação** das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, obtido a partir da comparação com preço por hora voada de aeronave similar empregada na execução da linha F³: **R\$ 376.923,65**, resultante da multiplicação do preço por hora voada da linha F (R\$ 20.653,35) pelo total de horas de vôo das linhas (18 horas e 15 minutos).

c) **Preço por operação** das linhas A e C obtido a partir da aplicação dos índices tarifários de referência constantes da Portaria nº 1192/DGAC, de 10 de agosto de 2001: **R\$ 422.571,70**. O detalhamento dos cálculos é apresentado a seguir:

Quadro 9 - Cálculo do preço de referência das linhas A e C, segundo Portaria nº 1192/DGAC

Linha A				
Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Fortaleza/Salvador	1.015	13.000	0,0021916	28.918,16
Salvador/Rio de Janeiro	1.220	13.000	0,0020443	32.422,60
Rio de Janeiro/São Paulo	337	22.000	0,0029777	22.076,67
São Paulo/Brasília	855	30.000	0,0023330	59.841,45
Brasília/Manaus	1.947	18.000	0,0017137	60.058,33
Total				203.317,21

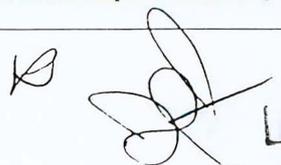
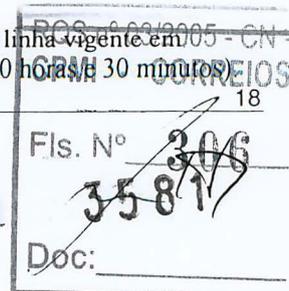
Linha C				
Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Manaus/Brasília	1.947	10.000	0,0017137	33.365,74
Brasília/São Paulo	855	18.000	0,0023330	35.904,87
São Paulo/Rio de Janeiro	337	35.000	0,0029777	35.121,97
Rio de Janeiro/Salvador	1.220	30.000	0,0020443	74.821,38
Salvador/Fortaleza	1.015	18.000	0,0021916	40.040,53
Total				219.254,49

Verifica-se, assim, que o preço da empresa vencedora estava compatível com os indicadores disponíveis, razão pela qual foi celebrado o contrato 11.008/2001 com a empresa Skymaster Airlines Ltda, com vigência de 6 meses a partir de 24/12/2001, podendo ser prorrogado por iguais períodos até o limite de 60 meses.

Como pode ser constatado, a contratação foi resultado de processo licitatório regular previsto na legislação em vigor, sendo registrada a participação de quatro empresas do setor, com a ocorrência de rodada de lances e negociação de preço com a empresa detentora do menor lance. Assim, pelo Relatório DIOPE-025/2001, esta contratação foi homologada pela Diretoria da ECT, na REDIR 051/2001, de 19/12/2001.

Os fatos indicam um procedimento de contratação absolutamente legal, a preços compatíveis com a realidade do mercado, não se configurando, portanto, qualquer sobrepreço para as referidas linhas.

³ O preço por hora voada da linha F foi obtido mediante a divisão do preço total por operação da linha vigente em dezembro de 2001 (R\$ 216.860,18) pela quantidade de horas de vôo da linha naquela ocasião (10 horas e 30 minutos).

Caso essa Controladoria tenha um entendimento diferente daquele da ECT, solicitamos indicar os pontos falhos do processo e orientar a Empresa sobre o procedimento correto a ser seguido.

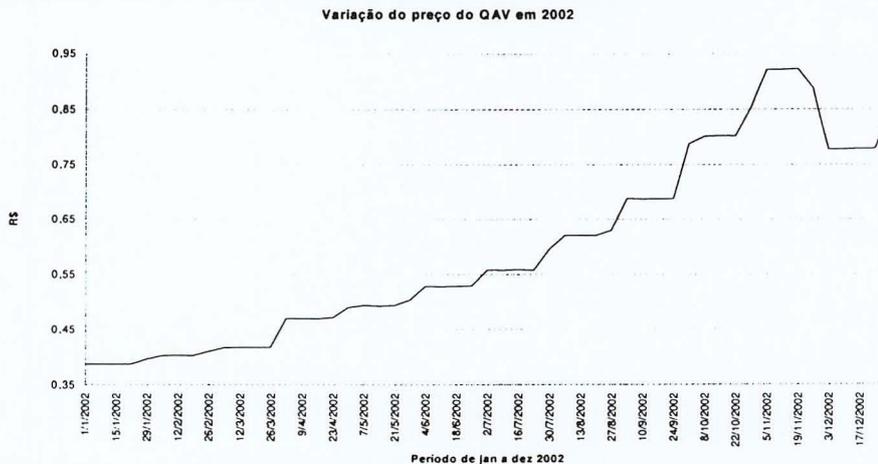
Releva destacar que entre o período da realização da DL 002/2001 e o Pregão 045/2001, ocorreu, em 11 de setembro, o atentado terrorista ao World Trade Center que de certa forma trouxe instabilidade ao setor de aviação civil e causou temor de que os preços do Pregão 045/2001 pudessem ser afetados significativamente para cima, o que não se confirmou quando da realização do certame.

O Contrato 11.008/2001 estabelecia na cláusula 4ª, item 4.4.1 que “no caso de prorrogação, o primeiro reajuste deverá ocorrer no primeiro dia do 13º (décimo terceiro) mês da vigência do contrato original, mediante repactuação de preços, tendo por parâmetros básicos a qualidade da prestação dos serviços e os preços vigentes no mercado e, quando couber, as orientações expedidas pelo Poder Público (Resolução nº 10/96), com base em solicitação formal de uma das partes contratadas”.

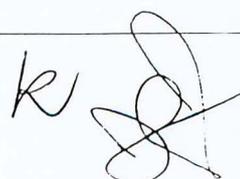
É importante frisar que, por ocasião do início das negociações para renovação do contrato, o cenário na economia brasileira era de instabilidade decorrente da incerteza política em um ano de eleições presidenciais com o candidato da oposição na liderança das pesquisas.

Tal fato pode ser demonstrado, pela leitura dos gráficos a seguir apresentados, que demonstram a evolução dos preços do Querosene de Aviação (QAV), do dólar americano e da inflação ao longo do ano de 2002.

Gráfico 6 – Evolução do preço do QAV ao longo de 2002



Fonte: Agência Nacional de Petróleo



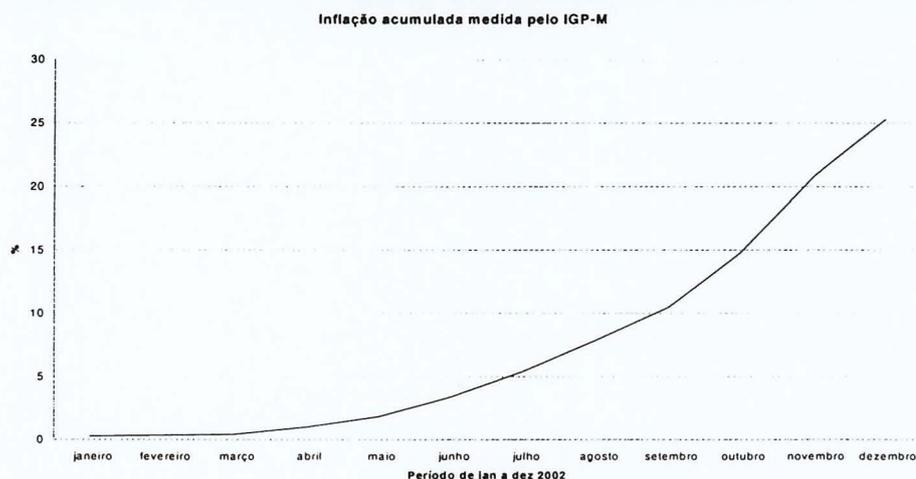
RQS nº 03/2005 - CN -
 CPML - CORREIOS
 Fls. Nº 307¹⁹
 Doc: 3581

Gráfico 7 – Evolução do dólar frente ao Real ao longo de 2002



Fonte: Banco Central do Brasil

Gráfico 8 – Evolução da inflação medida pelo IGP-M ao longo de 2002



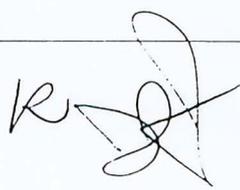
Fonte: www.estadao.com.br

Na época da prorrogação, a empresa contratada reivindicou um reajuste de 44,3% para a Linha A e de 41,59% para a Linha C.

O Grupo de Trabalho instituído pela Portaria PRT/PR-244/2002 analisou o pleito da Contratada e verificou ser admissível um reajuste, a título de repactuação, de 64,25%, conforme se pode constatar no RELATÓRIO/GT/PRT/PR-244/2002 – 001/2002 (Anexo 4), fundamentando-se nas seguintes variações dos insumos que compõem o custo de transporte aéreo:

- Querosene da Aviação: 136,96%;
- Dólar: 57,72%.
- IGPM: 21,53%

Após diversas negociações, foi apresentada, pelo Grupo de Trabalho, a proposta final da ECT nas seguintes condições:



RQS nº 03/2005 - CN -
CPMI - CORREIOS

Fis. Nº 308

Doc: 5581

- reajuste do valor da operação diária em 16,37%, passando de R\$ 369.500,00 para R\$ 429.987,00;
- redução de 5 posições (cerca de 10 toneladas). (vide item I.2 deste documento, à página 5).

A proposta apresentada à empresa contratada foi aceita e, em consequência, foi homologada pela REDIR-051/2002, de 18/12/2002.

O preço que passou a vigorar a partir de 24/12/2002 (R\$ 429.987,00 por operação) encontrava-se compatível com os indicadores de custo/preço disponíveis para a época, conforme se verifica a seguir:

a) **Custo por operação** (sem inclusão da margem de lucro) das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, segundo a Consultoria Roland Berger: **R\$ 504.133,31**, resultante da multiplicação do custo por hora voada da aeronave (US\$ 7,641.00) pelo valor do dólar no dia 02/12/2002 (R\$ 3,6152) e pelo total de horas de voo das linhas (18 horas e 15 minutos);

b) **Preço por operação** das linhas A e C com o uso de B707 cargueiro, obtido a partir da comparação com preço por hora voada de aeronave similar empregada na execução da linha F⁴: **R\$ 433.774,13**, resultante da multiplicação do preço por hora voada da linha F (R\$ 23.768,45) pelo total de horas de voo das linhas (18 horas e 15 minutos);

c) **Preço por operação** das linhas A e C, obtido a partir da aplicação dos índices tarifários de referência constantes da Portaria nº 1225/DGAC, de 13 de setembro de 2002: **R\$ 453.200,32**. O detalhamento dos cálculos é apresentado a seguir:

Quadro 10 – Cálculo do preço de referência das linhas A e C, segundo Portaria nº 1225/DGAC

Linha A

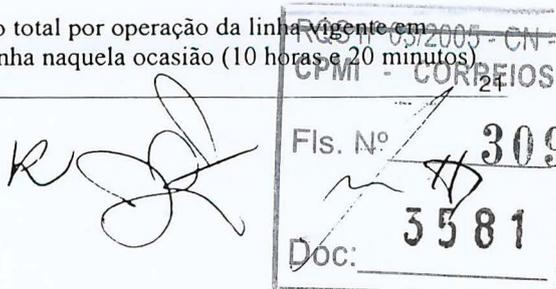
Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Fortaleza/Salvador	1.015	12.000	0,002558	31.156,44
Salvador/Rio de Janeiro	1.220	12.000	0,002386	34.931,04
Rio de Janeiro/São Paulo	337	20.000	0,003475	23.421,50
São Paulo/Brasília	855	30.000	0,002723	69.844,95
Brasília/Manaus	1.947	16.000	0,002000	62.304,00
Total				221.657,93

Linha C

Trecho	Distância (Km)	Capacidade (Kg)	Índice tarifário (R\$/Kg.Km)	Valor do trecho (R\$)
Manaus/Brasília	1.947	10.000	0,002000	38.940,00
Brasília/São Paulo	855	12.000	0,002723	27.937,98
São Paulo/Rio de Janeiro	337	35.000	0,003475	40.987,63
Rio de Janeiro/Salvador	1.220	30.000	0,002386	87.327,60
Salvador/Fortaleza	1.015	14.000	0,002558	36.349,18
Total				231.542,39

Observa-se, então, que o reajuste concedido encontrava-se abaixo do máximo admissível, abaixo do que foi pleiteado pela Contratada e abaixo dos valores de referência,

⁴O preço por hora voada da linha F foi obtido mediante a divisão do preço total por operação da linha vigente em dezembro de 2002 (R\$ 245.528,04) pela quantidade de horas de voo da linha naquela ocasião (10 horas e 20 minutos)



demonstrando, assim, que a decisão da Empresa estava devidamente amparada pelos princípios da legalidade e da economicidade.

Também nesta situação, caso essa Controladoria entenda inadequado o processo de prorrogação e a concessão de reajuste a título de repactuação, solicitamos identificar os pontos falhos, bem como orientar a ECT sobre o procedimento correto a ser seguido.

Diante do exposto, entendemos que foram prestadas as informações devidas, inclusive com as memórias de cálculo, o que possibilitará análise mais acurada por parte dessa Controladoria, já que, conforme consta do Relatório, a análise inicial teria ficado comprometida.

Entendemos, também, que as informações prestadas demonstram que os procedimentos adotados pela ECT sempre se pautaram pelos princípios que norteiam a Administração Pública.

III – Da recomendação constante do item 5.5.3

No item 5.5.3 do Relatório de Ação de Controle Parcial nº 02, essa Controladoria recomenda à ECT “reavaliar os critérios, os métodos e os fundamentos para concessão de reequilíbrios econômico-financeiros dos contratos.”

Acerca desse tema, permitimo-nos transcrever o artigo da Lei de Licitações que regulamenta a questão:

“Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

...

II – por acordo das partes:

...

d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente, entre os encargos do contrato e a retribuição da Administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.”

Em virtude da diversidade de objetos passíveis de contratação pela Administração, naturalmente, a Lei de Licitações não tem como pré-estabelecer uma regra a ser aplicada nos casos de pleito de reequilíbrios econômico-financeiros.

Tampouco existem regramentos expedidos posteriormente, seja pelo Poder Legislativo, seja pelo Executivo, regulamentando especificamente os reequilíbrios econômico-financeiros afetos ao setor de transporte aéreo de carga. Desconhecemos, também, jurisprudência específica acerca do assunto.

Diante disto, coube à ECT, para o caso concreto da prestação de serviço de transporte aéreo de carga, estabelecer uma metodologia que permitisse avaliar se nos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro porventura recebidos estavam presentes os pressupostos de admissibilidade contidos no art. 65 da Lei 8.666/93 e, em caso positivo, identificar qual o percentual de reajuste a ser aplicado ao valor contratual.



RQS nº 03/2005 - CN
CPMI - CORREIOS
22
Fls. Nº 310
5581
Doc:

Foi desenvolvida inicialmente uma metodologia, que a partir do segundo semestre de 2004 foi aperfeiçoada, conforme relato contido no Ofício nº 378/PR, enviado em 06/07/2005 a essa Controladoria.

Revendo a metodologia, pudemos constatar os seguintes aspectos:

a) possui objetividade, ou seja, a metodologia não se reveste de nenhuma consideração subjetiva, que denote diferenciação no tratamento com os administrados;

b) possui indicadores de análise adequados, uma vez que segrega os insumos em classes bem definidas de componentes de custo, de acordo com a sua natureza;

c) apresenta transparência na obtenção dos dados acerca da variação dos preços dos insumos, haja vista que se utiliza de fontes públicas de informação (sites do Banco Central do Brasil e da Agência Nacional de Petróleo).

Assim, neste momento, não identificamos aspectos metodológicos que merecessem reparos, razão pela qual solicitamos a essa Controladoria que nos forneça a metodologia considerada adequada para que a ECT possa aplicá-la doravante.

Ainda acerca desse assunto, no item 5.5.2 essa Controladoria aponta que "...uma vez reconhecido o desequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato, ainda que tal reconhecimento tenha se dado por metodologia de cálculo dos valores devidos, não cabe à Administração qualquer negociação referente a eles."

O fato em questão diz respeito à posição da ECT de procurar economizar recursos ao tentar impor ao contratado, após negociação, a aplicação de um índice de reajuste inferior ao que é reconhecido pela ECT em razão do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Ou seja, a posição adotada pela ECT objetiva à redução de despesas. O montante de redução resultante dessa sistemática foi demonstrado no Ofício 378/PR.

A Controladoria Geral da União, por meio da citada Auditoria Especial, em suma, sustenta que não cabe à ECT realizar a referida negociação, mesmo que seja para beneficiar a própria Administração, mediante uma economia de custos.

Consideramos importante destacar que a negociação nos processos de concessão de reajuste, quer seja a título de repactuação, quer seja a título de reequilíbrio econômico-financeiro, tem sido uma prática rotineira na ECT, independentemente da modalidade do contrato (compra de bens ou serviços), sempre buscando uma condição mais vantajosa para a Administração.

O equilíbrio econômico-financeiro do contrato é realizado com fundamento legal no art. 65, II, d, da Lei 8.666/93, que permite alteração contratual mediante acordo entre as partes, a saber:

"Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

...

II – por acordo das partes:

...

d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente, entre os encargos do contrato e a retribuição da Administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis ou previsíveis porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou ainda, em caso



força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.” (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 08.06.94)

A utilização pela Lei da expressão “por acordo das partes” indica que a alteração é de cunho bilateral, desde que obedecidas às hipóteses elencadas no próprio Inciso II. E quanto ao caráter de consensualidade desta alteração contratual, assim se manifesta a doutrina:

Alteração bilateral do contrato:

*31. Alterações contratuais são efetúáveis bilateralmente, isto é, **por acordo das partes** nos casos previstos no art. 65, II, da Lei 8.666/93... (Curso de Direito Administrativo, Celso Antônio Bandeira de Mello, Malheiros, São Paulo, 11ª ed. Página 450).*

No mesmo sentido, em comentário ao art. 65, II, assim se posiciona Jessé Torres:

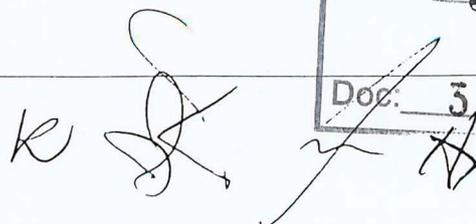
Nestes casos, ainda que a iniciativa da alteração possa caber à Administração, posto que a ela incumbe proteger a fiel execução do contrato (art. 58, III), **a alteração contratual não se procederá enquanto não houver assentimento do contratado ao que lhe proponha a Administração. Nem estará a empresa jungida a tal proposta, podendo contrapor até que se obtenha consenso.** Logo, à falta deste e da conseqüente alteração do contrato (os aditamentos mencionados no art. 60), nada será exigível pela Administração ao contratado, que dera prosseguir na execução sob as condições originais. (Jessé Torres Pereira Júnior, Comentários à Lei de Licitações e Contratos da Administração Pública. Renovar, Rio de Janeiro, 4ª ed. 1997. Página 451).

Em verdade, o legislador ao utilizar a expressão “por acordo das partes” não deixou dúvida de que a Administração poderá negociar o índice a ser aplicado, desde que não ultrapasse o limite máximo do desequilíbrio encontrado.

E a possibilidade de acordo, conforme permitida na lei tem fundamento no fato de que a Administração não é obrigada a aceitar o índice proposto pela empresa, como esta também não é obrigada a aceitar o índice proposto pela Administração. De modo que o acordo é da própria essência do instituto.

Por outro lado, em se permitindo a negociação, a economicidade exige do administrador encontrar o reequilíbrio do contrato ao menor custo possível para a ECT. E a composição desses dois fatores – economia e reequilíbrio do contrato – é encontrada justamente quando a contratada aceita a proposta da ECT. De fato, a aceitação demonstra que o aumento oferecido pela ECT é suficiente para reequilibrar o contrato, se assim não fosse a contratada não aceitaria a proposta.

De mais a mais, considerando que o reequilíbrio econômico-financeiro é medida a ser aplicada com prudência diante do aumento da despesa, é razoável e ponderado que a Administração procure negociar com os seus contratados para reduzir o impacto deste instituto.

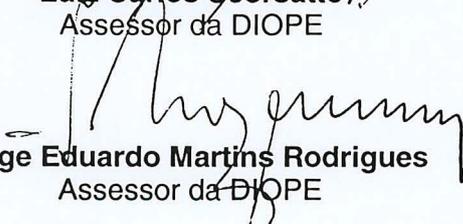


IV – Das recomendações constantes do item 5.6.3

Atendendo à solicitação constante do item 2 da Recomendação acima, estamos encaminhando, no Anexo 5, a documentação relativa à concessão de reequilíbrio econômico-financeiro no período de janeiro de 2000 a junho de 2005 para todas as linhas da RPN, com exceção dos documentos já encaminhados a essa Controladoria por meio do Ofício 0378/PR.



Luiz Carlos Scorsatto
Assessor da DIOPE



Jorge Eduardo Martins Rodrigues
Assessor da DIOPE



Delamare Holanda Pereira
Subchefe do DENAF



Angelo Saraiva Donga
Consultor da DIOPE

RQS nº 03/2005 - CN -
CPMI - CORREIOS
Fls. Nº 313
Doc: 3581