

ILUSTRÍSSIMO SENHOR
CHEFE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO
PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO GRANDE/RS



Objeto: Impugnação ao edital de licitação - concorrência pública nº 019/2019

NOIVA DO MAR SERVIÇOS DE MOBILIDADE LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob n.º 10.682.637/0001-69, com sede na Rua Jockey Clube, nº 296, Bairro Vila São Miguel, CEP 96.212-730, Rio Grande/RS; e

TRANSPESSOAL TRANSPORTES LTDA., pessoa jurídica de direito privado, CNPJ 00.473.616/0001-80, com sede à Rua Doutor James Darcy, nº 781, Vila Santa Rosa, Rio Grande/RS, vêm, com fundamento no art. 41 da Lei 8.666/93, interpor **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DE LICITAÇÃO** pelas razões de fato e de direito abaixo aduzidas.

I – DO BREVE RELATO

As requerentes têm interesse em participar da licitação na modalidade de concorrência nº 019/2019, do tipo menor preço, para contratação de empresa ou consórcio de empresas para operação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, do Município de Rio Grande/RS, sob o regime de concessão, nas modalidades convencional, distrital e diferenciado, por veículo de transporte coletivo de passageiros, conforme consta no edital de licitação.

Entretanto, ao verificar as condições para participação na licitação citada, constataram-se algumas inconsistências/irregularidades em relação:

- ao índice de reajuste tarifário (21.1.1 do edital e Anexo II - item 4.1);
- a composição e quantitativo da frota (Anexo II – itens 3.3 e 4.5);
- a idade máxima da frota e de renovação da frota (Anexo II – 4.5.1);
- ao cálculo da idade média da frota (Anexo II – itens 2.7.3 e 4.5.1);
- ao quantitativo dos chassis que compõe o cálculo da tarifa (Anexo IV.1.1 – 1.3);
- aos cobradores nos veículos pesados (Anexo II – 5.1).

Assim, as interessadas impugnam os itens acima, os quais deverão ser reanalisados, suspendendo automaticamente a sessão de abertura, ora designada no dia 23/01/2020 às 10h.

II – DOS ITENS DO EDITAL QUE MERECEM REVISÃO

II.a) Do índice de reajuste tarifário

O índice de reajuste tarifário apontado no Edital no item 21.1.1 e no Anexo II (item 4.1) estabelece que o reajuste tarifário será anual pelo INPC:

21.1- REAJUSTE DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO

21.1.1- O valor da TARIFA DE REMUNERAÇÃO e das tarifas dela decorrentes será reajustado anualmente, a contar do mês de outubro de 2019 (oportunidade em que foi elaborado o cálculo da Tarifa Teto deste Processo Licitatório), ou da data do último reajuste, pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor -INPC.

Ocorre que tal índice não correlaciona com as atividades que serão prestadas no contrato, que tem como objeto prestação de serviço de transporte, vejamos:

O INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor)¹ foi elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 1979 e é, até hoje, largamente utilizado pelo Governo Federal. Este índice faz parte do grupo dos principais indicadores econômicos do país, registrando a oscilação dos preços do custo de vida de famílias que ganham de 1 a 5 salários mínimos por mês. Ou seja, este índice é utilizado no cálculo de reajustes e negociações trabalhistas, sendo importante parâmetro da variação do salário mínimo, do piso e do teto do INSS, além de pensões e afins.

Por óbvio que um índice de tamanha abrangência, que leva em conta itens de cesta de famílias de baixa renda não guarda correspondência direta ou sequer por aproximação, dos fatores que influenciam nos custos de operação de um sistema de concessão de transporte coletivo de passageiros.

Não há de se imaginar que tal índice INPC contemple diretamente a variação do preço do diesel durante o período de reajuste na cidade, a variação do valor dos veículos durante o período e, nem mesmo, a variação do salário de certa categoria profissional específica deste setor no local.

Assim, não guardando qualquer equivalência direta com o parâmetro que se pretende reajustar, muito provavelmente os valores do índice utilizado para reajuste serão muito aquém dos valores reais que deveriam ser reajustados à concessionária, caso fosse levado em conta somente a variação dos objetos específicos.

Uma das consequências diretas desse fato é que um índice aquém da realidade do setor impedirá que a concessionária sequer possa reajustar adequadamente os salários de seus funcionários, os quais, na melhor das hipóteses, receberão somente reajustes de inflação sem nenhum aumento real de salários durante os 10 anos de concessão.

Ademais, levando-se em conta que a revisão tarifária ocorrerá somente a cada três anos, somente após este intervalo de tempo poderá se igualar a receita ao custo operacional real, para que, ao iniciar-se um novo ciclo, novamente se incorra, a cada período de 01 ano, em novas defasagens não cobertas pela fórmula de reajuste.

¹ Acesso em: <http://www.investimentospetropolis.com.br/artigos/economia/que-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor>

Nessa seara, deverá ser revista a forma de reajuste utilizada, para que sejam utilizados dados e índices que guardem relação direta com as variações de preços dos itens que realmente influenciam no custo operacional real dos serviços a serem operados.

Para mensurar a variação de preços desses itens, sugere-se ser utilizado um mix de índices, de forma proporcional ao impacto que cada um causa na composição do valor da tarifa, conforme segue:

- IPCA: O IPCA é o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo. Ele é calculado mensalmente pelo IBGE desde 1979 e, a partir dos anos 2000, passou a ser o indicador oficial de inflação para o Brasil, portanto, é com base nele que são estabelecidas as metas de inflação a serem cumpridas pelo Banco Central. É ele também o principal índice de inflação cuja expectativa é medida pelo Boletim Focus. O IPCA servirá de referencia para os itens: **Despesas com Pessoal**;

- IGP-DI: O IGP-DI (Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna) é uma das versões do Índice Geral de Preços (IGP). É medido pela Fundação Getulio Vargas (FGV) e registra a inflação de preços desde matérias-primas agrícolas e indústria. Ele é formado pelo IPA-DI (Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Interna), IPC-DI (Índice de Preços ao Consumidor - Disponibilidade Interna) e INCC-DI (Índice Nacional do Custo da Construção - Disponibilidade Interna), com pesos de 60%, 30% e 10%, respectivamente. O IGP-DI servirá de referencia para os itens: **Peças, Rodagem, lubrificantes, Despesas Administrativas e Custo com Capital**;

- I-ANP: É a variação de preços do preço do diesel tipo S10, ou aquela que venha a substituir, baseados na Pesquisa de Preços da Agência Nacional de Petróleo – ANP (Sistema de Levantamento de Preços), considerando a coleta mensal do Estado do Rio Grande do Sul – Preço de distribuidora.

Ainda, atrelado ao índice de reajuste deverá estar o IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro)², que é a divisão da quantidade de passageiros transportados equivalentes pela quilometragem média executada mensalmente, formando assim, o referido indicador, a qual já vem sendo usada em Curitiba/PR, de modo a garantir o equilíbrio contratual, considerando a diminuição do número de passageiros que continuamente vem ocorrendo em âmbito municipal.

Portanto, impugna-se a forma de reajuste utilizada, para que sejam utilizados dados e índices que guardem relação direta com as variações de preços dos itens que realmente influenciam no custo operacional real dos serviços a serem operados.

II.b) Da composição da frota

Em relação ao projeto básico, contido no Anexo II do Edital, ficou estabelecido no item 3.3 que a frota do sistema concedido nesta licitação será composta pelos seguintes tipos de veículos:

3.3 COMPOSIÇÃO DA FROTA

Por Tipo de Veículo:

- Microônibus
- Ônibus Pesado;
- Ônibus Rodoviário;
- Ônibus Articulado.

Ou seja, serão necessários veículos do tipo micro-ônibus, ônibus pesado, ônibus rodoviário e ônibus articulado para composição da frota da concessionária vencedora. Entretanto, observam-se no primeiro item as legislações que deverão ser aplicadas à concessão, que é a ABNT NBR 15.570/2011.

² <https://infograficos.cezatedeppc.com.br/transporte/calculo-tarifa-tipo-de-veiculo/>

Tal norma dispõe sobre as especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros, ficando estabelecido em seu item "4" quais são as 7 classes existentes para veículos de transporte coletivo, de acordo com a tabela extraída abaixo:

Tabela 1 — Classes de veículo

Classes	Capacidade	Peso bruto total mínimo t	Comprimento total máximo m
Microônibus	Entre 10 e 20 passageiros, exclusivamente sentados, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	5	7,4
Miniônibus	Mínimo de 30 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	8	9,6
Midiônibus	Mínimo de 40 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	10	11,5
Ônibus Básico	Mínimo de 70 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	16	14
Ônibus Padron	Mínimo de 80 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	16	14 ^a
Ônibus Articulado	Mínimo de 100 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	26	18,60
Ônibus Biarticulado	Mínimo de 160 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	36	30

^a Admite-se o comprimento do ônibus Padron de até 15 m, desde que o veículo seja dotado de terceiro eixo de apoio direcional.

Como se vê, **não existe tecnicamente a classificação de ônibus tipo "ônibus pesado"** de acordo com as normas técnicas brasileiras vigentes, as quais devem ser observadas pela Administração.

Dessa forma, não se enquadrando a classificação de "ônibus pesado" nas normas técnicas, deve ser a mesma removida e substituída pela classificação tecnicamente adequada, a fim de que não possam existir dúvidas quanto ao exato tipo de veículo que se pretende utilizar durante a concessão, garantindo que sejam seguidas as normas técnicas atuais.

Se assim não o for, poderá licitantes interpretar que o veículo pesado possa ser o veículo do tipo midi, ou do tipo básico ou ainda do tipo padron, gerando dúvidas não só quanto ao valor necessário dos investimentos ao longo da concessão, quanto à respectiva vida útil a ser considerada.

Além do mais, insta consignar que na minuta de contrato não há qualquer menção da composição necessária de frota, o que mais uma vez, se vê é que o edital não coaduna com a minuta de contrato, devendo tal ponto ser revisado tanto em edital quanto em minuta de contrato.

II.c) Do quantitativo de frota

Com relação à quantidade de veículos que deverão compor a frota da licitante vencedora do certame, o Anexo II do Projeto Básico estabeleceu em seu item 4.5 o seguinte:

4.5 FROTA

A frota operacional mínima para o total do serviço a ser prestado é de 115 (cento e quinze) veículos alocados para a operação e mais 10 (dez) veículos para reserva técnica, num total de 125 (cento e vinte e cinco) veículos.

Como se verifica, somando-se a frota necessária com a frota de reserva técnica, será necessário que a concessionária do sistema tenha adquirido e esteja à sua disposição o total de 125 veículos para operação do sistema.

Tal número, no entanto, se mostra desproporcional à necessidade real do sistema concedido. Como é de conhecimento, atualmente no município onde se concede o sistema de transporte coletivo, a população é plenamente atendida com número de veículos em quantidade consideravelmente menor que a exigida em Edital.

Ainda, junto a tal fato, deve ser correlacionada a demanda de usuários do sistema concedido que, segundo histórico de dados fornecidos pelo próprio poder concedente, tem caído em quantidade considerável ano após ano. De acordo com a tabela abaixo extraída do Projeto Básico, percebe-se claramente que, ao menos nos últimos 5 anos houve uma perda de aproximadamente 2 milhões de usuários por ano.

PASSAGEIROS PAGANTES DO SISTEMA (SEM DESCONTO E COM DESCONTO)							
ANO	PASSAGEIROS PAGANTES SEM DESCONTO			PASSAGEIROS PAGANTES COM DESCONTO (ESCOLAR)		TOTAIS PASSAGEIROS PAGANTES SISTEMA	MÉDIA DOMENSAL
	CONVENCIONAL (URBANO)	DIFERENCIADO (SELETIVO)	DISTRITAL	ESCOLAR CONVENCIONAL (URBANO)	ESCOLAR DISTRITAL		
2018	9.148.101	845.650	169.322	1.951.227	21.972	12.136.272	1.011.356
2017	11.145.963	940.790	158.186	2.258.444	20.747	14.524.130	1.310.344
2016	12.601.818	981.198	168.526	2.173.531	19.520	15.944.593	1.328.716
2015	13.685.456	1.047.907	177.015	2.325.264	20.326	17.255.968	1.437.997
2014	15.445.757	1.110.003	185.211	2.768.484	24.454	19.533.909	1.627.825

Assim, é incoerente a exigência contida no edital a respeito da quantificação de frota (125 veículos) diante da cenário de clara redução de demanda de passageiros de forma constante e crescente anualmente, e exigir da nova concessionária a utilização de uma quantidade ainda maior de veículos que opera atualmente no sistema.

Ademais, tal exigência além de ser incongruente trará também prejuízos a própria população usuária, vez que os custos da concessionária com a aquisição da quantidade de veículos e custos operacionais, obviamente serão repassados diretamente aos próprios usuários no valor de tarifa.

Além do mais, refere-se que na minuta de contrato não há qualquer menção do quantitativo necessário de frota, mais uma vez se constata que o edital não se correlaciona com o respectivo contrato.

Portanto, impugna-se o item supracitado, a fim de que a Administração revise o quantitativo de frota exigido a nova concessionária para que seja readequada a realidade do sistema, já que a cada ano diminui consideravelmente o número de usuários, até mesmo evitar prejuízos e cobranças de altos valores de tarifas à população, incluindo-se tal ponto na minuta de contrato.

II.d) Da idade máxima da frota e da renovação da frota

Outro ponto que as requerentes impugnam é com relação à idade máxima da frota exigida pela administração, ora constante no ANEXO II – 4.5.1, que segue trecho extraído do edital:

4.5.1 IDADE MÁXIMA E IDADE MÉDIA PERMITIDA DA FROTA

A idade máxima permitida para cada tipo de veículo deverá obedecer aos valores estabelecidos na tabela abaixo.

Veículo Idade máxima

Micro-ônibus 10 anos

Ônibus pesado 12 anos

Ônibus articulado 12 anos

A idade média máxima admitida, inicialmente, para a frota do transporte é de 06 (seis) anos, devendo cair para 05 (cinco) anos a partir do sexto ano de concessão.

Para determinação das idades máximas e médias dos veículos será tomado como referência o ano/modelo das carrocerias.

A frota total 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.

Até o décimo ano da Concessão deverão ser incorporados à frota, mediante aprovação do PODER CONCEDENTE, pelo menos 10 % (dez por cento) de veículos movidos a energia limpa.

Observa-se o regramento contido no edital não se correlaciona com o disposto na lei municipal nº 5602/2002, especificamente no capítulo III, do art. 31, vejamos:

CAPÍTULO III - DOS VEÍCULOS

Art. 31. Serão aprovados, para os serviços de transporte coletivo, veículos com idade máxima de 15 anos e apropriados às características das vias públicas do município e que satisfaçam as especificações, normas e padrões técnicos estabelecidos pela Legislação Nacional de Trânsito.

Como visto, na supracitada **lei municipal** há previsão de que os veículos utilizados para os serviços de transporte coletivo poderão ter idade máxima de 15 anos, não especificando quais tipos de veículos, já **no edital** restou desmembrando por tipo de veículo e idade máxima que varia entre 10 anos e 12 anos.

Dessa forma, a Administração deve sempre respeitar a legislação vigente, por força do próprio princípio da legalidade administrativa, segundo art. 37 da Constituição Federal, não é permitindo que esta se utilize de discricionariedade quando a lei expressamente determina a conduta a ser realizada.

Não se mostra legalmente possível que a Administração arbitrariamente se utilize de valores distintos, quando a própria lei expressamente determina qual valor a ser utilizado para idade máxima da frota, ainda mais sem qualquer tipo de justificativa prévia para tanto, caracterizando-se tal conduta como abuso do poder discricionário.

Sem falar que a idade máxima da frota também incide diretamente nos custos da concessionária com a aquisição de novos veículos e, conseqüentemente, com o repasse de tais custos aos usuários, que terão o valor de tarifa majorado.

Ademais, não é coerente a exigência de a concessionária renovar a sua frota, no mínimo, em 10% ao ano com veículos pesados zero Km, porque tornará inviável o cumprimento da prestação dos serviços, visto que a empresa todos os anos estará envolvida com compras/financiamentos de ônibus, que se frisa é vultosa, podendo também onerar o valor da tarifa aos usuários, sendo que tal exigência sequer está prevista em legislação municipal e/ou federal, ou seja, totalmente inconsistente.

No edital da cidade de Pouso Alegre (MG), por exemplo, não houve qualquer indicativo de periodicidade e porcentagem de renovação de frota à concessionária, basta observa os itens 3.11 e 3.12 do edital de concorrência pública nº 05/2017³:

3.11. A concessionária deverá apresentar à SMTT plano anual de renovação da frota, a fim de atender os requisitos de idade máxima e idade média;

3.12. Os veículos que, a critério da SMTT, não mais apresentarem condições de atender os serviços terão seus registros cancelados e deverão ser imediatamente retirados da operação e substituídos no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

Ou seja, a concessionária apresenta um plano anual de renovação de frota à SMTT daquela cidade, não havendo qualquer exigência de imposição para troca de veículos em X% da frota ao ano, até porque o plano apresentado será analisado pela SMTT. O mesmo sistema é da cidade de Paulínia (SP), no edital⁴ refere que a concessionária tem apenas que apresentar o plano de renovação, não determinado no edital qual a porcentagem necessária para renovação de frota.

Outro exemplo, referente ao edital⁵ da cidade de Canoas (RS) que não há qualquer menção sobre a renovação de frota, mas tão somente em relação à idade mínima e máxima dos veículos.

Assim, as requerente impugnam o item 4.5.1 em relação à idade máxima da frota, contrariando a lei municipal nº 5602/2002, readequando a idade para 15 anos para todos os tipos de veículos utilizados na prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, bem como impugna o edital em relação à

³ Acessível em: <<http://www.pousoalegre.mg.gov.br/arquivos/licitacao/Concorrancia%2005-2017.pdf>>

⁴ Acessível em: <http://www.paulinia.sp.gov.br/uploads/editais/2018/cc-2-2018-2%C2%BA_EDITAL_RETIFICACAO-NOVA_DATA.pdf>

⁵ Acessível: <https://www.canoas.rs.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/EDITAL_414-2019_-_CP_-_CONC_TRANSP_PUB_COM_ALT_1.pdf>

renovação de frota (período e quantidade), porque não há legislação a respeito do assunto, devendo ser extraído tal exigência do edital.

II.e) Do cálculo da idade média da frota

O Edital no seu Anexo II – Projeto Básico, traz definições sobre quais serão as idades máximas e médias da frota que deverá ser apresentada pela licitante vencedora, bem como estabelece critérios para que seja calculada. E no referido projeto no item 2.73 ficou definido que a idade do veículo será calculada através da “*quantidade de anos, ou meses, entre o ano/modelo do chassis até a data de verificação da sua idade*”.

Dessa forma, em princípio foi definido que o critério base para o cálculo da idade de cada veículo da frota da licitante seria a data de fabricação do seu chassi. Ocorre que, nesse mesmo Anexo II – Projeto Básico, em seu item 4.5.1, ficou estabelecido o seguinte:

A idade média máxima admitida, inicialmente, para a frota do transporte é de 06 (seis) anos, devendo cair para 05 (cinco) anos a partir do sexto ano de concessão. Para determinação das idades máximas e médias dos veículos será tomado como referência o ano/modelo das carrocerias.

Ora, como se percebe, mais uma vez o Edital cria uma dubiedade entre seus próprios critérios, onde os licitantes ficam impossibilitados de distinguir quais critérios serão ou não adotados pela Administração quando do julgamento das propostas e mesmo durante a manutenção do contrato.

Assim, tendo em vista que o critério de idade média e máxima da frota é determinante não só para a adequação da proposta, como também devem serem mantidas durante toda a execução contratual, não podem existir dúvidas de qual será o referencial utilizado para a avaliação da idade dos veículos, se será a data de fabricação do chassis ou da carroceria, as quais, por vezes, podem variar e influenciar diretamente o critério de idade do veículo.

Portanto, deve ser o Edital revisado para o fim de eliminar a dubiedade mencionada e escolhendo um critério único e claro para definição de idade do veículo, mencionando inclusive na minuta do contrato.

II.f) Do equívoco em relação a questão chassis x carroceria na formação do preço da tarifa

Outro ponto que as requerentes impugnam é com relação à pesquisa de preços na categoria pesado realizada pela administração, ora constante no ANEXO IV.1.1 – 1.3, que segue trecho extraído do edital:

1.3 – Veículos

Foi considerado na pesquisa de preços como veículo padrão na categoria micro-ônibus um veículo Volare DW9 e na categoria pesado a média ponderada entre um veículo composto de chassis Mercedes-Benz OF-1721 e carroceria Marcopolo Torino U e outro chassis Volks 17230 OD e carroceria Comil Svelto conforme pesquisa EPTC para tarifa 2019.

Em relação aos veículos utilizados para ser feita a média ponderada da categoria pesados é que reside a controvérsia.

Dentro da frota prevista em 115 veículos, esta é composta por micro-ônibus e ônibus pesado, sendo a categoria de ônibus pesado subdividida em ônibus urbano e ônibus rodoviário.

Porém, não pode a pesquisa de preços deixar de diferenciar as diferenças de preço entre uma carroceria urbana e uma rodoviária.

Observa-se os chassis Mercedes-Benz OF-1721 e chassis Volks 17230 OD servem tanto para a composição de ônibus rodoviários quanto para urbanos, diferenciando-se apenas em relação a carroceria que neles for colocada. Tal diferenciação de carroceria é que torna discrepante o valor de um veículo urbano de um rodoviário, já que o chassis em si pouco afeta o preço final do veículo.

A fim de exemplificar a discrepância entre um veículo rodoviário e urbano é que se anexa as NFs de carrocerias adquiridas: Uma carroceria rodoviária colocada num chassis Volks 17230 OD está na faixa de preço de R\$ 230.000,00, por sua vez uma carroceria urbana Mercedes-Benz OF-1721 está na faixa de preço de R\$ 162.500,00.

Ora, como visto, o maior peso do valor final do conjunto não está no valor do chassis, mas sim na carroceria, sendo a carroceria do veículo rodoviário substancialmente mais elevada do que a do urbano.

Dessa forma, a composição da média do preço da frota fica nivelado para valor mais baixo, fazendo com que a mensuração da tarifa fique mais baixa, já que a pesquisa não diferenciou os preços das carrocerias urbanas e rodoviárias.

Portanto, salvo melhor juízo, há de ser equalizado o ponto suscitado, de modo a diferenciar as carrocerias urbanas e as rodoviárias na composição da média ponderada necessária a inclusão nas planilhas de insumos, o que elevará o valor tarifário, já que o valor veículo rodoviário possui valor mais elevado que o urbano.

II.g) Da presença de cobrador

Primeiramente, cabe referir que no referido edital de licitação – ANEXO II (5.1) – consta expressamente como sendo um dos requisitos para execução dos serviços manter a presença dos cobradores nos veículos pesados das linhas urbanas durante toda a jornada da operação (10 anos), conforme trecho extraído abaixo do próprio edital:

ANEXO II

5.1 Execução dos Serviços

A CONCESSIONÁRIA deverá, durante toda a jornada de operação, manter a presença do cobrador nos veículos pesados das linhas urbanas convencionais.

Ocorre que o assunto – *manutenção ou não de cobradores em ônibus* – vem sendo muito discutido no país, inclusive no Estado do Rio Grande do Sul, posto que há um alto risco de extinção desta carreira, já que há vários projetos de leis que preveem o fim da obrigatoriedade dos trocadores, ficando a cobrança das passagens por conta dos motoristas ou exclusivamente por cartão TRI.

E a tendência é pela diminuição gradual de utilização dos cobradores de ônibus, seja nos dias de passe livre, seja nos fins de semana, até que o cargo se torne totalmente obsoleto, visto que a tecnologia vem avançando cada vez mais rápido, incluindo o setor de transporte coletivo de passageiros, já que a mão-de-obra

humana tem sido substituída pela tecnologia, sem falar do alto custo que gera a manutenção dos cobradores, o que reflete automaticamente no valor da passagem do consumidor final.

Ademais, a tecnologia, sem sombra de dúvida, traz mais agilidade ao transporte coletivo, além de aumentar a segurança para os passageiros e os trabalhadores do sistema, já que o pagamento das passagens pelo sistema eletrônico reduz em 90% o número de assaltos aos veículos do transporte, tal informação foi umas das justificativas do projeto de lei de Curitiba (PR)⁶ para substituir o trabalho dos cobradores pela bilhetagem eletrônica.

Cabe referir que na cidade de Porto Alegre, por exemplo, já tem projeto de lei tramitando acerca do tema⁷, no qual prevê a retirada gradativa dos cobradores, sendo que análise está acelerada na Comissão de Constituição e Justiça na Câmara de Vereadores. Tal discussão já chegou também nas cidades de Recife (PE), Belo Horizonte (MG) e Santos (SP), nas quais já eliminaram o posto do cobrador.

E numa pesquisa realizada recentemente pela Universidade de Brasília (UnB)⁸ colocou os cobradores como a terceira categoria com maior risco de ser extinta pela tecnologia, ficando atrás apenas do taquígrafo e torrador de café.

Ou seja, o que se vê é que a referida carreira (cobrador) será em breve extinta, não podendo o edital prever que durante toda a prestação do serviço, que perdurará por pelo menos 10 anos, seja a concessionária obrigada a manter os cobradores.

Salienta-se que as requerentes, atuais permissionárias, já tiveram inclusive deferido em 2 (duas) oportunidades, em sede de mandado de segurança perante a justiça estadual, o deferimento de liminar autorizando-a a operar sem cobradores em todos os seus veículos durante os dias 15/11/2019 e 25/12/2019 (dias de passe livre).

Mais uma vez se constata que o próprio Judiciário já vem entendendo pela desnecessidade desses funcionários, que infelizmente estão com seus empregos com os dias contados por conta do desembarque da era tecnológica permanente.

Destaca-se, que após o deferimento da 2ª liminar judicial concedida à requerente, ora referido acima, foi aprovado o projeto de lei nº 363/2019 de iniciativa do legislativo de autoria do vereador (Filipe Branco), que fora aprovada sob nº 8.465/2019, alterando os arts. 4º e 26 da Lei Municipal nº 5602/2002 que dispõe sobre o transporte coletivo de passageiros.

O art. 4º da lei nº 5602/2002 estabelece quais os serviços integrantes do sistema, no inciso I (ora incluído pela lei nº 8465/2019) incluiu a obrigatoriedade da utilização de cobradores. Já no art. 26 da lei nº 5602/2002, o referido projeto de lei nº 363/2019 acrescentou um parágrafo único, determinando que cada operadora é obrigada a manter em cada coletivo que circula no perímetro urbano, com duas portas e os que

⁶ Acessível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/politica/parana/curitiba-encaminha-lei-para-extinguir-cobradores-em-todos-os-onibus-da-cidade-6grlstf3wcimmuct4at8vh94r/>>

⁷ Acessível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/04/risco-de-extincao-de-carreira-de-cobrador-desafia-trabalhadores-a-planejar-o-futuro-cjtxh644g020d01pn0bb0qqd9.html>>

⁸ Acessível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2019/02/03/pesquisa-da-unb-mostra-que-30-milhoes-de-empregos-serao-substituidos-por-robos-ate-2026.ghtml>>

possuem plataformas complementares e de acessibilidade (exceto os micro e seletivos) – um cobrador de passagem, inclusive nos dias de isenção de tarifa.

Ou seja, a referida lei de iniciativa da Câmara dos Vereadores, que obriga a presença de cobradores, é totalmente inconstitucional por tratar de condições em que o serviço público será prestado, não sendo de sua competência diante da usurpação de poderes, desrespeitando ao princípio da harmonia e independência entre os poderes.

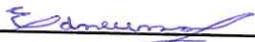
Dessa forma, é incabível a previsão em edital acerca da obrigatoriedade da presença de cobradores durante todo o prazo do contrato de prestação de serviço, porque a chance de extinção do referido cargo durante o cumprimento da contratação é elevadíssima, sem falar que a nova lei municipal nº 8.465/2019 é totalmente inconstitucional devido à ausência de competência do legislativo para tal iniciativa, e ainda que tal exigência sequer foi mencionada na minuta de contrato.

III – DOS PEDIDOS

Em face do exposto, requer seja, urgentemente, recebida a presente IMPUGNAÇÃO, ora apresentada tempestivamente, e acolhida com efeito de alterar os itens apontados no tópico II deste documento, readequando-as no edital, anexos e minuta de contrato, bem como seja suspenso o certame do dia 23/01/2020 e determinada à republicação do edital com as alterações pleiteadas.

Nestes termos, pede deferimento.

Rio Grande, 13 de janeiro de 2020.



NOIVA DO MAR SERVIÇOS DE MOBILIDADE LTDA.
pp. Edneuman F. Assunção



TRANSPESSOAL TRANSPORTES LTDA
pp. Alexandre Kopereck