



Conforme ajustado na audiência pública realizada no dia 09/09/25, apresentam-se as manifestações sobre as questões levantadas:

a) **Análise da população de Passo Fundo:** os novos dados do IBGE de 2024 serão acrescidos ao Projeto Básico, a ressaltar que não estavam disponíveis quando ocorreu a finalização dos estudos para a audiência pública. Contudo, é inequívoco, especialmente em razão da decrescente taxa de fecundidade (menor no RS do que no Brasil), o declínio populacional, segundo o IBGE, no Brasil – a partir de 2041 – e no Rio Grande do Sul – a partir de 2027. Está correto afirmar que em Passo Fundo o declínio populacional poderá ser retardado em alguns anos, especialmente em razão do elevado nível de desenvolvimento local, o que reforça os caminhos para o futuro que estão em execução pelas políticas públicas da municipalidade.

b) **Faixas exclusivas, prioridade semaforica e prioridade ao transporte coletivo:** as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, como também da Política Municipal de Mobilidade Urbana estão a ser observadas, a salientar a recente reforma administrativa que, neste caso, criou o Departamento de Mobilidade Urbana na Secretaria de Planejamento e o Departamento de Transportes na Secretaria de Segurança. O intuito é dotar a municipalidade de maior capacidade administrativa para impulsionar, intersetorialmente, essas cruciais políticas públicas. A prioridade ao transporte deve levar em conta o sistema viário do Município, em permanente estudo, a incluir questões sensíveis como é o caso, exemplificativo, das faixas preferenciais. A integração tarifária a fim de possibilitar com uma passagem a utilização de mais de uma linha está expressamente prevista para se concretizar. A acessibilidade universal também está garantida em 100% dos ônibus. Em termos de sustentabilidade se tem a previsão do uso de biocombustível, gradualmente, a fim de evitar maior onerosidade na passagem. Os riscos da concessão e as metas a serem verificadas para fins de fiscalização estão devidamente previstas, com as sanções possíveis. O envelhecimento da frota é prevenido com a previsão de idade média de 7,5 anos e máxima de 15 anos, consoante a busca da modicidade tarifária. Inexiste fundamentação razoável para a anulação dos instrumentos



que embasam a licitação em comento.

c) **A tarifa técnica estimada de R\$ 9,15 (nove reais e quinze centavos) é parâmetro para o certame**, de acordo com os custos constantes na planilha GEIPOT. É infundada qualquer assertiva que afirme ser a tarifa de R\$ 9,15 a ser paga pela população, pois: a) trata-se de uma concorrência pública, através de lances sucessivos entre os interessados, a vencer quem apresentar a menor tarifa, logo, pode-se ter uma diminuição substancial do valor da tarifa técnica; b) Passo Fundo deu continuidade, através da Lei 5.993/2025, à política pública do subsídio, logo, o valor a ser pago pela população corresponde à tarifa pública, sempre a menor do que a tarifa técnica, de acordo com a definição governamental.

d) **Licitação em lote único e CODEPAS**: o governo municipal efetivou esforços para a manutenção da CODEPAS na prestação do transporte coletivo, contudo, fatores técnicos impossibilitam a reserva de linhas para a empresa pública municipal, o que se extrai do inquérito civil 00820.000.777/2021 junto ao MP, no qual: a) consta recomendação, desde 2019, do Ministério Público Estadual e do Ministério Público Especial de Contas, para que o Município preserve o patrimônio público e não mantenha operações deficitárias, sob pena de responsabilização; b) a CODEPAS alcançou, com valores corrigidos, o montante de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões) de prejuízo nos últimos 14 anos; c) a continuidade dos serviços pela CODEPAS requereria investimentos superiores a R\$ 9.000.000 (nove milhões) de imediato e mais R\$ 1.000.000,00 (um milhão) por ano nos próximos 5 anos, com a perspectiva de continuidade do déficit operacional; d) a manutenção do déficit operacional do transporte público da CODEPAS, nos termos históricos, teria o potencial de conduzir ao fechamento da CODEPAS, logo, trata-se de medida essencial para a manutenção da empresa. O fato de a licitação ser por lote único se deve à busca de maior eficiência e eficácia da empresa ou consórcio que vier a vencer a licitação. Em razão de ter o potencial de excluir a CODEPAS da prestação do serviço o Município externou ao Sindicato e trabalhadores da CODEPAS a firme intenção de auxiliar os trabalhadores vinculados ao sistema, ao menos com as seguintes medidas: a) após a homologação da licitação avançar nas tratativas de um Plano de



Desligamento Voluntário a fim de reconhecer o trabalho desenvolvido no transporte coletivo; b) inclusão de cláusula no futuro contrato de concessão para que a empresa ou consórcio vencedor contrate, preferencialmente, os trabalhadores vinculados à CODEPAS no ano de 2025; c) organização de um setor de apoio, a incluir a capacitação para o trabalho, a fim de possibilitar a recolocação dos empregados da CODEPAS no mercado de trabalho.

e) **Quanto à apreciação da Câmara Municipal sobre a licitação:** trata-se de procedimento administrativo, responsabilidade da função administrativa municipal, seja em cumprimento à Lei 8.987/95, seja em decorrência de Ação Civil Pública transitada em julgado. O Município não pode se furtar de realizar a licitação, cuja competência é da Administração Pública, responsável pelo serviço e pelo patrimônio público. Cada poder do Estado possui as suas competências e nas competências do Poder Executivo está a realização de licitação para a concessão de serviços públicos. Ademais, importantes leis vinculam o gestor público, como a Constituição Federal, a Lei 8.987/95, a Lei Complementar Municipal 405/2017, a Lei Municipal 5.308/2018, a Lei 5.993/2025, dentre outras.

f) **Passe livre:** é inquestionável que o transporte público integra o direito fundamental à mobilidade urbana, tal qual ocorre com outros serviços públicos, a exemplo da energia elétrica e telecomunicações. Esses serviços possuem custos, por óbvio. Tal qual ocorre nos serviços de energia elétrica e telecomunicações ocorre com o transporte coletivo: há o pagamento pelo serviço. A fim de diminuir o valor pago pelo cidadão e pelas empresas é que foi instituída a política do subsídio, cuja diferença entre a tarifa técnica (custo efetivo do serviço) e tarifa pública (cidadão paga) é custeado pelo poder público. O passe livre a todo o cidadão corresponderia a um aporte anual superior a R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais) pela municipalidade, obviamente inviável para os cofres públicos sem prejuízo a obras e serviços essenciais à população. A possibilidade da CODEPAS assumir a totalidade dos serviços com o passe livre conduziria a investimentos superiores a R\$75.000.000,00 (setenta e cinco milhões) de imediato, além do aporte anual superior a R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais) já mencionados, o que tende a ser



majorado em razão do já mencionado déficit estrutural dos serviços de transporte coletivo da CODEPAS.

g) **Novas possibilidades para o transporte coletivo:** salienta-se que a licitação do transporte coletivo busca regularizar uma situação de precariedade jurídica existente no mínimo há 20 anos. As mudanças comportamentais (uso de aplicativos, motos e carros), somadas aos impactos da pandemia COVID-19, desestruturaram ainda mais um setor em crise. Foi preciso aguardar a estabilização do sistema para que a licitação pudesse avançar, contudo, num período histórico com o menor uso do transporte coletivo pela população em toda a história recente de Passo Fundo. Busca-se a regularização do atual modelo com a otimização de linhas e criação de 8 novas linhas, que se somam às 32 linhas atuais. A quilometragem percorrida saltará de 450 mil quilômetros por mês para mais de 510 mil quilômetros por mês. Inúmeras outras possibilidades de melhoramento e otimização do transporte coletivo (terminais de ônibus, novas linhas,...) ocorrerão durante a execução do futuro contrato de concessão, o que está expressamente resguardado em cláusula contratual.

h) **Subsídio não é doação:** qualquer afirmação que o subsídio é doação de dinheiro é, no mínimo, desinformação, culposa ou dolosa. O subsídio, instituído por lei devidamente aprovada pela Câmara de Vereadores, nada mais é do que uma política de estado que visa a modicidade da tarifa. A fim de um melhor entendimento: a) tarifa técnica: representa o custo efetivo do transporte coletivo, logo, deve ser pago ao prestador do serviço; b) tarifa pública: valor a ser pago pelo cidadão ou empresas. Quando a tarifa pública é menor do que a tarifa técnica, como é o caso de Passo Fundo, o Município arca com a diferença. Por dedução óbvia, se o Município não arcar quem vai pagar é o cidadão/empresas, logo, não se pode falar em doação, a não ser com intuito de gerar desinformação.