

ILUSTRÍSSIMO SENHOR GERENTE DE COMPRAS E LICITAÇÃO DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE/RS

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 004/2011

VIAÇÃO NOIVA DO MAR LTDA. e SOCIEDADE DE TRANSPORTES UNIÃO DOS COTISTAS LTDA., ambas pessoas jurídicas de direito privado, a primeira com sede na rua Jockey Club nº 338, e a segunda na rua Dr. Jaime Darcy nº 775, em Rio Grande/RS, na condição de naturais licitantes, eis que atuais prestadoras do serviço público de transporte coletivo urbano, com fulcro na Lei 8666/93, apresenta o pedido de

ESCLARECIMENTOS

aos termos do Edital de Concorrência citado, com o intuito de contribuir para o aprimoramento do certame licitatório e permitir que se escolha o melhor prestador para este serviço público tão essencial para a população, nos termos que seguem.

I. Condição de licitante

- 1) As Requerentes são naturais interessadas na concorrência em questão, por serem as atuais prestadoras do serviço público de transporte coletivo urbano, executando suas tarefas com qualidade, há muitos anos.
- 2) Assim, ressalta-se a preocupação das Requerentes em aprimorar o Edital, pois ele dará as linhas mestras de como e quem prestará o serviço público essencial de transporte coletivo urbano.

II. Participação de consórcios

- 3) Na descrição do objeto, o Edital prevê a possibilidade de participação por meio de consórcio de pessoas jurídicas [item 1], infra:

1. DO OBJETO LICITADO

O objeto da presente Licitação é a atribuição de **Concessão destinada à Execução do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros, por ônibus, em Linhas Regulares, no Município do Rio Grande, compreendendo toda sua extensão territorial** (excetuada pela área compreendida pelo Sub-sistema 01 – Parque Marinha - de Transporte Coletivo de Passageiros, por ônibus, em Linhas Regulares, no Setor Sudoeste do Município do Rio Grande), pelo prazo de dez anos, prorrogáveis por igual período, sendo a prestação deste serviço público delegada à **PESSOA JURÍDICA OU AO CONSÓRCIO DE PESSOAS JURÍDICAS**.

- 4) O Edital, inclusive, apresenta modelo de “*declaração de constituição de consórcio com a finalidade específica de operar o transporte coletivo urbano do Município do Rio Grande*” [Anexos IX, Modelo 03], além de modelo de declaração da empresa líder do futuro consórcio de manutenção e cumprimento das condições ofertadas [Anexo IX, Modelo 04]. Esses modelos, inclusive, são documentos de habilitação que devem estar no envelope 1.

- 5) Pelo conjunto de modelos de declarações exigidas como documentos de habilitação, acima citados, deduz-se que **a execução dar-se-ia pelas empresas reunidas em consórcio**, sendo necessário, assim, como condição prévia a assinatura do contrato de concessão, em verdade, a constituição definitiva do consórcio, com o registro de seus atos na Junta Comercial.
- 6) Isto é exatamente o que prevê a Lei das Licitações: quando permitida a participação de empresas reunidas em consórcio na licitação, exige-se, com os documentos de habilitação, a *“comprovação do compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados”* [Lei nº 8666/93, art. 33, I]. Vencendo a licitação, este compromisso deve ser efetivado. Ou seja, o consórcio deve ser efetivamente constituído, tendo os seus atos devidamente registrados na Junta Comercial.
- 7) Como o consórcio é uma reunião de empresas para realização de um objetivo comum, desprovida de personalidade jurídica, nos termos do Código Civil, os documentos de habilitação e o contrato de concessão são firmados pelas consorciadas, que têm responsabilidade solidária pela execução das obrigações assumidas. Justamente por isto é exigida a declaração do modelo 4, onde a empresa líder compromete-se a executar o objeto licitado nos termos ofertados.
- 8) Recentemente, com surgimento de licitações para execução de obras e serviços por meio de parcerias público-privadas [Lei nº 11.079/04], em razão da necessidade de fiscalizar a aplicação dos recursos financeiros aportados pelo Poder Público, passou-se a exigir a formação de sociedade de propósito específico – SPE para execução do objeto da licitação. **Não** é o caso deste certame, pois por **inexistir** qualquer aporte financeiro a ser realizado pelo Município do Rio Grande, desnecessária a criação de uma SPE.
- 9) No último parágrafo da descrição do objeto [Edital, item 1], entretanto, contraditoriamente com o resto da documentação de habilitação, está dito que para a contratação com o Município, para o caso de consórcio vencedor do certame, é obrigatória a constituição de pessoa jurídica, o que implicaria a formação de uma nova empresa, uma SPE, diferente das consorciadas. Isto acarreta despesas e complicadores adicionais, pois os funcionários e ônibus teriam de ser transferidos a esta nova empresa, sem nenhum benefício para o serviço.
- 10) Assim, apesar de pelo conjunto de documentos ficar manifestada a intenção da Administração de firmar o contrato de concessão com o eventual consórcio vencedor, este em representação das consorciadas, para deixar a questão mais clara, pede-se que esta Comissão de Licitação esclareça se em caso de vencido o certame por consórcio de empresas, é suficiente a constituição definitiva deste consórcio com o registro de seus atos na Junta Comercial ou se realmente seria necessária a criação de nova empresa.

III. Qualificação técnica e pontuação técnica

- 11) O Edital estabelece, como qualificação técnica, ou seja, condição essencial de habilitação, a comprovação de experiência na atividade de transporte coletivo de passageiros com frota de pelo menos 80 ônibus [Edital, 4.4.e].
- 12) Nos critérios de pontuação, entretanto, atribui pontos mesmo a quem tem experiência com a operação de sistemas com menos de 10 ônibus [Anexo X, item 2.3.2], *infra*:

2.3.2. A pontuação obtida através do tempo de experiência será multiplicada por um coeficiente (n) indicativo da quantidade de veículos utilizados nas atividades da licitante:	
* abaixo de 10 ônibus	n = 0,3
* de 11 de 30 ônibus	n = 0,5
* de 31 a 50 ônibus	n = 0,7
* de 51 a 80 ônibus	n = 0,8
* de 81 a 100 ônibus	n = 0,9
* acima de 100 ônibus	n = 1,0

- 13) Qualificação técnica e pontuação técnica não se confundem. A primeira, integrante da fase prévia de habilitação, é uma espécie de “filtro”, que deixa passar algumas propostas e elimina outras. A segunda, na fase seguinte, de classificação, ordena as propostas, seguindo determinados critérios pré-estabelecidos, para que a Administração escolha a melhor oferta.
- 14) Dessa forma, deve-se adequar este item, atribuindo pontuação apenas as propostas habilitadas, ou seja, a partir de 80 ônibus.
- 15) Ademais, no Anexo X [Critérios de Pontuação], no item 2.3.3.3, disse-se: “Para o caso de consórcio licitante, a pontuação do tempo de atuação na atividade, computável conforme as tabelas acima, trata-se da soma da pontuação dos tempos de atuação na atividade de cada empresa integrante do consórcio, multiplicado pelo respectivo coeficiente (n) indicativo da quantidade de veículos utilizados na atividade”.
- 16) Bom, a questão a ser explicada é se a soma dos tempos de atuação de cada empresa será multiplicado pelo respectivo coeficiente que se apura da referida soma, ou se será calculado individualmente o coeficiente de cada empresa e o resultado será somado; no último caso, poderá resultar que a soma dos coeficientes irá puxar para baixo o resultado final do consórcio, prejudicando alguma das consorciadas, desestimulando a formação de consórcio e limitando a competitividade.

IV. Cumulação de exigência de patrimônio líquido com garantia do contrato

- 17) A Lei das Licitações prevê que a Administração exija, a título de qualificação econômico-financeira, patrimônio líquido ou garantia do contrato, nos termos que seguem:

“Art. 31. A documentação relativa à qualificação econômico-financeira limitar-se-á a:
(...)

§ 2º A Administração, nas compras para entrega futura e na execução de obras e serviços, poderá estabelecer, no instrumento convocatório da licitação, a exigência de capital mínimo ou de patrimônio líquido mínimo, ou ainda as garantias previstas no § 1º do art. 56 desta Lei, como dado objetivo de comprovação da qualificação econômico-financeira dos licitantes e para efeito de garantia ao adimplemento do contrato a ser ulteriormente celebrado.

- 18) O Edital, entretanto, exige a comprovação de patrimônio líquido mínimo de R\$6.000.000,00 [item 4.3.b], cumulado com garantia da execução do contrato [Cláusula 11 – Da Garantia], o que é vedado na Lei nº 8666/93, cogente para todas as esferas de poder.
- 19) Ressalta-se, ainda, este certame não envolve nenhum tipo de contrapartida de recursos públicos, uma vez que a única fonte de receita é a tarifa paga pelo usuário, sendo desnecessária a exigência deste tipo de garantia de execução, que termina por gerar um ônus desnecessário.
- 20) Além disso, a operação de transporte coletivo de passageiros envolve relevantes investimentos em ônibus, garagem, bilhetagem eletrônica e outros, que podem facilmente ser alcançados pela Administração, caso a concessionária não cumpra com suas obrigações contratuais, não sendo, também por esta razão, necessário qualquer tipo de garantia adicional.
- 21) Desta forma, sugere-se que seja retificado o Edital, retirando-se a exigência de garantia do contrato.
- 22) Impõe-se o registro que a garantia de participação no certame, conforme antes previsto no item 4.3.c do Edital, não se confunde com a garantia ora em questão, salientando-se que aquela é perfeitamente legal, pois prevista no art. 31, III, da Lei 8.666/93, que se encontra inserida na seção de habilitação do diploma antes referido e se apresentava razoável diante da limitação de 1% do valor estimado do objeto da contratação.

V. Absorção de mão-de-obra

- 23) O Edital, conforme Modelo 8, do Anexo IX, prevê que o licitante firme Termo de Compromisso de Absorção de Mão-de-Obra da Atual Operação de Transporte Coletivo do Município de Rio Grande, o que é uma iniciativa louvável, como forma de proteger os trabalhadores do sistema.
- 24) Ocorre que o termo “absorção” deixa margem a diferentes interpretações, podendo entender-se que seria necessário demitir os funcionários das atuais concessionárias para que fossem, posteriormente, contratados pelo licitante vencedor.
- 25) Diferentemente do que ocorre em contratação de obras públicas, porém, onde há verba prevista para mobilização, execução e desmobilização, na concessão

de serviço público de transporte nunca houve nenhuma rubrica na tarifa para pagamento de rescisões trabalhista no encerramento do contrato de concessão.

- 26) Atualmente, qualquer concessionária de transporte coletivo de passageiros do País, se perder a licitação e tiver que encerrar suas atividades, demitindo todos os seus colaboradores, seguramente não terá recursos financeiros suficientes para pagar o alto custo de demissões, que terminaria sendo transferido ao Município, como responsável subsidiário das obrigações trabalhistas em questão.
- 27) Por esta razão, entende-se ser de bom alvitre, ao invés de exigir-se compromisso de “absorção” mão-de-obra, exigir-se que o licitante vencedor se “sub-rogue” nos contratos trabalhistas das concessionárias substituídas, evitando a rescisão do contrato de trabalho dos colaboradores que continuassem no sistema, até mesmo por existir uma sucessão da licitante vencedora na mesma atividade da concessionária substituída.

VI. Bens reversíveis e liquidação dos atuais contratos de concessão

- 28) A Lei Federal nº 11.445, em 2007, promoveu uma série de modificações na Lei de Concessões, Lei Federal nº 8.987/95, principalmente em relação ao art. 42 das disposições transitórias, passou a ter a seguinte redação:

“Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no art. 43 desta Lei.

§ 1º Vencido o prazo mencionado no contrato ou ato de outorga, o serviço poderá ser prestado por órgão ou entidade do poder concedente, ou delegado a terceiros, mediante novo contrato.

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos **levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.**

§ 3º As concessões a que se refere o § 2º deste artigo, inclusive as que não possuam instrumento que as formalize ou que possuam cláusula que preveja prorrogação, terão validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010, desde que, até o dia 30 de junho de 2009, tenham sido cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - **levantamento mais amplo e retroativo possível dos elementos físicos constituintes da infra-estrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação dos serviços, em dimensão necessária e suficiente para a realização do cálculo de eventual indenização relativa aos investimentos ainda não amortizados pelas receitas emergentes da concessão,** observadas as disposições legais e contratuais que regulavam a prestação do serviço ou a ela aplicáveis nos 20 (vinte) anos anteriores ao da publicação desta Lei;

II - celebração de acordo entre o poder concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de indenização de eventuais créditos remanescentes de investimentos ainda não amortizados ou depreciados, apurados a partir dos

levantamentos referidos no inciso I deste parágrafo e auditados por instituição especializada escolhida de comum acordo pelas partes; e

III - publicação na imprensa oficial de ato formal de autoridade do poder concedente, autorizando a prestação precária dos serviços por prazo de até 6 (seis) meses, renovável até 31 de dezembro de 2008, mediante comprovação do cumprimento do disposto nos incisos I e II deste parágrafo.

§ 4º Não ocorrendo o acordo previsto no inciso II do § 3º deste artigo, o cálculo da indenização de investimentos será feito com base nos critérios previstos no instrumento de concessão antes celebrado ou, na omissão deste, por **avaliação de seu valor econômico ou reavaliação patrimonial, depreciação e amortização de ativos imobilizados definidos pelas legislações fiscal e das sociedades por ações, efetuada por empresa de auditoria independente escolhida de comum acordo pelas partes.**

§ 5º No caso do § 4º deste artigo, o pagamento de eventual indenização será realizado, mediante garantia real, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, da parte ainda não amortizada de investimentos e de outras indenizações relacionadas à prestação dos serviços, realizados com capital próprio do concessionário ou de seu controlador, ou originários de operações de financiamento, ou obtidos mediante emissão de ações, debêntures e outros títulos mobiliários, com a primeira parcela paga até o último dia útil do exercício financeiro em que ocorrer a reversão.

§ 6º Ocorrendo acordo, poderá a indenização de que trata o § 5º deste artigo ser paga mediante receitas de novo contrato que venha a disciplinar a prestação do serviço.”

- 29) O artigo tem uma redação complexa, pois engloba uma série de situações diversas, revela clara vontade do legislador federal de regularizar os contratos que estiverem a título precário ou vigendo por prazo indeterminado, mesmo aqueles que sequer tenham instrumentos que os formalizem [art. 42, §2º e §3º], estabelecendo, para todos os casos, regras de indenização e desmobilização.
- 30) O §6º do novo artigo 42 prevê até mesmo a possibilidade de acordo para pagar a indenização mediante receitas de novo contrato que venha a disciplinar a prestação do serviço. Na verdade a necessidade de se efetuar uma prévia liquidação da concessão existente **já estava prevista no art. 35 da Lei das Concessões.**
- 31) Em função disso, nas licitações para delegação da execução de transporte coletivo que vem ocorrendo, os municípios, de forma a **proteger o erário**, vêm fazendo uma prévia liquidação dos contratos de concessão em vigência, de modo a fixar um valor de outorga suficiente para cobrir eventuais indenizações e verbas de desmobilização.
- 32) A Administração, por meio de comissão designada para este fim, assegurando o contraditório ao então delegatário, deve apurar o valor justo para liquidar a concessão, reconhecendo este crédito, em processo administrativo próprio, e permitindo a sua utilização como lance para adimplemento da outorga, condicionado a ampla e irrestrita quitação das obrigações subjacentes que o originou. Se outro for o vencedor do certame, com o valor da outorga arrecadado, a Administração faz a prévia liquidação da concessão até então em execução.

- 33) Como o serviço de transporte coletivo não pode sofrer qualquer tipo de interrupção, devido a sua essencialidade, é recomendável, inclusive, que se estabeleçam regras de absorção da frota em uso e sub-rogação nas obrigações trabalhista, como ponto de partida para a execução do novo contrato.
- 34) Esta é a única forma de evitar ruptura, pois diferentemente das obras públicas, que sempre foram concebidas com princípio, meio e fim, com verba prevista no certame licitatório para desmobilização, o serviço de transporte surgiu de iniciativa de pioneiros do ramo, muitos anos antes da regulamentação legal, sempre concebido como um serviço **contínuo**, que envolve constantes e relevantes investimentos em frota, treinamento de mão-de-obra, instalações, bilhetagem eletrônica e outros.
- 35) Ocorre que não há, nem nunca houve rubrica específica no cálculo tarifário a título de verba de desmobilização da concessionária, razão pela qual, se encerrada a concessão sem a prévia liquidação prevista no art. 35 e 42, da Lei 8987/95, provoca-se um caos social. Sem contrato e sem verba desmobilização, o concessionário sai “quebrado”, sem sequer ter condições de adimplir as obrigações trabalhistas. Esta é realidade de **todas** as concessões de transporte coletivo do País.
- 36) O Edital, então, conforme item 4.4.d, exige que o licitante vencedor firme Termo de Compromisso de Aquisição dos Bens Reversíveis da Atual Operação de Transporte Coletivo [Anexo IX, Modelo 09], descritos no Anexo XI.
- 37) Este Anexo XI estabelece quais seriam os bens reversíveis e forma como eles seriam pagos, nos termos que seguem:
- “Para efeitos do disposto no art. 42 da Lei 8.987/95, introduzido pela Lei 11.445/07, considera-se bens reversíveis passíveis de indenização apenas a frota de ônibus atualmente utilizada na operação do transporte coletivo no município, objeto deste procedimento licitatório.
- (...)
- A indenização as atuais empresas operadoras, mencionada no item 4.4. d deste Edital, se dará com base nos **percentuais de depreciação e remuneração** previstos na planilha modelo GEIPOT, que integra o presente edital, no anexo VII.”
- 38) Cabe, entretanto, esclarecer, sinteticamente, sem estabelecer debates doutrinários sobre a matéria, o que são estas rubricas da Planilha Geipot, constantes no título “5 – Custos Fixos”, como segue:
- a) “5.1.1.1 – Depreciação do veículo”: representa a diminuição do valor do bem em consequência do desgaste pelo uso da obsolescência; ou seja, este valor serve para repor o bem;
- b) “5.1.2.1 – Remuneração do veículo”: representa a remuneração de investimento do concessionário.

- 39) Bom, da forma como redigido no Edital e nos Anexos, resta esclarecer se na depreciação do veículo também se acrescentará o valor residual e se este será apurado segundo preços de mercado.
- 40) Outra questão que surge na fórmula pouca clara do Edital e dos Anexos diz acerca da depreciação e remuneração do veículo. No termo de convocação e anexos está relacionado a frota e explicitado o ano de fabricação de cada unidade. Então, depreciação e remuneração do veículo serão apuradas segundo a idade do ônibus e da sua utilização desde então até o final do ano em curso. Caso não seja essa a melhor interpretação, impõe-se seja esclarecida, a fim de evitar conflitos quando da liquidação dos valores.
- 41) Ora, qualquer empresa que vai prestar um serviço, seja ao Estado ou a particular, pretende receber a justa remuneração durante a execução do serviço, prevista no item “b” acima. Após o término do contrato, pretende ter os mesmos bens que tinha quando começou a executá-lo, por isso a verba de depreciação, prevista no item “a” acima.
- 42) É importante a clareza na forma de apuração do valor, pois a dubiedade se propiciará um enriquecimento sem causa ao licitante vencedor, que receberá os ônibus com mais com mais de 7 anos praticamente sem nenhum custo, uma espécie de desapropriação sem a justa indenização, o que evidentemente não é a intenção da Administração.

VII. Penalidades

- 43) O Edital, de maneira pouco precisa, prevê uma multa de valor ilimitado no seu total, calculada a razão de 20% do valor da arrecadação bruta diária, *infra*:

9.6. A Proponente que já na condição de Concessionária, deixar de cumprir as condições previstas para qualquer item, ou descumprir os quesitos e quantitativos declarados, incorrerá, na multa diária, a ser recolhida ao Fundo Municipal de Trânsito e Transporte – FMTT, no montante de até 20% (vinte por cento) sobre o valor da receita bruta diária auferida.

- 44) Cláusula semelhante está contida na minuta de contrato de concessão:

9.7. A CONCESSIONARIA se obriga a cumprir os demais requisitos ofertados e exigidos no Instrumento Convocatório e seus Anexos, que integram o presente Contrato, especialmente os referentes à condição de frota, condição de garagem e equipamentos, cumprimento dos prazos, cumprimento dos recolhimentos devidos, sob pena de multa diária de 20% (vinte por cento) sobre o faturamento bruto diário, até o suprimento da condição ofertada e exigível, e em persistindo a irregularidade podendo o Poder Público determinar a cassação da Concessão.

- 45) Sugere-se que estes itens sejam melhores especificados e a multa tenha um valor limite, sobre pena de poder tornar-se desproporcional ao fato que a originou, até mesmo inviabilizando a empresa concessionária.
- 46) Diz ainda a minuta de contrato de concessão:

9.3. Se A CONCESSIONÁRIA na execução do Serviço deixar de atender os requisitos contidos na Cláusula Quinta deste Contrato, poderá, a juízo do CONCEDENTE, ter sua Concessão revogada.

9.4. O CONCEDENTE pode a qualquer tempo revogar a Concessão sem sujeitar-se a qualquer tipo ou fórmula de indenização, em caso de inobservância de qualquer cláusula contratual pela CONCESSIONÁRIA.

- 47) Ocorre que esta disposição contratual viola o princípio da ampla defesa e do contraditório, que impõe a abertura de processo administrativo para apuração de falta grave, previamente a revogação do contrato, devendo ser retificado o Edital neste aspecto.

VIII. Especificações técnicas dos ônibus

- 48) Com relação às Especificações Técnicas de Ônibus Leve Rio Grande [item 2.1], assim prescreve o Edital:

- Os veículos com comprimento entre 6,80m e 8,00m, poderão ser dotados de apenas uma porta, na lateral direita, próximo ao eixo dianteiro. Deverão ser equipados com motor de potência não inferior a 115 CV.

- Os veículos com comprimento acima de 10,00m deverão atender integralmente as demais especificações para os ônibus padrão “Rio Grande”;

- 49) Constata-se a existência de uma lacuna na regulamentação proposta, pois veículos de 6,8m a 8m poderão ter apenas uma porta e veículos de mais de 10m deverão seguir o padrão “Rio Grande”, faltando determinar o número de portas de veículos entre 8m e 10m.
- 50) Ademais, no caso de veículos com mais de dez metros, adaptados ao uso de pessoas deficientes, insta esclarecer que a porta com elevador de acesso deverá ser postada no entre-eixo do veículo, conforme normas técnicas da ABNT.

IX. Possibilidade de terceirização de serviços

- 51) O Anexo III do Edital estabelece as seguintes especificações das garagens:

ESPECIFICAÇÕES DAS GARAGENS

A Licitante vencedora deverá ter sob sua disponibilidade, antes do início da operação do Sistema, garagem no perímetro urbano da sede do Município do Rio Grande, a ser utilizada para guarda, conservação, manutenção e inspeção dos veículos que compõem a frota.

- 52) Fica claro, pelo texto acima, que a concessionária deve dispor da infraestrutura para guarda, conservação, manutenção e inspeção dos veículos, entendendo-se que a terceirização permitida, referida no parágrafo que segue esta especificação geral, deve dizer respeito apenas à mão-de-obra.
- 53) De qualquer forma, solicita-se o esclarecimento quanto a este ponto, para não deixar dúvida quando a necessidade de se ter garagens, inclusive com área de

lavagem, abastecimento e oficinas, com rampas de manutenção, podendo, eventualmente, subcontratar mão-de-obra.

X. Exploração de Publicidade Comercial nos Espaços dos Veículos

- 54) O Edital, no item 12.5.10.4, estabelece que o CONCEDENTE utilizará os espaços internos e externos dos veículos para exploração de publicidade comercial. Ocorre que a Lei Municipal nº 6.515/08 determina que tais espaços serão explorados com publicidade pelo próprio delegado do serviço. Logo, a norma inserida no Edital está em confronto com a legislação municipal, o que será de bom alvitre que se exclua dele tal determinação que viola legislação municipal.

XI. Conclusão

- a) Pelo exposto, diante da necessidade ajustar o Edital às regras da Lei nº 8987/95 e, subsidiariamente, as da Lei nº 8.666/93, requer digno-se Vossa Senhoria de acolher o presente esclarecimento **que tem o intuito de aprimorar o certame licitatório**, determinando-se a retificação do Edital.

Rio Grande, 14 de julho de 2011.

Termos em que pede deferimento.

Viação Noiva do Mar Ltda. Sociedade de Transportes União dos Cotistas Ltda.