

PARECER SOBRE

A IMPUGNAÇÃO

AO EDITAL N° 019/2019

(NOIVA DO MAR E TRANSPESSOAL)

PARECER SOBRE A IMPUGNAÇÃO AO EDITAL Nº 019/2019

A Gerência de Controle de Transportes da Secretaria de Município de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança - SMMAS, em análise à impugnação ao Edital de Licitação do Transporte Coletivo nº 019/2019 apresentado pelas empresas Noiva do Mar Serviços de Mobilidade Ltda e Transpessoal Transportes Ltda, vem se manifestar apresentando parecer para análise da Comissão Licitante conforme despacho do Senhor Secretário de Mobilidade no PD nº 40.928/2019.

- **Item II.a) Do índice de reajuste tarifário:**

As impugnantes alegam que a utilização do INPC como índice de reajuste irá ocasionar defasagem no preço da tarifa, pois o mesmo não guarda correspondência direta nem aproximada com os fatores que influenciam nos custos da operação do sistema de transporte coletivo de passageiros.

Entendemos que assiste razão em parte às impugnantes pelos próprios fundamentos apresentados, porém, é de se observar que o Edital em análise inova ao criar uma data base para o evento reajuste tarifário com índice oficial predefinido, não deixando margem para decisões discricionárias do Poder Concedente.

A utilização de mix de índices conforme pleiteado trará à baila questionamentos quanto à clareza e confiabilidade do método utilizado, ao passo que o INPC, em que pese não possuir relação direta com o sistema de transporte, reserva para si boa proximidade com os demais índices sugeridos pelos impugnantes.

Cumprе salientar que, como forma de tornar o certame licitatório mais atrativo, o novo Edital reduziu de 05 (cinco) para 03 (três) anos o prazo para revisão tarifária, o que melhora significativamente a capacidade de recomposição do sistema com reanálise do seu equilíbrio econômico-financeiro em curto espaço de tempo.

Neste item, opinamos por manter um único índice de reajuste tarifário anual; claro, acessível à consulta popular e confiável.

- **Item II.b) Da composição da frota:**

Aqui a impugnação se apresenta devido à composição da frota estabelecida no Projeto Básico do Anexo II do Edital nº 019/2019, alegando as impugnantes que a nomenclatura utilizada não encontra respaldo técnico conforme ABNT e que poderão existir dúvidas quanto ao exato tipo de veículo a ser adquirido para operação do transporte.

Esclarecemos que o respaldo técnico utilizado para determinação dos tipos de veículos foi buscado na planilha GEIPOT/Anexo I/Notas Explicativas do Ministério dos Transportes, bem como na nomenclatura adotada pela EPTC para o certame licitatório da Capital, onde ambas instituições e seu corpo técnico selecionaram os veículos por categoria Leve, Pesado e Articulado.

Feito este breve relato, entendemos admissível o pleito e apresentamos a esta Comissão a nova nomenclatura a ser adotada para que acompanhe aquela determinada pela NBR 15.570/2011, conforme apontado:



ANEXO II

3. DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS (STPP)

(Texto atual)

3.3 COMPOSIÇÃO DA FROTA

Por Tipo de Veículo:

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

(Nova redação)

3.3 COMPOSIÇÃO DA FROTA

Por Tipo de Veículo:

- Microônibus;
- Midiônibus;
- Ônibus Padron;
- Ônibus Rodoviário;
- Ônibus Articulado.

****OBS: **Neste íterim, destacamos que a mesma impugnação deixa consignado que na Minuta de Contrato não há qualquer menção da **composição necessária da frota por tipo de veículo**, apontamento cuja análise e providências cabem ao GCLC.**

- **Item II.c) Do quantitativo de frota**

No que se refere à impugnação quanto ao número de veículos exigidos para o início da operação, informamos que, com base nas tabelas a serem cumpridas e considerando a frota de veículos rodoviários inicialmente foram projetados 135 coletivos na frota total do sistema (125 urbanos e 10 rodoviários), considerando que a extinta concessão utilizava frota total de 144 coletivos (130 coletivos urbanos e 14 rodoviários).

Com a gradativa redução do número de usuários foram recompostas as tabelas de horários e a frota total necessária considerada para o Edital 019/2019 ficou reduzida a 125 coletivos (115 urbanos e 10 rodoviários).

Ainda assim, ponderam as impugnantes que há excesso de frota e que o sistema poderá ser operado com frota menor, sem, contudo, apontar objetivamente qual frota entendem como a ideal, trazendo à impugnação argumentos genéricos, sem quantificar provas de suas alegações.

Esta Gerência tem a informar que a frota atualmente utilizada pelas empresas operadoras totaliza 113 coletivos (103 urbanos e 10 rodoviários), sendo que a impugnante Transpessoal Transportes opera com frota de 18 coletivos com folga em sua operação, enquanto a impugnante Noiva do Mar Serviços de Mobilidade opera com 95 coletivos (85 urbanos e 10 rodoviários), fato que seguidamente compromete a operação por falta de frota para cumprimento das tabelas em horários de pico devido à grande incidência de coletivos estragando durante a operação, ficando esta impugnante sem capacidade de substituição dos mesmos.



A frota solicitada, considerada aí a redução de usuários, visa garantir a imediata reposição de coletivos sempre que ocorrerem baixas por problemas mecânicos ou acidentes, garantindo a continuidade da operação.

Levando em consideração o cenário apresentado e a disposição do Executivo em fazer uma composição administrativa das impugnações, apresentamos uma frota ponderada, considerando que a frota a ser apresentada para a licitação em andamento contará com 15 % de veículos zero Km, o que irá colaborar para um melhor desempenho e menor número de avarias durante a operação. Dessa forma consideraremos para início da operação uma frota total de 110 (cento e dez) veículos conforme segue:

4. DADOS OPERACIONAIS

(Texto atual)

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.

COMPOSIÇÃO DA FROTA PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO

Serviço Convencional, Diferenciado e Distrital, assim distribuídos:

- 107 (cento e sete) ônibus pesados;
- 08 (oito) micro-ônibus;
- 10 (dez) ônibus rodoviários.

A frota inicial deverá ser composta de, no mínimo, 15% (quinze por cento) de veículos pesados Zero Km.

Com a finalidade de buscar a eficiência do sistema urbano, será admitida que a frota seja composta por até 7% (sete por cento) de veículos tipo micro-ônibus.

Para fins de determinação do número de veículos que compõe a frota deverá ser considerado que dois veículos articulados equivalem a três veículos pesados.

(Nova redação)

4.5 FROTA

A frota operacional mínima para o total do serviço a ser prestado é de 100 (cem) veículos alocados para a operação e mais 10 (dez) veículos para reserva técnica, num total de 110 (cento e dez) veículos.

COMPOSIÇÃO DA FROTA PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO

Serviço Convencional, Diferenciado e Distrital, assim distribuídos:

- 85 (oitenta e cinco) ônibus padron;
- 10 (dez) microônibus;
- 05 (cinco) midiônibus;
- 10 (dez) ônibus rodoviários.

A frota inicial deverá ser composta de, no mínimo, 15% (quinze por cento) de veículos padron Zero Km.

Com a finalidade de buscar a eficiência do STPP, será admitida que a frota seja readequada após o primeiro ano do contrato, com a substituição

dos veículos tipo padron por veículos midiônibus, microônibus articulados, garantida a manutenção da idade média da frota, mediante justificativa contábil e análise do PODER CONCEDENTE, que utilizará parecer técnico para sua decisão.

Para fins de determinação do número de veículos que compõe a frota deverá ser considerado que dois veículos articulados equivalem a três veículos padron.

******OBS: **A impugnação deixa consignado que na Minuta de Contrato não há qualquer menção do **quantitativo necessário da frota**, apontamento cuja análise e providências cabem ao GCLC.****

• **Item II.d) Da idade máxima da frota e da renovação da frota**

A impugnação do item em análise se deu, em parte, por falta de clareza nos termos utilizados no Edital, fato que será objeto de reestruturação textual, com alteração do título do item 4.5.1 de “*idade máxima e idade média permitida da frota*” para “*idade máxima e idade média da frota para início da operação*”.

Restou interpretado pelas impugnantes que o Poder Concedente estaria contrariando a legislação municipal ao exigir idade da frota diversa daquela imposta pela norma vigente lei nº 5.602/02 que determina a idade máxima de 15 anos para a frota do serviço de transporte coletivo. Ocorre que o Edital tratou apenas da exigência de frota inicial com no máximo 10 anos para Microônibus e Midiônibus e 12 anos para veículo pesado, ficando garantida sua utilização até completar os 15 anos de vida útil em operação. Trata-se de evitar que sejam colocados para o início da operação veículos já em final de vida útil com problemas que lhes são notórios, garantindo uma frota eficiente e com idade média atendida conforme determinado no certame.

Ao tratar da renovação a frota, impugnaram as empresas a exigência de 10% (dez por cento) de renovação anual da frota com veículos “pesados” zero km. Argumentam a inviabilidade de garantir tal renovação sem comprometer financeiramente as operadoras do sistema, apresentando, neste aspecto, a metodologia adotada por outros municípios e que entendemos razoável e possível de ser incorporado ao Edital nos seguintes termos:

4. DADOS OPERACIONAIS
(*Texto atual*)

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.

<i>Veículo</i>	<i>Idade máxima</i>
<i>Micro-ônibus</i>	<i>10 anos</i>
<i>Ônibus pesado</i>	<i>12 anos</i>
<i>Ônibus articulado</i>	<i>12 anos</i>

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.

(Nova redação)

4.5.1 IDADE MÁXIMA E IDADE MÉDIA DA FROTA PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO

A idade máxima permitida para cada tipo de veículo para o início da operação deverá obedecer aos valores estabelecidos na tabela abaixo, ficando garantida a utilização dos coletivos até atingirem a idade máxima de 15 (quinze) anos permitida pela legislação municipal.

<i>Veículo</i>	<i>Idade máxima</i>
<i>Microônibus</i>	<i>10 anos</i>
<i>Midiônibus</i>	<i>10 anos</i>
<i>Ônibus padron</i>	<i>12 anos</i>
<i>Ônibus rodoviário</i>	<i>12 anos</i>
<i>Ônibus articulado</i>	<i>12 anos</i>

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 de fabricação das carrocerias.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar ao PODER CONCEDENTE anualmente um plano de renovação da frota, contribuindo para alcançar a média de idade pretendida 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.

Item II.e) Do cálculo da idade média da frota:

Quanto à referência editalícia utilizada para determinação da idade média da frota, entendemos que procede a dúvida suscitada, devendo haver adequação e alinhamento dos termos do edital, sendo adotado como referência para a

determinação das idades máxima e média dos veículos o ano/modelo das carrocerias alterando a definição do item 2.73 do Anexo II do Edital:

Assim sendo, sugerimos alteração dos termos do Edital conforme segue:

ANEXO II

(Texto atual)

“2.73 Idade do veículo: quantidade de anos, ou meses, entre o ano/modelo do chassis até a data de verificação da idade.”

(Nova redação) 2.73 Idade do veículo: quantidade de anos, ou meses, entre o ano de fabricação da carroceria até a data de verificação da idade.

(Texto atual) 2.75 Idade média inicial da frota: média das idades dos veículos que iniciarão a operação, considerando a data de início.

(Nova redação)

2.75 Idade média inicial da frota: média das idades dos veículos que iniciarão a operação, considerando o ano de fabricação da carroceria.

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

Recai impugnação também quanto aos preços por média ponderada de chassis e carrocerias dos veículos pesados ou padron utilizados para composição da planilha de cálculo da tarifa teto segundo o Anexo IV 1.1 item 1.3 – veículos.

Conforme argumento das impugnantes, o cálculo não considera o custo de carroceria para veículos rodoviários, sendo que os mesmo fazem parte da licitação e que isto causa desequilíbrio na forma de cálculo ao desconsiderar tal insumo.

Temos a considerar que, conforme informado pelas próprias empresas no ato de impugnação, a carroceria do veículo rodoviário possui custo de aquisição 41% maior que o veículo padron e o cálculo da tarifa diferenciada que compõe a planilha, considera um acréscimo de 62% no custo daquele serviço, já considerado aí também o fato do maior consumo de combustível e o fato de não fazer transporte de passageiros em pé e de não haver qualquer tipo de gratuidade ou desconto para os usuários desta modalidade.

Nesta senda, reformulamos a forma de cálculo, ponderando do preço do veículo rodoviário com acréscimo de 41% no valor da carroceria para a frota exigida de 10 coletivos, acrescentando este investimento ao cálculo tarifário do sistema a ser licitado, com repasse dessa informação no Anexo de Origem dos dados nos seguintes termos:

ANEXO IV 1.1

(Texto atual) 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.

Os valores dos veículos lançados na planilha levaram em consideração não apenas o custo de aquisição dos veículos como também os custos de bilhetagem eletrônica e de monitoramento eletrônico, ponderando o preço dos modelos utilizados na categoria pesado.

(Nova redação) 1.3 – Veículos

*Foi considerado na pesquisa de preços como veículo padrão na categoria microônibus um veículo Volare DW9 e na categoria **padron** 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.*

*Os valores dos veículos lançados na planilha levaram em consideração não apenas o custo de aquisição dos veículos como também os custos de bilhetagem eletrônica e de monitoramento eletrônico, ponderando o preço dos modelos utilizados na categoria **padron**.*

*A carroceria do veículo rodoviário apresenta **acréscimo de 41% sobre o preço da carroceria urbana, percentual utilizado na composição tarifária por média ponderada, ficando o valor incluído no custo de aquisição de frota veículos padron.***

• **Item II.g) Da presença do cobrador**

Alegam as impugnantes que a categoria dos cobradores de ônibus está gradativamente sendo extinta e substituída por tecnologia embarcada e que a exigência de cobradores nos coletivos com mais de 33 lugares, conforme dispõe a lei nº 5.602/02 alterada pela lei nº 8.645/20 seria inconstitucional em sua origem por não ser matéria de competência do legislativo municipal e que cidades como Curitiba e Porto Alegre, Recife, Belo Horizonte e Santos já estão trabalhando a redução gradativa destes profissionais nos coletivos urbanos, sob a principal alegação de que a bilhetagem eletrônica garante maior segurança aos usuários pela ausência de dinheiro em seus caixas e agilidade no serviço de transporte.

Acentuam que inclusive, a justiça estadual da Comarca de Rio Grande já deferiu duas liminares em dias de passe livre declarando a desnecessidade de cobradores quando há gratuidade.

Note-se que as liminares foram deferidas em dias de passe livre, quando não há qualquer intervenção dos cobradores na rotina de cobrança de tarifa e liberação manual das catracas dos coletivos, até porque, sequer foi discutido o mérito do pedido em sentença definitiva.

Em análise à inconstitucionalidade alegada da alteração da lei 5.602/02 para exigir a presença de cobradores nos coletivos com mais de 33 lugares, temos a orientar que, até que uma lei seja judicialmente declarada inconstitucional, ou que sua revogação por decisão legislativa seja publicada, sua vigência e eficácia tem que ser observadas, não cabendo ao Poder Concedente dar-lhe interpretação diversa ou tampouco contrariá-la, ficando o mesmo restrito ao princípio do ato vinculado da administração pública, portanto, ao que está prescrito.

Assim sendo, nos estritos termos da lei, esta Gerência sugere que se mantenham as exigências de cobradores conforme fora determinado no Edital de licitação nº 019/2019 nos termos ajustados à referida legislação conforme segue:

ANEXO II

2. DEFINIÇÕES DE CARÁTER OPERACIONAL

(Texto atual) **2.86 Tripulação:** Pessoal a bordo do veículo encarregado da operação, controle de acesso, cobrança de tarifa e apoio ao passageiro, no transporte urbano composto, no caso de veículo tipo ônibus, por 01 (um) motorista e 01 (um) cobrador, para tipo microônibus, 01 (um) motorista e, para serviço diferenciado, 01 (um) motorista.

(Nova redação) **2.86 Tripulação:** Pessoal a bordo do veículo encarregado da operação, controle de acesso, cobrança de tarifa e apoio ao passageiro, no transporte urbano composto, no caso de veículo tipo ônibus padron, por 01 (um) motorista e 01 (um) cobrador, para tipo midiônibus até 33 lugares, 01 (um) motorista, para tipo midiônibus com mais de 33 lugares, 01 (um) motorista e 01 (um) cobrador, para tipo microônibus, 01 (um) motorista e, para serviço diferenciado, 01 (um) motorista.

5. SERVIÇOS A SEREM PRESTADOS

(Texto atual)

5.1 Execução dos Serviços

Os serviços de transporte serão operados em obediência às disposições da Lei Municipal nº 5.602/2002, este EDITAL, a Lei Federal nº 12.587/12 (Mobilidade Urbana), demais leis municipais e às normas e resoluções emitidas pelo ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA, respeitadas as características operacionais de cada tipo de serviço, especialmente:

- O itinerário;
- Os terminais de ponta e os pontos de parada intermediários;
- O tipo de Serviço;
- O veículo padrão;
- O quadro de horários e a frota, programados para:
 - a) Dias úteis, sábados, domingos e feriados;
 - b) Meses letivos, períodos de férias de verão e de inverno;
 - c) Situações extraordinárias.

A CONCESSIONÁRIA, através de seus prepostos em operação poderá recusar o transporte ao usuário no caso de sua conduta comprometer de qualquer forma a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros.

A CONCESSIONÁRIA deverá, durante toda a jornada de operação, garantir a adequada prestação do serviço, em especial no que diz respeito à regularidade.

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

(Nova redação)

5.1 Execução dos Serviços

Os serviços de transporte serão operados em obediência às disposições da Lei Municipal nº 5.602/2002, este EDITAL, a Lei Federal nº 12.587/12

(Mobilidade Urbana), demais leis municipais e às normas e resoluções emitidas pelo ÓRGÃO GESTOR DO SISTEMA, respeitadas as características operacionais de cada tipo de serviço, especialmente:

- O itinerário;
- Os terminais de ponta e os pontos de parada intermediários;
- O tipo de Serviço;
- O veículo padrão;
- O quadro de horários e a frota, programados para:
 - a) Dias úteis, sábados, domingos e feriados;
 - b) Meses letivos, períodos de férias de verão e de inverno;
 - c) Situações extraordinárias.

A CONCESSIONÁRIA, através de seus prepostos em operação poderá recusar o transporte ao usuário no caso de sua conduta comprometer de qualquer forma a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros.

A CONCESSIONÁRIA deverá, durante toda a jornada de operação, garantir a adequada prestação do serviço, em especial no que diz respeito à regularidade.

A CONCESSIONÁRIA deverá, durante toda a jornada de operação, manter a presença do cobrador nos veículos tipo ônibus padron, articulado e tipo midiônibus com mais de 33 lugares nas linhas urbanas convencionais.

****OBS: **Destacamos novamente que a mesma impugnação deixa consignado que na Minuta de Contrato **não há qualquer exigência quanto à presença de cobradores**, apontamento cuja análise e providências cabem ao GCLC.**

É o parecer que passamos a apreciação e decisão desta Comissão de Licitação do Transporte Coletivo no Município do Rio Grande.

Rio Grande, 26 de fevereiro de 2020.



Claudio Veleda

Gerente de Controle de Transportes da SMMAS