



GTAT

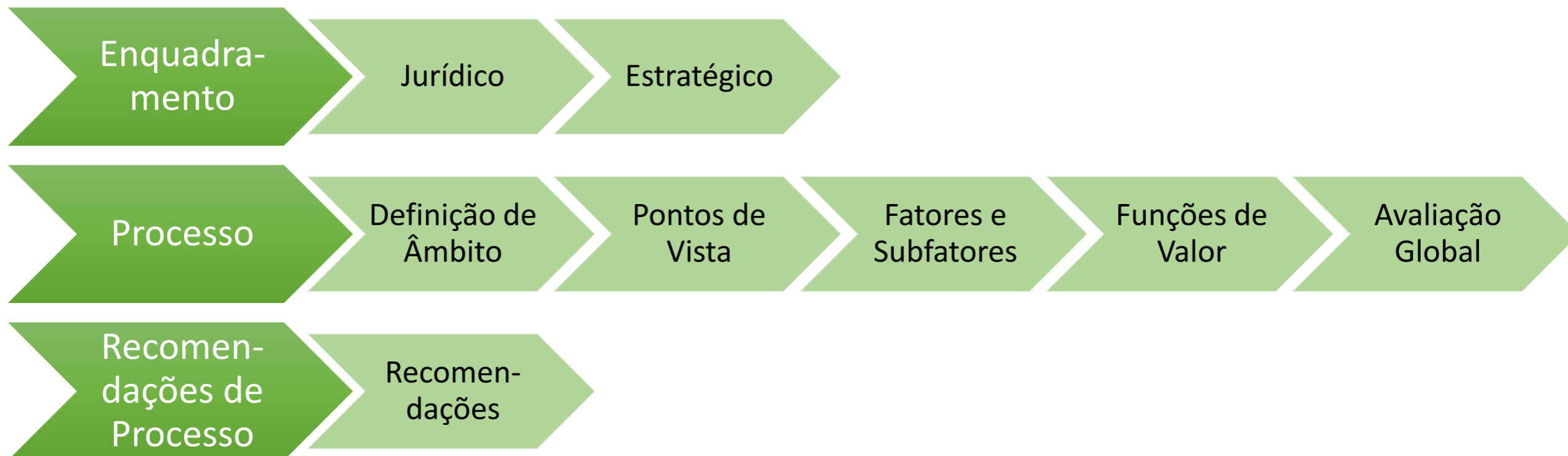
Grupo de Trabalho para a capacitação das
Autoridades de Transportes

2.^a CONFERÊNCIA ANUAL DAS AUTORIDADES DE TRANSPORTES

Grande Auditório do ISCTE
Instituto Universitário de Lisboa
15 de outubro de 2018

**Avaliação de propostas em contratos
de serviço público de transportes**

faustino.gomes@tis.pt



Avaliação de propostas em contratos de serviço público de transportes

Artigo 70.º**Análise das propostas**

1 - As propostas são analisadas em todos os seus atributos, representados pelos fatores e subfatores que densificam o critério de adjudicação e termos ou condições.

Artigo 74.º**Critério de adjudicação**

1 - A adjudicação é feita de acordo com o critério da proposta economicamente mais vantajosa para a entidade adjudicante, determinada por uma das seguintes modalidades:

- a) Melhor relação qualidade-preço, na qual o critério de adjudicação é composto por um conjunto de fatores, e eventuais subfatores, relacionados com diversos aspetos da execução do contrato a celebrar;
- b) Avaliação do preço ou custo enquanto único aspeto da execução do contrato a celebrar.

2 - Em casos devidamente fundamentados, a entidade adjudicante pode optar por não submeter à concorrência o preço ou o custo, caso em que se estabelece obrigatoriamente um preço fixo ou um preço máximo no caderno de encargos.





Processo similar,
muda o objeto

Enquadramento Estratégico

O que pretendem as autoridades quando lançam um procedimento concursal para uma rede de Transportes Públicos?

- Um serviço de transporte público de qualidade, inclusivo, eficiente e sustentável
- De custo justo para os utilizadores e para a Autoridade



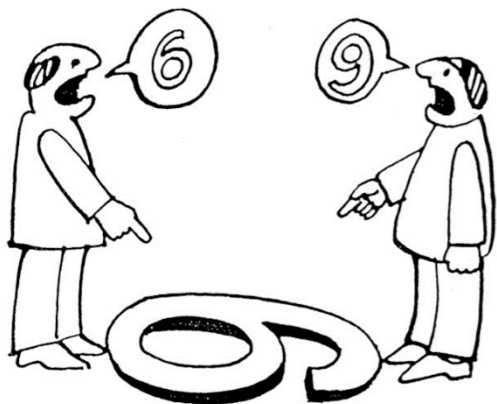
Poder-se-ia esperar que a orientação dos cadernos de encargos, refletida na avaliação de propostas, fosse muito semelhante. Mas, o que se verifica é que são muitos os aspetos que determinam a avaliação.

Definição de Âmbito

- Que tipo de contrato? (*gross cost, net cost*, algo intermédio, ...)
- Em que perspetivas considerar na avaliação? (autoridade de transportes, beneficiário do sistema, operador, ...)
- Que tipos de serviço quero assegurar? (transporte regular, transporte escolar, transporte flexível, ...)
- Há algum aspeto que, se não for cumprido, o concorrente nunca pode ser escolhido? (aspetos particulares da oferta, características da frota, ...)
- O que é mais importante garantir que não vai falhar? (frequência, controlo de custo, bilhética, ...)

Quais são os diferentes **pontos de vista** que queremos ver refletidos na avaliação?

- O modelo financeiro? Com partilha de risco, só remuneração ou algum tipo de bonificação e penalização, ...?
- O modelo económico, tendo em conta os benefícios? Que benefícios considerar: energéticos, ambientais, estruturação do território, ...?
- A oferta proporcionada? Cobertura geográfica, cobertura temporal, ...?
- A frota? Idade, características ambientais, ...?
- A articulação com outras ofertas de transporte? Transporte escolar, transporte flexível, ...?
- ...



Que Fatores (e subfatores) melhor representam o que queremos avaliar?

Que FATORES e SUBFATORES
devemos considerar?

Que características devem ter os fatores (e subfatores)?

- Exaustivos (q.b.) e independentes
- Passíveis de serem medidos e avaliados

**Aspectos
Financeiros**

Proposta de valor
Investimento inicial
Cronograma de financiamento
(...)

**Caraterísticas
da Frota**

Idade
Acessibilidade
PMR
Composição por tipo de veículos / motorização
Eficiência Energética
Aspectos Ambientais
(...)

**Qualidade da
Oferta**

Frequência por períodos horários
Oferta ao longo do dia, da semana e por períodos (escolar e não escolar)
(...)

**Sistemas de
suporte**

Bilhética
Sistema de apoio à exploração
Informação ao público
Facilidade de integração com outros modos
(...)

**Outros
aspectos**

Transporte Escolar
Transporte Flexível
Inovação
(...)

Como classificar cada proposta,
em cada fator?

Como definir a ESCALA de AVALIAÇÃO?

Todos os fatores e subfatores considerados têm que ser passíveis de ser medidos.

- Para cada fator ou subfator é necessário ter, pelo menos, um indicador que permita a sua medição

FROTA

Idade »

Idade média de toda a frota?

Idade máxima do veículo mais antigo? Ambos?

Plano de renovação da frota?

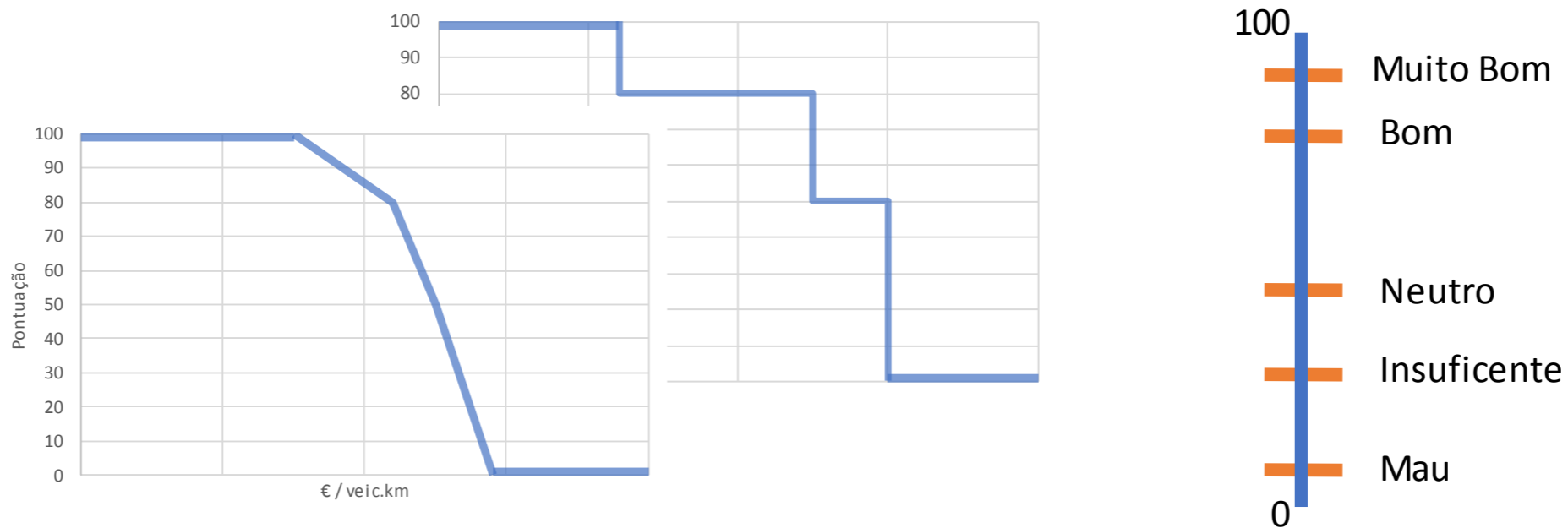
Composição» Percentagem de veículos elétricos?

Nível máximo de emissões permitido por veículo?



Todos os fatores e subfatores considerados têm que ser passíveis de ser medidos.

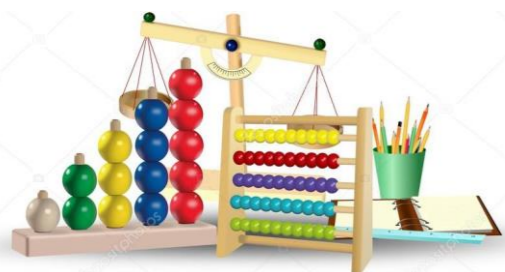
- Para cada indicador temos que construir uma escala de valor (mesmo que qualitativa) para avaliar cada proposta
 - As escalas podem ser funções contínuas, com degraus, por níveis qualitativos (ex: mau, insuficiente, neutro, bom, muito bom)



Como definir o PESO dos fatores e subfatores?

Uma vez avaliados todos os fatores e subfatores importa chegar a uma avaliação global, ou seja, definir o seu nível de importância para essa avaliação

- Existem diversos métodos para a definição desses pesos
- Uma técnica corrente passa por:
 - Reunir um conjunto de decisores representativos de diferentes pontos de vista
 - Ordenar os fatores e subfatores por ordem de importância
 - Concertar as diferentes ordenações
 - Distribuir um conjunto de pontos
 - Concertar as diferentes pontuações



Aplicar a técnica

Fazer testes de sensibilidade

0. O processo é **similar** a vários os outros. No entanto, é necessário **ter atenção à natureza** do que se está a concursar

1. Definir muito bem o que é importante

- Se **não podemos prescindir** » colocar o **mínimo aceitável como critério de rejeição / exclusão** logo no caderno de encargos
- Se **conseguimos medir** » considerar como **fator (ou subfator)** de avaliação
- Se **não conseguimos medir** » considerar como **obrigação de reporte**

2. Avaliar bem a rede que se coloca a concurso

- Na perspetiva do **utilizador** » a rede tem que ser desenhada para servir os utilizadores, com **critérios de razoabilidade e adequação de tipo de oferta**
- Na perspetiva do **operador** » a rede **não pode ser fator de desequilíbrio**, devendo **balancear o que se pede e a razoabilidade de meios envolvidos**
- Na perspetiva da **autoridade** » ter consciência que as redes atuais são já redes “mínimas” e de gestão apertada; mais custos podem representar compensações financeiras por obrigações de serviço público



3. Mesmo em contratos *gross cost*, avaliar a possibilidade de ter **bónus e penalizações associados à procura da rede**; o **operador** deve estar **comprometido** com a autoridade **na garantia de receita**

4. Ponderar bem o **número de fatores e subfatores** a considerar:

- um **grande número** pode conduzir à **diluição da sua importância relativa**
- um **número reduzido** pode implicar **não avaliar aspetos importantes**

5. Preparar todo o **processo de avaliação** (incluindo a construção das funções de valor) **antes de ter as propostas**; garante a não influência pelos resultados

6. Para ganhar confiança nos resultados da avaliação, fazer **análises de sensibilidade e robustez**



Nunca esquecer que estamos a avaliar um **sistema complexo**.

Todas as **condicionantes impostas terão uma tradução no valor final da proposta**, ainda que só indiretamente essa relação se estabeleça.

Devemos pautar a definição do concursado por critérios de **razoabilidade**.





GTAT

Grupo de Trabalho para a capacitação das
Autoridades de Transportes

MUITO OBRIGADO

faustino.gomes@tis.pt

Avaliação de propostas em contratos
de serviço público de transportes