

Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI

Constituída para apurar irregularidades na concessão dos serviços de transporte público urbano

Relatório Final

Fundamentos

CPI criada a partir de requerimento assinado do Vereador Francisco Carlos Marcelino e subscrito por outros seis senhores Vereadores, com fundamento nos artigos 71 e seguintes do Regimento Interno

Processo: 144/14, de 05/06/2014 – consubstancia todo o apurado pela CPI

Portaria: 28/14, de 20/08/2014, nomeia os membros da Comissão e define critérios de trabalho

Composição

Presidente: Vereador Elizeu Onofre da Silva

Relator: Vereador Júlio Cezar Alves

Membro: Vereador Renato Leite Carrijo Aguiar

Sumário

I – Fundamentos e desenvolvimento dos trabalhos	4
1 – A situação do transporte público coletivo em Caraguá	4
2 - Os trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito-CPI	6
II – Exposição dos fatos submetidos à apuração	8
1 – Narrados no Relatório Final da CAR.....	8
a – Dupla função do motorista de ônibus	8
b – Questões trabalhistas da empresa	8
c – Ônibus adaptados para cadeirantes.....	9
d – Terminal de ônibus próximo do fórum.....	9
e – Preço elevado da tarifa	9
f – Outras irregularidades no transporte coletivo	9
2 – Levantados durante a execução dos trabalhos	10
a – Criação do Conselho Deliberativo de Transporte Público.....	10
b – Ilegalidade na licitação do transporte público.....	10
c – Irregularidades apresentadas pelo Sindicato.....	11
d – Fiscalização da empresa de transporte coletivo urbano	11
e – Recolhimento dos impostos a título de ISSQN.....	11
f – Planilha de custos para justificar aumentos.....	12
g – Mobilidade urbana.....	12
h – Outras questões	12
III – Depoimentos e Levantamentos	13
1 – Reunião com membros do Sindicato	13
2 – Oitiva da Agente de Trânsito Juliana Alfaro de Nardi	14
3 – Oitiva do Agente de Trânsito Claudinei Gilberto Glauser.....	19

4 – Oitiva do Agente de Trânsito Wagner Leandro da Silva	20
5 – Oitiva do representante da Empresa Praiamar Transportes Ltda.....	22
6 – Oitiva do representante da Secretaria de Deficiência e do Idoso	25
7 – Ofícios expedidos durante os trabalhos	26
III – Análise das provas colhidas.....	28
1 – Narradas no Relatório Final da CAR.....	28
a – Dupla função do motorista de ônibus	28
b – Questões trabalhistas da empresa	29
c – Ônibus adaptados para cadeirantes.....	30
d – Terminal de ônibus próximo do fórum.....	32
e – Preço elevado da tarifa.....	33
f – Outras irregularidades no transporte coletivo	34
2 – Levantadas durante a execução dos trabalhos	36
a – Criação do Conselho Deliberativo de Transporte Público.....	36
b – Ilegalidade na licitação do transporte público.....	39
c – Irregularidades apresentadas pelo Sindicato.....	49
d – Fiscalização da empresa prestadora dos serviços	50
e – Recolhimento dos impostos a título de ISSQN.....	52
f – Planilha de custos para justificar aumentos.....	54
g – Mobilidade urbana.....	57
h – Outras questões	60
IV – Conclusão sobre o que foi apurado	63
V – Conclusão sobre responsabilidades de agentes	63
VI – Sugestão de medidas a serem adotadas.....	68
VII – Considerações finais.....	68

RELATÓRIO FINAL

I – Fundamentos e desenvolvimento dos trabalhos

1 – A situação e o regulamento do transporte público coletivo em Caraguá; a concorrência pública para a escolha da empresa de prestação de serviços

Em 31/maio/2006, por meio da Lei Municipal nº 1.265/06, foi criado o sistema municipal de transporte e circulação de Caraguatatuba, adequando a legislação municipal à federal, em especial ao código de trânsito brasileiro.

Posteriormente, no nível nacional, foi promulgada a Lei Federal nº 12.587/12, de 03/janeiro/2012, instituindo as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana.

Em 03/julho/2015, pela Lei Municipal nº 2.241/15, foi instituído o plano municipal de mobilidade urbana do município de Caraguatatuba – PanMob Caraguá;

Ainda em termos de município, foram editados, no período, os seguintes Decretos:

74/06, de 16/06/2006, instituindo o regulamento operacional do serviço de transporte coletivo do município de Caraguatatuba;

137/12, de 09/11/2012, dispondo sobre o credenciamento de agentes fiscais de trânsito para exercer a fiscalização do serviço de transporte público do município de Caraguatatuba;

01/13, de 03/01/2013, dispondo sobre cobrança de novas tarifas do transporte público coletivo (eleva o preço para R\$ 3,00) – obs: decreto revogado integralmente pelo Decreto 66/2013, de 24/06/2013;

55/13, de 23/05/2013, dispondo sobre novo credenciamento de agentes fiscais de trânsito para exercer a fiscalização do serviço de transporte público do município de Caraguatatuba;

66/13, de 24/06/2013, dispondo sobre cobrança de novas tarifas do transporte público coletivo (reduzindo o preço para R\$ 2,80) – obs: decreto revogado integralmente pelo Decreto 83/2013, de 10/07/2013;

83/13, de 10/07/2013, dispondo sobre cobrança de novas tarifas do transporte público coletivo (mantém o preço para R\$ 2,80 para pagamento com cartão e R\$ 2,90 para pagamento em dinheiro) – obs: decreto revogado integralmente pelo Decreto 107/2014, de 16/06/2014;

02/14, de 07/01/2014, dispondo sobre o credenciamento de agentes fiscais de trânsito para exercer a fiscalização dos serviços de transporte público;

108/13, de 19/08/2013, dispondo sobre a alteração e adequação das infrações e penalidades decorrentes do descumprimento do regulamento de transporte coletivo de passageiros do município, bem como sobre fiscalização pelos agentes credenciados;

107/14, de 16/06/2014, dispondo sobre a cobrança de novas tarifas para o transporte coletivo urbano de Caraguatatuba (elevando para R\$3,00 e R\$3,20, para cartão e dinheiro, respectivamente);

Considere-se, ainda, a existência da Lei Municipal nº 465/94, de 22/12/1994, que dispõe sobre critérios a serem observados por ocasião da aplicação de reajustes nas tarifas do transporte público coletivo e serviços de táxi.

Em 2006, a prefeitura de Caraguatatuba realizou a Concorrência Pública nº 13/06, para a concessão da exploração e prestação, com exclusividade, do serviço de transporte coletivo urbano e rural de passageiros no município, saindo-se vitoriosa a empresa Praiamar Transportes Ltda e dando origem ao contrato 73/07. Tendo como critério de escolha a melhor “técnica e preço”, o

valor total da contratação, por 15 anos, renovável por igual período, foi orçado em R\$ 58.191.016,91 (cinquenta e oito milhões, cento e noventa e um mil, dezesseis reais e noventa e um centavos). Participaram da concorrência pública as empresas Praiamar Transportes Ltda, Valadarensense Transporte Coletivo Ltda, e Associação Paulistana dos Condutores de Transporte Complementar da Zona Leste.

A concorrência pública e o contrato dele decorrente estão sob análise técnica do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo desde 2007. Em 07 de abril de 2015, uma publicação do TCESP apontou a existência de pelo menos quinze itens de irregularidades cometidas durante o processo licitatório. O posicionamento não é definitivo e um julgamento desfavorável de parte daquele órgão poderá implicar a nulidade do contrato e a necessidade de se realizar nova licitação pública para a concessão da exploração dos serviços de transporte público coletivo em Caraguatatuba.

2 - Os trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito-CPI

Por meio de requerimento assinado pelos Excelentíssimos Senhores Vereadores Francisco Carlos Marcelino, Vilma Teixeira de Oliveira Santos, Agostinho Lobo de Oliveira, Petronílio Castilho dos Santos, Nilson Lopes da Silva, Wenceslau de Souza Neto e Renato Leite Carrijo de Aguiar, a Câmara Municipal, em 03 de junho de 2014, houve por bem constituir Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar possíveis irregularidades nos serviços de transporte coletivo urbano, dando continuidade à recomendação da Comissão de Assunto Relevantes – CAR, contida em seu Relatório Final de 27 de setembro de 2013, onde é apontada a necessidade de uma CPI com o propósito de aprofundar estudos no assunto e propor, se necessário, medidas punitivas.

O requerimento de constituição de CPI apresentou-se estribado no artigo 71 e seguintes do Regimento Interno, indicando a quantidade de três membros para compor a Comissão, com prazo de 180 (cento e oitenta) dias para

conclusão dos trabalhos. Na mesma sessão de 03/06/15 procedeu-se ao sorteio dos componentes, ficando a comissão composta dos vereadores Júlio Cezar Alves, Elizeu Onofre da Silva e Aurimar Mansano. Contudo, através de documento protocolado em 11/06/14, o Vereador Aurimar Mansano demonstrou o seu impedimento de participar da citada comissão, obtendo parecer favorável da Assessoria Jurídica da Casa. Assim, em sessão ordinária de 24/06/14, outro membro foi sorteado em seu lugar, desta feita recaíndo a escolha aleatória sobre a pessoa do Vereador Renato Leite Carrijo de Aguiar, que aceitou a missão, não havendo contestação de seus pares.

Materializando a decisão plenária, a Presidência da Câmara editou, em 20 de agosto de 2014, a Portaria nº 28/14, nomeando os componentes. E por deliberação verbal desses mesmos componentes, a comissão passou a ter a seguinte formação administrativa: Presidente, Elizeu Onofre da Silva; Relator, Júlio Cezar Alves; e Membro, Renato Leite Carrijo de Aguiar.

Em 22 de agosto de 2014, os membros da CPI receberam formalmente cópia da Portaria 28/14 e o processo nº 144/14, que abrigaria as peças a serem levantadas ao longo do trabalho da Comissão. A CPI foi efetivamente instalada em 1º/setembro/2014, conforme documento de folhas 16 e 17 do processo, firmado por todos os seus componentes. Deu-se ciência ao prefeito da sua existência e se iniciaram as instruções.

No curso dos trabalhos foram ouvidos representantes do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Rodoviário Urbano, Cargas e Anexos do Litoral Norte, a STTRUCA, agentes de trânsitos, secretário-adjunto da Secretaria Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência e do Idoso, a Sepedi; o diretor administrativo da Empresa Praiamar Transportes Ltda. Ainda foram expedidos diversos ofícios ao prefeito municipal solicitando presença de depoentes e cópia de documentos constantes dos registros da pública administração, como Secretaria de Trânsito, Secretaria de Assuntos Jurídicos, Administração. Ofícios ainda ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo – TCESP, à Promotoria Pública local e Federal, dentre outros. Foram necessárias duas prorrogações de prazo, à vista da perda de precioso tempo

por conta de acertos para a nomeação da comissão e morosidade com que a documentação, de modo geral, era recebida.

II – Exposição dos fatos submetidos à apuração

1 – Narrados no Relatório Final da CAR

A Comissão de Assunto Relevante, criada em 2013 para estudar e propor medidas quanto à exploração dos serviços de transporte coletivos urbanos do município, em seu relatório de 27 de setembro de 2013 aponta diversos itens que os trabalhos da presente Comissão Parlamentar de Inquérito deve levar em consideração como principais a serem investigados, vez que a inicial formulada pelo Excelentíssimo Vereador Francisco Carlos Marcelino os indica como necessários para lastrear a sua formulação. Evidentemente, durante o desenvolvimento dos trabalhos desta CPI outras questões foram aparecendo e sendo acrescentadas ao processo, para análises e conclusões pertinentes às finalidades deste procedimento investigativo. Assim, os tópicos a serem aprofundados consistem nos seguintes:

a – Dupla função do motorista de ônibus

Acumulando também com as funções de cobrador. Embora a conclusão da CAR fosse no sentido de que tal prática não se constitui irregularidade, sua decisão foi de que tal exigência fosse feita pela Administração Pública, por meio de adendo ao contrato, ainda que essa providência se traduzisse em aumento de custo a ser integralizada na planilha de revisões tarifárias futuras, ou, ainda, com seus custos suportado exclusivamente pelo Tesouro.

b – Questões trabalhistas da empresa

A série de denúncias envolvendo questões relativas a conflitos trabalhistas tem como sede de resolução, por lógico, a Justiça do Trabalho. Neste caso, a análise do tema ficou prejudicada e assim foi apontado no relatório da CAR, que apoiou integralmente os pleitos dos funcionários da empresa, desde que, evidentemente, calcados em direitos devidamente reconhecidos, buscando-se a harmonia.

c – Ônibus adaptados para cadeirantes; acessibilidade aos veículos

Buscando saber se a empresa cumpriu o prazo legal para renovação de sua frota com ônibus especialmente preparados para atender aos portadores de necessidades especiais, a CAR concluiu que a exigência nesse sentido está prevista em contrato firmado entre a Prefeitura e a empresa prestadora de serviços de transporte coletivo urbano; logo, tratava-se de obrigação de cumprimento imediato, sem maiores indagações. Caso não tivesse havido o cumprimento, que fosse aplicada a penalidade pertinente, podendo chegar ao rompimento do contrato.

d – Terminal de ônibus próximo do fórum

A CAR concluiu que a manutenção do local compete à prefeitura e que a situação caótica lá verificada através de inspeção “in loco” feita pelos membros da comissão devia ser atribuída exclusivamente à inércia dos setores próprios municipais. Sugeriu ainda a paralisação dos serviços naquela praça, através de intervenção, construindo-se o terminal em outro ponto.

e – Preço elevado da tarifa

A CAR não teve como aferir se o preço cobrado dos usuários do transporte coletivo condizia com a realidade dos custos e necessidade de lucro em benefício da empresa, preservando-se a equação econômico-financeira. Alegou que não conseguiu acesso às planilhas de custos, cuja entrega fora recusada pelo diretor da empresa, não tendo dessa forma como proceder a uma análise de seu conteúdo. Assim, razão assistia à população quando protestava contra os preços das tarifas cobrados, diante da nebulosidade dos elementos que compõem os seus custos. Ademais, como a questão já havia sido avocada pelo Ministério Público, por meio do Inquérito Civil nº 1483/13, seria recomendável aguardar as providências que por certo seriam adotadas por aquela esfera investigativa para então haver um posicionamento de parte da Câmara Municipal.

f – Outras irregularidades no transporte coletivo

A comissão pondera que a falta de efetiva fiscalização de parte do poder concedente é o ponto inicial para dar margem à ocorrência de todas as

irregularidades verificadas nos serviços de transporte urbano. Diz o relatório: “A fiscalização, ao que se vê, se apresenta, no geral dos casos, falha, até inexistente, resultando daí a insatisfação de parte dos usuários, unânimes em criticar e chegar ao ponto de *zero* ser a nota preponderante quando avaliam o atendimento que recebem. A fiscalização, assim condescendente, apenas promove a acomodação da empresa fiscalizada, que não se vê compelida e a cumprir aquilo a que o contrato a obriga, e faz ouvidos surdos aos apelos da população. Ao que parece, é a omissão do poder público em exercitar o seu poder fiscalizatório que produz toda a *lambança* que presenciamos em termos de serviços de transporte público coletivo”.

2 – Levantados durante a execução dos trabalhos

a – Promessa da criação do Conselho Deliberativo de Transporte Público

Durante as manifestações de 2013, em reunião com manifestantes na Secretaria de Educação em 26 de junho, e, em seguida, na Câmara Municipal, o prefeito de Caraguá, acossado pelos manifestantes, teria assentido em criar o Conselho Municipal de Transporte Coletivo, com a finalidade de fiscalizar a qualidade dos serviços de transporte público coletivo, o cumprimento de normas técnicas e legislação afeta ao tema, com poderes deliberativos. Esse conselho seria composto em 50% de representantes do poder público e 50% por integrantes da sociedade civil organizada. O prefeito ainda teria se referido à necessidade de se contratar um parecer técnico detalhado, de uma empresa especializada, apontando a real situação da atual empresa prestadora de serviços, com dados sobre as linhas, necessidade de criação de outras, custos de operação, gastos com pessoal, diesel, entre outros.

b – Ilegalidade na licitação que permitiu a contratação da atual empresa prestadora dos serviços de transporte público

Segundo análise procedida pelo Egrégio Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, a licitação realizada não teria obedecido aos comandos contidos na lei de Licitações Públicas em pelo menos quinze tópicos, cujo entendimento, prevalecendo, teria o poder de fulminar o contrato realizado,

determinando-se a realização de nova licitação pública, desta feita com estrita observância das normas pertinentes.

c – Irregularidades apresentadas pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresa de Transporte Coletivo

Em reunião na Câmara Municipal, perante esta CPI, em 06/11/14, a diretoria da instituição deu conta do relacionamento difícil reinante entre os empregados, o Sindicato e a empresa prestadora dos serviços de transporte coletivo de Caraguatatuba. Ainda fez críticas ao desempenho da fiscalização exercida pelo setor de trânsito, que seria falha e permissiva, dando ensejo às irregularidades de que se tem notícia. Também foi abordada a dupla função do motorista, promessa da criação do conselho de transporte pelo prefeito, termo de ajustamento de conduta firmado pela empresa Praiamar e o Ministério Público do Trabalho de São José dos Campos. Os representantes do Sindicato ainda pediram para juntar documentos relativos a questões como jornada de trabalho ilegal e excessiva exigida dos motoristas (carga diária de trabalho chegando a 18 horas), apuração de irregularidades na empresa prestadora dos serviços pelo Ministério Público local, dentre outros, que serão avaliados oportunamente por esta CPI.

d – Fiscalização da empresa prestadora dos serviços de transporte urbanos

A Secretaria de Trânsito – Setran mantém setor especialmente criado para a finalidade de proceder à fiscalização dos serviços de transporte público coletivo e, ainda, agentes de trânsito que teriam recebido treinamento específico para bem desempenhar suas funções como fiscais. O setor, contudo, parece deficitário em vários aspectos, não cumprindo a contento a sua missão de reprimir abusos e atividades que pudessem representar contrariedades aos interesses da administração pública e dos usuários em geral.

e – Recolhimento dos impostos devidos aos cofres municipais, a título de ISSQN

A não-aferição de forma concreta do número de pessoas transportadas pelos coletivos deixa dúvida quanto aos valores que são cobrados da empresa

prestadora dos serviços a título de ISSQN. Inexiste conferência dos extratos de catracas e a cobrança, ao que parece, se dá por declaração da própria empresa ou estimativa. Se assim é, isto se mostra prática passível de reprimenda por contrariar os interesses públicos de arrecadar valores corretos de imposto legalmente instituído.

f – Planilha de custos para justificar aumentos

Sempre que entende necessário rever os valores das tarifas do transporte público, objetivando manter o equilíbrio econômico-financeiro, a empresa de ônibus protocola na prefeitura pedido para majoração de valores, juntando, para lastrear e comprovar a pertinência de seu pleito, uma planilha de custos detalhada a ser analisada pelo setor competente da prefeitura, que defere ou não o pedido. Não se sabe quem é encarregado desse mister, nem de que forma a análise da planilha é feita, menos ainda se os preços praticados são justos ou injustos segundo os critérios demonstrados nos cálculos apresentados pela empresa interessada. Em suma: se assiste, ou não, razão aos usuários quando reclamam dos preços praticados pelo transporte coletivo.

g – Mobilidade urbana

A Lei Federal 12.587/12, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, previu a necessidade de o município instituir lei local para disciplinar a questão, na qual se insere o transporte coletivo. Caraguatatuba cumpriu a obrigação, através da Lei Municipal 2.241/15, de 03 de julho de 2015. Contudo, há pontos que devem ser investigados para se aferir se o que foi regulamentado atende aos dispositivos legais superiores. Uso do aplicativo Moovit para acesso a dados do transporte coletivo foi adotado no Município e funciona a contento.

h – Outras questões

Também foram abordadas questões como fiscalização da execução contratual, pesquisa para aquilatar o grau de satisfação dos usuários dos serviços de transportes coletivos, providências para equipar o setor de fiscalização, queixas dos usuários, pontos de ônibus, criação de linhas,

providências para a criação do Conselho de Usuários de Ônibus, regularidades da empresa de ônibus como pessoa jurídica, dentre outras.

III – Depoimentos e Levantamentos

1 – Reunião com membros do Sindicato

Em 06/11/14, a CPI se reuniu com os membros do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Rodoviário Urbano, Cargas e Anexos do Litoral Norte, a STTRUCA, para se inteirar de assuntos pertinentes ao relacionamento entre a empresa de transporte coletivo urbano e seus trabalhadores e ainda sobre o relacionamento entre Sindicato e órgão de fiscalização da Prefeitura Municipal de Caraguatatuba.

A reunião aconteceu na sala própria desta Câmara Municipal, tendo comparecido os senhores Francisco Israel, presidente do Sindicato; Joel dos Santos, diretor-financeiro; doutora Rosana da Graça Cunha Soares Borges, advogada do Sindicato; além de todos os membros componentes desta CPI.

O termo lavrado relativo à reunião traz o seguinte:

“Sobre o RELACIONAMENTO ENTRE A EMPRESA DE TRANSPORTE E O SINDICATO, o senhor Francisco Israel respondeu que não há relacionamento algum, não há diálogo, e as questões somente são tratadas pela via judicial; que igualmente não existe diálogo com a secretaria de trânsito, com seu secretário mostrando ser um aliado à empresa de transporte sempre que qualquer indagação é feita por parte do sindicato. Que as relações pioraram ultimamente, sem qualquer acesso à secretaria de trânsito, sendo tudo providenciado através de protocolamento oficial de documentos. Pediu para anexar ao processo desta CPI, deferido pelo presidente e demais membros desta Comissão, documento em que o sindicato apresenta denúncia sobre falta de curso obrigatório (exigido até por legislação municipal, Decreto 18, de 2013) para os motoristas, tendo já sido registrados acidentes envolvendo passageiros exatamente por falta deste curso. Juntou também um termo de ajuste de conduta - TAC, firmado pela empresa Praiamar Transportes Ltda e o Ministério Público do Trabalho de

São José dos Campos, TAC este relativo a direitos trabalhistas de motoristas. Pela doutora Rosana foi dito que o contrato existente entre o município empresa Praiamar é muito bom, mas que não é cumprido como deveria e principalmente não é fiscalizado com o necessário rigor. Afirmou que o contrato elenca todos os deveres da concessionária, o que permitiria uma boa prestação de serviços, mas que, por falta de fiscalização de parte da prefeitura, assim não acontece. Acresceu que o contrato prevê até a sua rescisão por falta de cumprimento de obrigações, faltando de fato fiscalização eficiente. Com relação à DUPLA FUNÇÃO DO MOTORISTA, a doutora Rosana respondeu que esta substituição do cobrador não é proibida e o TST entende tratar se de atividade compatível com a função de motorista. O contrato com o município, ao que se lembra, prevê bilhetagem eletrônica ou presença de cobrador. O que ocorre, todavia, é que essa bilhetagem é falha, não funcionando como devia, daí surgindo a insatisfação dos usuários; novamente, a fiscalização deixa a desejar. Sobre descontos impostos aos motoristas, a doutora Rosana disse que a empresa cobra tudo dos motoristas, inclusive batidas, acidente e outros, havendo necessidade de recorrer ao Judiciário para reverter essa situação; disse ainda que os próprios motoristas respondem em caso de assalto quando são subtraídos valores acima de trinta reais, que é o valor pela qual empresa responde, uma situação considerada injusta pela categoria dos motoristas. Sobre a promessa do prefeito de criar um CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE, com auditoria nos serviços prestados pela empresa, e assuntos correlatos, o senhor Francisco Israel ficou de enviar por escrito oportunamente todas informações a respeito.”

2 – Oitiva da Agente de Trânsito Juliana Alfaro de Nardi, em 07/maio/2015

“1 – EXISTE FISICAMENTE IMPLANTADO JUNTO AO DITRAN O SETOR PARA A FISCALIZAÇÃO DA EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE PÚBLICO? SE POSITIVO, COMO É COMPOSTO O SETOR? RESPOSTA: Existe o setor de

fiscalização, sim, em sala específica. Funcionários foram designados para fiscalizar a empresa. Não houve curso específico, mas sim capacitação interna para que os fiscais pudessem desenvolver seus trabalhos. Os fiscais são a depoente, o Sr. Darlan, o Sr. Leandro, o Sr. Felipe, Sr. Glauser e Sra. Daniele.

2 – AS INSTALAÇÕES DO SETOR SÃO SUFICIENTES PARA ATENDER AS NECESSIDADES DOS SERVIÇOS? SE NÃO, INDIQUE COMO DEVERIA SER. RESPOSTA: Existe o setor, mas há carências para que tenha total capacidade de atuação, como computadores, cursos e criação de legislação específica, mas que essas coisas já estão sendo providenciadas. Chama-se Setor de Transporte, que engloba também fiscalização de táxi, motofrete, vans escolares, cargas e fretamento de ônibus. Entende também que o atual número de agentes precisa ser aumentado, diante da crescente demanda dos serviços. Dois estagiários hoje estão colaborando com o setor, atendendo às reclamações via 0800, no número 0800-7788080.

3 – EM QUE CONSISTEM, EXATAMENTE, OS SERVIÇOS DOS FISCAIS? ESPECIFICAR. RESPOSTA: Consiste em fiscalizar todas as áreas de atuações, como descrito na questão anterior, com as naturais deficiências quanto ao número de servidores do setor, que muitas vezes ainda tem de concentrar serviços por motivo de férias, licenças e outros.

4– OS SERVIÇOS EXECUTADOS PELOS FISCAIS SÃO EXCLUSIVOS OU SÃO ACUMULADOS COM AS FUNÇÕES HABITUAIS? RESPOSTA: Os serviços são acumulados, abrangendo as áreas relativas à fiscalização do transporte coletivo e atividades habituais. Se há acumulação, isso pode não ser o ideal em caso de uma fiscalização mais rigorosa. Em relação a acidentes, ou de ofício ou por denúncias, há a obrigação de a empresa fornecer as filmagens que são feitas no interior dos coletivos, mas nem sempre a empresa cumpre essa obrigação, até por problemas técnicos, conforme justificam, havendo necessidade de valer-se de informações policiais e diligências outras para se tomar alguma providência pertinente.

5 – O TERMINAL DE ÔNIBUS DEFRENTE AO FORUM É FISCALIZADO? EM CASO DE IRREGULARIDADES, A QUEM SÃO REPORTADAS? QUE IRREGULARIDADES QUE LÁ PERMANECEM E NECESSITAM SER SANADAS? QUAL O SETOR COMPETENTE? RESPOSTA: O setor não fiscaliza o terminal de ônibus mencionado em sua infraestrutura. Sabe

que está sendo projetado um novo terminal para entrar em funcionamento nas imediações. Disse que não recebe reclamações de usuários sobre as condições de utilização do local, não sabendo como essa questão é encaminhada na prática. Também não sabe a quem atribuir responsabilidade em casos de equipamentos em mau estado.

6 – A EMPRESA ATENDE ÀS EXIGÊNCIAS LEGAIS NO TOCANTE A COLETIVOS ADAPTADOS A CADEIRANTES E CONGÊNERES? QUAL O NÚMERO DE VEÍCULOS ADAPTADOS? SÃO SUFICIENTES PARA ATENDER À DEMANDA? TODOS OS VEÍCULOS ADAPTADOS FUNCIONAM OU EXISTEM ALGUNS OBSTÁCULOS QUE IMPEDEM O FUNCIONAMENTO? COMO RESOLVÊ-LOS? RESPOSTA: Sabe que a empresa cumpre sua obrigação com relação a este item. O que tem ocorrido é que às vezes o sistema de içamento não funciona a contento por dificuldades dos locais de parada, pois agentes do solo fazem emperrar a sua parte mecânica, como areia e outros, presentes nas laterais até de vias pavimentadas. O setor tem fiscalizado esse item normalmente.

7 – DA CRIAÇÃO DE PONTOS DE ÔNIBUS E ABRIGOS, DE QUEM É A RESPONSABILIDADE E MANUTENÇÃO? VOCÊS NOTIFICAM? RESPOSTA: Identificar o local do ponto, com placa, é da empresa. Construir o ponto e abrigo é da prefeitura. Não sabe, com certeza, qual é a secretaria responsável por essa obrigação de construir. Sugere que seja adotado, nesses casos, um trabalho conjunto com o serviço de trânsito, que acompanha e tem condições de colaborar para a estrutura de transporte coletivo em suas necessidades de identificar os pontos de parada.

8 – COMO A FISCALIZAÇÃO É ORIENTADA A AGIR NO CASO DO MOTORISTA QUE É COBRADOR AO MESMO TEMPO? A DUPLA FUNÇÃO NÃO TRAZ PREJUÍZO À SEGURANÇA? RESPOSTA: Os serviços do motorista, se cumpre dupla função ou não, não é fiscalizado pelos agentes de trânsito, não tendo existido orientação para atuar neste sentido.

9 – QUANTO À DOCUMENTAÇÃO DO MOTORISTA: HABILITAÇÃO E CURSO DE DIREÇÃO ESPECÍFICA, SÃO EXIBIDAS NA ABORDAGEM? SE NÃO EXIBEM, QUAIS AS PROVIDÊNCIAS? HÁ MUITA ROTATIVIDADE DE MOTORISTAS? SABE POR QUÊ? RESPOSTA: Não há abordagem pela fiscalização diretamente com o motorista sobre cursos e outros, limitando-se apenas a conferir o crachá. Assim é feito porque o Setor de Trânsito já

possui uma pasta com todos os documentos necessários relativos aos motoristas da empresa. O setor tem constatado certa rotatividade de motoristas, não sabendo dizer exatamente por quê.

10 – O SETOR REALIZA PERIODICAMENTE LEVANTAMENTO DO GRAU DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS? COMO É EXECUTADO O SERVIÇO? QUANDO FOI REALIZADO O ÚLTIMO LEVANTAMENTO? RESPOSTA: Existe o setor que recebe a reclamação dos usuários e por isso semanalmente é possível elaborar gráficos e outros para avaliar a atuação da empresa e desta forma orientar a fiscalização, com repasses diários para a fiscalização das reclamações registradas. Tem conhecimento que foi feita uma pesquisa de opinião em 2013, parecendo que foi a última, sendo de se destacar que uma grande reclamação foi quanto ao uso do cartão assemelhado ao bilhete único, com detalhes de utilização ainda desconhecidos pelos usuários, parecendo ser esta a maior reclamação.

11 – QUAIS AS IRREGULARIDADES MAIS FREQUENTES CONSTATADAS PELAS FISCALIZAÇÕES? HOUVE AUTUAÇÕES? MULTAS? AS MULTAS FORAM PAGAS? RESPOSTA: É o atraso dos ônibus. Houve autuações, que geraram multas, o que é possível levantar pelo cadastro da prefeitura.

12 – COMO É FISCALIZADA A QUANTIDADE DE PASSAGEIROS DIARIAMENTE? É ACOMPANHADO O FECHAMENTO DO TURNO? ASSINAM ALGUM DOCUMENTO? QUAL? RESPOSTA: Não sabe informar.

13 – A FISCALIZAÇÃO ACOMPANHA OS LEVANTAMENTOS FEITOS PARA EFEITO DE ISSQN? SE POSITIVO, COMO? RESPOSTA: Igualmente não sabe informar.

14 – A FISCALIZAÇÃO ACOMPANHA, FISCALIZA, ORIENTA OU DE ALGUMA FORMA AUTORIZA A PUBLICIDADE NOS ÔNIBUS COLETIVOS? COMO É FEITO O RECOLHIMENTO DA TAXA DE PUBLICIDADE DOS COLETIVOS? RESPOSTA: Igualmente não sabe informar.

15 – EM CASO DE ACIDENTE COM O ÔNIBUS, O DITRAN É COMUNICADO, RECEBE ALGUM RELATÓRIO, OU DE ALGUMA FORMA TEM QUE SE MANIFESTAR SOBRE O CASO? RESPOSTA: Sim, o serviço de fiscalização faz o relatório, solicita as imagens dos veículos e cópia do boletim de ocorrência policial. As providências seguintes cabem as partes envolvidas.

16 – EM FERIADOS E FINS DE SEMANA, PROCEDE A INFORMAÇÃO DE QUE A EMPRESA DIMINUI OS HORÁRIOS A SEREM CUMPRIDOS? ISTO É PERMITIDO? QUAL A FUNDAMENTAÇÃO? COMO

OCORRE ESTA FISCALIZAÇÃO? RESPOSTA: Existe, sim, essa prática, mas isso é permitido pelo setor de fiscalização, que cumpre ordens de serviços nesse sentido firmado pelo responsável pela Secretaria de Trânsito, as quais decorrem de entendimentos recíprocos principalmente levando-se em conta a diminuição da demanda de usuários. Inclusive, podem propor horários suplementares ou alternativos em casos de eventos e outros em que naturalmente se faz presente a necessidade do transporte coletivo.

17 – COMO OCORRE A FISCALIZAÇÃO DOS VEÍCULOS EM CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE E TAMBÉM DAQUELES COM DATA-LIMITE PARA EXCLUSÃO DA FROTA? RESPOSTA: Anualmente é feito um cadastro de toda a frota, com vistoria de todos os veículos, atestando suas boas condições de uso e dispensando os que não cumprem as exigências. Mas, a qualquer momento, o fiscal de trânsito pode fazer vistorias eventuais.

18 – COMO O CIDADÃO DEVE PROCEDER PARA RECLAMAR SEUS DIREITOS RELATIVOS AO TRANSPORTE COLETIVO? DE QUE FORMA O DITRAN RECEBE E ENCAMINHA AS RECLAMAÇÕES OU DETERMINA PROVIDÊNCIAS? RESPOSTA: As reclamações são feitas através do serviço telefônico de 0800. De posse delas, o setor orienta a forma de fiscalização visando sanar o que foi apontado.

19 – O DITRAN FISCALIZA AS CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE DAS VIAS PÚBLICAS UTILIZADAS PELOS COLETIVOS? EM CASO DE IRREGULARIDADE, A QUEM SE REPORTA? RESPOSTA: Quando há reclamação, um agente do setor se dirige ao local, faz a vistoria, e encaminha o relatório à Secretaria de Serviços Públicos, desonerando a empresa de suas obrigações se isso for considerado necessário. Se preciso, o agente pode até alterar o itinerário para que os serviços não parem.

20 – QUE NORMA PERMITE O DESCONTO DOS MOTISTAS EM CASO DE ROUBOS, PASSAGENS NÃO CONTABILIZADAS E ACIDENTES? ISTO É FISCALIZADO? RESPOSTA: Não conhece norma nesse sentido, achando tratar-se de norma interna, e isso não é fiscalizado pelo setor.

21 – HÁ ESTUDOS PARA A CRIAÇÃO DO CONSELHO DE USUÁRIOS DE TRANSPORTE COLETIVO PROMETIDO PELO PREFEITO? SE POSITIVO, EM QUE FASE SE ENCONTRA? RESPOSTA: não conhece nada sobre o assunto.

22 – EM CASO DE NOTIFICAÇÃO E PRINCIPALMENTE MULTA DA EMPRESA, COMO SE DÁ O PROCESSO DE RECURSO? EXISTEM DIFERENTES GRAUS DE DECISÃO? QUAIS? QUEM

SÃO AS PESSOAS QUE DECIDEM E QUAIS SEUS CARGOS?
RESPOSTA: O recurso entra dentro da própria secretaria que abriga o setor de trânsito, havendo uma Jari especial, o Jarit, para julgar esses casos envolvendo transporte coletivo. Não sabe informar sobre a composição de órgão. 23 – TEM ALGUMA SUGESTÃO PARA APRESENTAR AOS MEMBROS DA COMISSÃO QUE POSSA MELHORAR AS CONDIÇÕES DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE? RESPOSTA: Acha primordial investir em condições ideais de trabalho do setor, com aumento do número de pessoas para poder atender ao aumento da demanda dos serviços ligados ao setor de transporte público. Entende que também deveria ser criado, para suporte, um setor jurídico, já que se trabalha muito com leis e interpretação de leis.”

3 – Oitiva do Agente de Trânsito Claudinei Gilberto Glauser, em 07/maio/2015

“1 – EXISTE FISICAMENTE IMPLANTADO NO DITRAN O SETOR DE FISCALIZAÇÃO DA EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE PÚBLICO? SE POSITIVO, COMO É COMPOSTO O SETOR? RESPOSTA: Existe, mas não é específico para esse fim, isto é, só para fiscalizar a empresa de ônibus, cuidando-se de todas as atribuições pertinentes ao setor. Há funcionários para atuar nesse setor de fiscalização do transporte coletivo, em número de cinco. 2 – AS INSTALAÇÕES DO SETOR SÃO SUFICIENTES PARA ATENDER ÀS NECESSIDADES DOS SERVIÇOS? SE NÃO, INDIQUE COMO DEVERIA SER. RESPOSTA: Considera que sim, que as instalações existem e são suficientes para atendimento das necessidades, mas considerado número atual de agentes. Todavia, entende que o trabalho seria mais funcional caso houvesse dedicação exclusiva ao setor de transporte. Também entende que precisaria ser melhorada a estrutura de transportes, aumentando-se o efetivo e capacitando servidores. 3 – EM QUE CONSISTEM, EXATAMENTE, OS SERVIÇOS DOS FISCAIS? ESPECIFICAR. RESPOSTA: Consiste em fiscalizar todas as áreas pertinentes ao setor, como horários das linhas e condições de

trafegabilidade dos veículos, pontos de ônibus e outros. 4- OS SERVIÇOS EXECUTADOS PELOS FICAIS SÃO EXCLUSIVOS OU SÃO ACUMULADOS COM AS FUNÇÕES HABITUAIS? RESPOSTA: São acumulados, abrangendo as áreas relativas à fiscalização do transporte coletivo e atividades habituais, com prejuízos de uma atuação mais rigorosa. 5 – O SETOR REALIZA PERIODICAMENTE LEVANTAMENTO DO GRAU DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS? COMO É EXECUTADO O SERVIÇO? QUANDO FOI REALIZADO O ÚLTIMO LEVANTAMENTO? RESPOSTA: Não tem conhecimento desse assunto. A seguir, por determinação do senhor Presidente desta CPI, corroborada pelo Relator, decidiu-se que seria desnecessário prosseguir com as indagações conforme rol previamente elaborado, tendo em vista que o depoente, por não estar ligado diretamente ao setor que fiscaliza o transporte público coletivo, não teria respostas a dar que pudessem esclarecer os trabalhos desta Comissão.”

4 – Oitiva do Agente de Trânsito Wagner Leandro da Silva, em 27/maio/2015

“1 – EXISTE FISICAMENTE IMPLANTADO JUNTO AO DITRAN O SETOR PARA A FISCALIZAÇÃO DA EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE PÚBLICO? SE POSITIVO, COMO É COMPOSTO O SETOR? Resposta: Existe. É composto por cinco agentes para fiscalizar a empresa de ônibus e também fiscalizar as outras modalidades de transporte, todas previstas na lei municipal que regula as atividades de transporte, sendo também muito importante a fiscalização dos veículos de fretamento, que exigem uma atenção muito grande do setor de fiscalização dadas as suas peculiaridades. Informou que existe um decreto que regula o fretamento, mas ainda em fase de estudos para posterior adoção. Considera o setor de fiscalização de transportes ainda carente de mais agentes, diante da quantidade de serviço. Quanto ao setor físico para o trabalho dos agentes, disse que existe uma sala especial para isso e que considera suficiente o número de viaturas à disposição do setor. Entende que haveria melhora se houvesse

a separação do setor de trânsito propriamente dito do setor de fiscalização de transportes. 2 – O TERMINAL DE ÔNIBUS DEFRENTE AO FORUM É FISCALIZADO? EM CASO DE IRREGULARIDADES, A QUEM SÃO REPORTADAS? QUE IRREGULARIDADES QUE LÁ PERMANECEM E NECESSITAM SER SANADAS? Resposta: Não sabe dizer de quem é a responsabilidade pelo terminal defrente do fórum, nem se houve qualquer atuação da fiscalização por esses motivos. Sabe, contudo, que o Ministério do Trabalho andou notificando por irregularidades trabalhistas encontradas no local. Sabe, também, é que está em fase de construção um novo terminal próximo dali, perto ao Lojão do Dé, sendo essa construção, ao que consta, de responsabilidade da empresa que explora os serviços de transporte coletivo. 3 – A EMPRESA ATENDE ÀS EXIGÊNCIAS LEGAIS NO TOCANTE A COLETIVOS ADAPTADOS A CADEIRANTES E CONGÊNERES? QUAL O NÚMERO DE VEÍCULOS ADAPTADOS? SÃO SUFICIENTES PARA ATENDER À DEMANDA? TODOS OS VEÍCULOS ADAPTADOS FUNCIONAM OU EXISTEM ALGUNS OBSTÁCULOS QUE IMPEDEM O FUNCIONAMENTO? Resposta: A fiscalização até o momento avaliou, com certificação por selo, neste ano, cerca de 20 veículos, não tendo podido completar toda a frota por falta de agentes disponíveis para a realização dos trabalhos, que consistem em diversos itens a serem vistoriados. Não sabe dizer se os ônibus adaptados para cadeirante suprem plenamente à demanda, mas todas as reclamações neste sentido são levadas em conta pela fiscalização, que age de imediato. Disse ainda que os ônibus mais modernos não apresentam problemas no mecanismo de içamento, porém, os mais antigos, sempre apresentaram avarias, na maioria das vezes por problemas alheios à responsabilidade da empresa, como emperramento pela presença de poeira e outros, já que operam por mecanismos hidráulicos e não pneumáticos, que são mais resistentes. 4 – QUANTO À HABILITAÇÃO E CURSO DE DIREÇÃO ESPECÍFICOS DO MOTORISTA, SÃO EXIBIDOS NA ABORDAGEM? SE NÃO EXIBEM, QUAIS AS PROVIDÊNCIAS? Resposta: Os agentes fazem abordagens neste sentido e os documentos são exibidos normalmente. 5 – EM CASO DE ACIDENTE COM O ÔNIBUS, O SETOR É COMUNICADO, RECEBE ALGUM RELATÓRIO, OU DE ALGUMA FORMA TEM QUE SE MANIFESTAR SOBRE O CASO? Resposta: O setor é

comunicado em casos de acidentes de trânsito envolvendo ônibus e um agente é imediatamente enviado ao local, que procede a tudo que é necessário, com os devidos registros. Houve caso de num acidente a empresa não oferecer as imagens de vídeo captadas pelo veículo coletivo, mas isso não constitui a regra, havendo sempre a boa vontade da empresa em atender à fiscalização neste particular. 6 – EM FERIADOS E FINS DE SEMANA, PROCEDE A INFORMAÇÃO DE QUE A EMPRESA DIMINUI OS HORÁRIOS A SEREM CUMPRIDOS? ISTO É PERMITIDO? QUAL A FUNDAMENTAÇÃO? COMO OCORRE ESTA FISCALIZAÇÃO? Resposta: Não procede essa informação. As alterações para diminuição de horários são sempre precedidas de ordens de serviço do setor de transporte, as quais são emitidas após analisar caso a caso, autorizando ou não a diminuição pretendida pela empresa. Isso não acontece em horários de pico ou de maior demanda de usuários, como feriados ou fins de semana. Sobre relatos de diminuição de horários, isso é possível de acontecer, mas informalmente, por responsabilidade só da empresa, não existindo comprovação neste sentido, possivelmente até pelo número reduzido de fiscais. 7 – COMO O CIDADÃO DEVE PROCEDER PARA RECLAMAR SEUS DIREITOS RELATIVOS AO TRANSPORTE COLETIVO? DE QUE FORMA O SETOR RECEBE E ENCAMINHA AS RECLAMAÇÕES, OU DETERMINA PROVIDÊNCIAS? Resposta: Existe um telefone 0800 para receber as reclamações relativas ao transporte coletivo e também às demais modalidades de transporte. Sempre que há reclamação, ela é anotada e fiscalizada, dando-se retorno das providências ao denunciante. Acrescentou que o maior número de reclamações recai sobre o atendimento prestado pelos motoristas, como correr demais ou tratar o usuário com pouca cordialidade.”

5 – Oitiva do representante da Empresa Praiamar Transportes Ltda, Humberto José Gomes Pereira, em 1º/julho/2015

“Quantos ônibus em operação existem agora? Estão todos adaptados para o transporte de portadores de necessidades especiais? Quantos veículos há em reserva para suprir eventualidades? Resposta: A empresa possui 56 veículos, já

contando os reservas, e 100% deles estão adaptados, ou seja, com acessibilidade aos portadores de deficiência física. São todos vistoriados pela Secretaria de Trânsito, comparando fiscais à garagem da empresa periodicamente para executar as vistorias. **A questão do motorista-cobrador, por que nunca foi solucionada?** Resposta: A licitação não exigia presença de cobrador, e está sendo cumprido isto; disse que essa é uma prática comum no mercado. A atribuição de cobrar faz parte do rol de atividades do motorista e há convenção trabalhista neste sentido. Registrou que nunca houve qualquer acidente por causa desse aparente acúmulo de funções. Acresceu que chega a ser uma tendência mundial, porque a cada dia que passa o volume de dinheiro dentro do ônibus diminuiu, tendo em vista o uso de cartão eletrônico, proporcionando mais segurança aos usuários e operadores. **Quando apresenta planilha para reivindicar majoração na tarifa, que órgão faz a análise de sua admissibilidade?** Resposta: Disse que não se trata de majoração, mas de reequilíbrio de contrato. A prefeitura faz análise e inclusive já auditou a planilha apresentada por ocasião dos protestos de 2013 e tudo está dentro dos termos contratuais. **A empresa tem responsabilidade de construir abrigos e manter o terminal perto do Fórum? Afinal, de quem é a responsabilidade?** Resposta: A responsabilidade não é da empresa. O terminal antigo será substituído por um novo a ser feito pela prefeitura; disse que a empresa já se propôs a construir as instalações físicas tão logo a prefeitura entregue a parte que lhe cabe, embora não seja obrigação da empresa, havendo já projeto para isso. **Como instituir tarifa mínima para percursos curtos? Há viabilidade? Como fazer para que isso se torne realidade?** Resposta: a tarifa é única para todas as linhas; somente em municípios especiais, como São Sebastião, com distritos muito distantes, "fora da curva", como se diz, é que as tarifas levam em conta essas peculiaridades. **As publicidades veiculadas interna ou externamente aos veículos, como são pagas ao Poder Municipal? Quais são os critérios para cobrar do anunciante e recolher as taxas correspondentes aos cofres públicos?** Resposta: Isso é permitido no contrato e a empresa apenas loca o espaço para a publicidade; o pagamento de taxas é feita à prefeitura municipal pela empresa locadora. **Depois que a Comissão de Assuntos Relevantes estudou a questão do transporte**

coletivo, elaborando seu relatório, o que foi feito pela empresa para melhorá-lo? Resposta: Houve investimentos, com renovação da frota, melhoria nos horários, qualificação de funcionários; colocação nos pontos de informes de horários de ônibus. **Com relação ao selo de qualidade ISO, como ficou essa questão?** Resposta: A empresa pretende renovar o ISO, mas com foco na prestação de serviços. **E sobre a reclamação de usuários?** Resposta: A empresa não tem recebido reclamação alguma através do serviço de SAC. A maioria daquilo que se recebe são currículos. **Sobre a lei “disque-denúncia”, está sendo cumprida pela empresa?** Resposta: Sim, está sendo cumprida. **Considerando o crescimento populacional (2007 a 2015) em torno de 22%, a empresa percebeu este crescimento entre seus usuários e que tipo de adequação consiste para o atendimento?** Resposta: Esse crescimento da população não refletiu proporcionalmente no número de crescimento de passageiros. **Há algum tipo de subsídio do Poder Público à empresa?** Resposta: Não, não existe qualquer subsídio. **Por que há alta rotatividade de motoristas no quadro de funcionários da empresa, sendo até de conhecimento público?** Resposta: Disse que isso aconteceu quando da construção da base de gás, quando faltavam motoristas na cidade, fato comum no mercado. Mas atualmente não é mais assim, pois todos querem preservar seu emprego e isso contribui para diminuir qualquer rotatividade de motoristas. **Em caso de assaltos, o motorista paga do bolso o prejuízo?** Resposta: Se acontece o assalto, que é pouco comum, o motorista somente paga se manteve numerário acima do estipulado pela empresa, contrariando as normas. **Sendo obrigação de a prefeitura fiscalizar a empresa, qual a relação da empresa com o órgão fiscalizador, hoje Setran? A empresa tem recebido fiscalização e está sendo autuada em alguma circunstância?** Resposta: Há um relacionamento cordial entre Poder Público e empresa prestadora de serviços. Há cobranças, sim, de parte da prefeitura e existem autuações, feitas pelo Setran, em caso de identificada alguma falha.”

6 – Oitiva do Secretário Adjunto da Secretaria Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência e do Idoso Antonio César de Lima Abboud, em 19/gosto/2015

“O QUE É MOBILIDADE? O QUE A MOBILIDADE GUARDA DE CONEXÃO COM O TRANSPORTE COLETIVO URBANO, PONTOS DE ÔNIBUS E OUTROS? Resposta: Mobilidade abrange ciclovias, pedestres, transporte coletivo, transporte de cargas – enfim, tudo que se movimenta. A lei de acessibilidade trata da questão dos coletivos em relação aos portadores de deficiência, como ônibus com dispositivos especiais e outros. Na prática, trata-se de um assunto complexo e que enfrenta naturais deficiências para a sua maturação. Mesmo Curitiba, onde os estudos e práticas estão mais avançadas, o problema subsiste. Por exemplo, um terreno acidentado, ou mal pavimentado, não permite o funcionamento perfeito e ajuste das plataformas móveis (dos ônibus) com as plataformas fixas de acesso aos coletivos, que ficam estacionárias nos pontos de ônibus. Isso não é só em Caraguá que acontece, mas em todos locais. O que houve foi uma correria somente para atender aos dispositivos da lei, por isso essa discussão é muito positiva, pois visa ao aprimoramento. O plano de Caraguá está inspirado exatamente nisso; ele veio para tentar acertar o mais possível essa situação – mas não atende, ainda, em grau de perfeição, às necessidades da população cadeirante, obesos, idosos. O plano visa a resolver a questões de longo prazo, pelo menos em dez anos. Por enquanto, todavia, o Poder Executivo planeja instalar com certa urgência o máximo de plataformas fixas, até atingir o número total, avaliado em sessenta. Disse ainda que em todas as cidades o funcionamento tem acontecido a contento, mas é preciso treinar os funcionários da empresa para que as plataformas de acesso aos coletivos cumpram com eficiência os seus propósitos, com o necessário nivelamento da plataforma móvel com o solo do ponto de ônibus. Quanto às plataformas fixas nos pontos de ônibus, entende que essa providência é de responsabilidade da prefeitura municipal e somente as plataformas móveis (dos coletivos) é que competem à empresa concessionária do serviço público de transporte coletivo. Acrescentou que os

contatos mantidos com diretores da empresa a respeito das questões de acessibilidade sempre se pautaram pela cordialidade. Apesar disso, dá conta da existência de reclamações, cerca de três por semana formalmente, mas incontáveis casos de queixas prestadas informalmente.”

7 – Ofícios expedidos durante os trabalhos

Afora os depoimentos, a Comissão expediu ofícios de solicitação de documentos, conforme descritos abaixo:

1 – nº 09/14, ao prefeito, solicitando informações sobre a arrecadação de ISSQN incidente sobre as atividades de transporte coletivo, mais metodologia aplicada para identificar valores e sua fundamentação jurídica;

2 – nº 13/15, ao prefeito, solicitando cópia integral da última pesquisa realizada de satisfação dos usuários de transporte público, conforme exigência contratual; informar sobre providências para criação do Conselho Deliberativo de Transporte Público Coletivo, conforme proposto pelo chefe do Executivo;

3 – nº 19/15, ao prefeito, solicitando cópia completa do edital da licitação que deu origem à concessão e suas eventuais alterações; cópia completa do contrato celebrado e eventuais alterações e aditamentos; informar a situação jurídica perante o Tribunal de Contas do Estado em relação contrato entre a prefeitura e a empresa prestadora de serviços em análise naquele órgão;

4 – 23/15, ao prefeito, reiterando os termos do ofício 13, que pediu informes sobre pesquisa de satisfação dos usuários do transporte coletivo;

5 – 25/15, ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, TCESP, solicitando informações sobre a análise do contrato 73/07, entre a prefeitura e a empresa prestadora de serviços de transporte coletivo. E mais: que irregularidades foram encontradas e se elas são sanáveis ou insanáveis, e se têm o poder de anular o certame se convalidadas.

6 – 27/15, ao presidente da Câmara, solicitando obter junto ao TCESP cópia integral do processo que analisa a licitação e o contrato dela decorrente relativo à empresa de transporte coletivo;

7 – 29/15, ao prefeito, solicitando: informar o nome de todas as empresas que participaram do processo licitatório; cópia integral das propostas apresentadas por cada licitante; cópia do ato de nomeação dos membros da comissão que realizou a licitação do transporte público; ata de julgamento das propostas e termo de adjudicação à empresa vitoriosa; cópia de eventuais recursos apresentados e atas das reuniões de julgamento; cópia do termo de homologação firmado pela autoridade;

8 – 30/15, ao prefeito, solicitando: cópia do comprovante de retirada do edital pelas empresas que participaram do certame; cópia do comprovante do pagamento das custas por cada empresa; cópia da defesa apresentada pela Prefeitura de Caraguatatuba refutando os apontamentos do TCESP no processo TC-001563/007/07, em que se analisa o contrato de prestação de serviços pela empresa de transporte coletivo; cópia do recurso apresentado ante o insucesso da defesa, formulado pela prefeitura de Caraguatatuba;

9 – 31/15, ao prefeito, solicitando: cópia integral de documento referido pelo TCESP em sua publicação de 07 de abril de 2015 (memoriais, justificativas e documentações); enviar cópia dos anexos de publicações referidos na comunicação Secad-Sajur de 10/09/15.

Em relação à prefeitura municipal, as respostas vieram a contento, mas nem todas completas, o mesmo não se podendo dizer em relação ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, que declinou de prestar as informações objetivamente formuladas, e ainda sugeriu acompanhar as publicações pela internet. Foram recebidos, ainda: carta de 27/08/15, da empresa Praiamar, informando a realização de investimentos no transporte público, com a aquisição de 15 ônibus novos; ofício nº 43/15, da Secretaria de Trânsito, respondendo a indagações e informando a criação de comissão interna para tratar de assuntos de transporte público, com reuniões semanais, tudo visando à final criação do Conselho Deliberativo de Transporte Público,

conforme promessa pública feita pelo prefeito municipal durante as manifestações de 2013.

III – Análise das provas colhidas

1 – Narradas no Relatório Final da CAR

a – Dupla função do motorista de ônibus

A denúncia de possível irregularidade de o motorista também fazer as vezes do cobrador durante os deslocamentos foi apresentada em vários momentos. Há, de fato, descontentamento dos motoristas e dos usuários de ônibus, que naturalmente entendem que estão sujeitos à insegurança durante os trajetos, com possibilidade de ocorrência de acidentes pelo desvio da atenção do condutor. Também se alega que atividade extra do motorista implica considerável atraso na viagem, chegando-se a mencionar que numa linha como a da Tabatinga, as interrupções do motorista para voltar troco poderia ocasionar um retardo de até 30 minutos.

Embora esses argumentos sejam consistentes, apurou-se que não há irregularidade nessa prática adotada pela empresa, já que seria algo decidido pela Justiça do Trabalho, que entende que a atividade de cobrador está ligada à atividade de motorista. Em sua fala durante a reunião com membros do Sindicato dos trabalhadores em empresas de ônibus (fls. 30), a doutora Rosana da Graça Cunha Soares Borges, advogada da instituição, se manifesta no sentido de que essa acumulação de funções não é proibida pelo TST, que entende tratar se de atividade compatível com a função de motorista.

O diretor da Empresa Praiamar, Humberto José Gomes Pereira (fls. 534/535), assim se manifesta a respeito do assunto:

“A licitação não exigia presença de cobrador, e está sendo cumprido isto; disse que essa é uma prática comum no mercado. A atribuição de cobrar faz parte do rol de atividades do motorista e há convenção trabalhista neste sentido. Registrou que nunca houve qualquer acidente por causa desse aparente acúmulo de funções. Acresceu que chega a ser uma

tendência mundial, porque a cada dia que passa o volume de dinheiro dentro do ônibus diminuiu, tendo em vista o uso de cartão eletrônico, proporcionando mais segurança aos usuários e operadores.”

CONCLUSÃO - Embora seja legal sob a ótica do TST a dupla função, uma previsão contratual poderia criar a figura do cobrador, conforme a CAR registrou em seu parecer final, no sentido de que tal exigência fosse feita pela Administração Pública, por meio de adendo ao contrato, ainda que essa providência se traduzisse em aumento de custo a ser integralizado na planilha ou suportado exclusivamente pelo Tesouro. Afinal, a possibilidade de acidentes é real e por isso clama por solução preventiva, com o consequente ganho de tempo em cada viagem e geração de novos empregos.

SUGESTÃO – Alterar o contrato com a empresa de transporte público coletivo para fazer constar a figura do cobrador, retirando-se essa incumbência dos motoristas, como meio de se oferecer conforto e segurança aos usuários, com eventual cobertura dos custos por previsões em planilha ou suporte direto pelo Erário. Prever essa necessidade na celebração de contratos futuros.

b – Questões trabalhistas da empresa

A sede própria de resolução de denúncias neste sentido é a Justiça do Trabalho. Abona-se a decisão a que chegou a Comissão de Assunto relevante, no sentido de que se apóiam integralmente as reivindicações dos funcionários da empresa, desde calcados em direitos reais, sendo esta uma condição primordial para se obter um ambiente favorável de trabalho. Com efeito, os conflitos de interesses envolvendo os trabalhadores na empresa de ônibus e a sua direção são inúmeros e precisam ser analisados caso a caso para se obter a melhor solução possível. Prova disso é a informação obtida através de certidão junto à Justiça do Trabalho (fls. 500/503), onde se verificam dezenas de processos abertos para composição de conflitos envolvendo a empresa que hoje presta serviços de transporte coletivo.

CONCLUSÃO – Entende a comissão que de fato reina um ambiente desfavorável aos funcionários motivado pela forma abusiva com que a empresa de ônibus se relaciona com seus empregados, ditando suas normas

que, conforme se demonstra acima, muitas vezes são questionadas juridicamente, pelo absurdo de que algumas delas se revestem, como carga horária de trabalho de 18 horas.

c – Ônibus adaptados para cadeirantes; acessibilidade aos veículos

A Lei Federal nº 12.587/12, de 03/01/2012, remeteu ao Decreto Federal nº 5.296/04, de 02/12/2004, que trata de normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, as providências a serem adotadas no nível municipal para garantir a acessibilidade. O artigo 38 desse Decreto, em seu § 3º, deu o prazo de 120 meses para a implementação das medidas no município e esse prazo terminou em 1º de janeiro de 2014. Portanto, a frota dos ônibus do transporte público urbano deve estar 100% acessível.

Ao abordar o tema *coletivos adaptados a cadeirantes*, a Agente de Trânsito e Transporte Juliana Alfaro de Nardi (fls. 315/318) assim se manifestou:

“Sabe que a empresa cumpre sua obrigação com relação a este item. O que tem ocorrido é que às vezes o sistema de içamento não funciona a contento por dificuldades dos locais de parada, pois agentes do solo fazem emperrar a sua parte mecânica, como areia e outros, presentes nas laterais até de vias pavimentadas. O setor tem fiscalizado esse item normalmente.”

Outro agente de trânsito, Wagner Leandro da Silva (fls. 527/528), contudo, aborda com mais profundidade a questão:

“A fiscalização até o momento avaliou, com certificação por selo, neste ano, cerca de 20 veículos, não tendo podido completar toda a frota por falta de agentes disponíveis para a realização dos trabalhos, que consistem em diversos itens a serem vistoriados. Não sabe dizer se os ônibus adaptados para cadeirante suprem plenamente à demanda, mas todas as reclamações neste sentido são levadas em conta pela fiscalização, que age de imediato. Disse ainda que os ônibus mais modernos não apresentam problemas no mecanismo de içamento, porém, os mais antigos, sempre apresentaram

avarias, na maioria das vezes por problemas alheios à responsabilidade da empresa, como emperramento pela presença de poeira e outros, já que operam por mecanismos hidráulicos e não pneumáticos, que são mais resistentes.”

Verdade é que as condições das vias públicas não ajudam, conforme salientou os mencionados agentes de trânsito. O Diretor da Empresa Praiamar, Humberto José Gomes Pereira (fls. 534/535), confirmou o cumprimento da obrigação:

“A empresa possui 56 veículos, já contando os reservas, e 100% deles estão adaptados, ou seja, com acessibilidade aos portadores de deficiência física. São todos vistoriados pela Secretaria de Trânsito, comparecendo fiscais à garagem da empresa periodicamente para executar as vistorias.”

Já o Secretário-Adjunto da Secretaria Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência e do Idoso, Sepedi, Antonio César de Lima Abboud (fls. 548/549) falou sobre a solução definitiva para o problema com a construção de rampas fixas. Disse o depoente:

“Por exemplo, um terreno acidentado, ou mal pavimentado, não permite o funcionamento perfeito e ajuste das plataformas móveis (dos ônibus) com as plataformas fixas de acesso aos coletivos, que ficam estacionárias nos pontos de ônibus. Isso não é só em Caraguá que acontece, mas em todos locais.”

[...]

“Por enquanto, todavia, o Poder Executivo planeja instalar com certa urgência o máximo de plataformas fixas, até atingir o número total, avaliado em sessenta. Disse ainda que em todas as cidades o funcionamento tem acontecido a contento, mas é preciso treinar os funcionários da empresa para que as plataformas de acesso aos coletivos cumpram com eficiência os seus propósitos, com o necessário nivelamento da plataforma móvel com o solo do ponto de ônibus. Quanto às plataformas fixas nos pontos de ônibus, entende que essa providência é de responsabilidade da prefeitura municipal e somente as plataformas móveis (dos coletivos) é que

competem à empresa concessionária do serviço público de transporte coletivo.”

CONCLUSÃO – a empresa cumpre a questão da acessibilidade. As reclamações que ainda acontecem devem ser carreadas à Prefeitura Municipal para que determine o que for do seu alcance para melhorar as condições de atendimento ao deficiente físico, já que são ocorrências adversas e alheias ao controle da empresa que propiciam um mau funcionamento dos mecanismos.

SUGESTÃO – construir as plataformas fixas a que se refere o Secretário-Adjunto César Abboud, conforme ainda está previsto na legislação de mobilidade urbana introduzida pela administração pública.

d – Terminal de ônibus próximo do fórum

Sobre a situação caótica em que se encontra o terminal de ônibus na praça localizada defronte ao fórum, a Agente de Trânsito e Transporte Juliana Alfaro de Nardi (fls. 315/318) assim se pronunciou:

“O setor não fiscaliza o terminal de ônibus mencionado em sua infraestrutura. Sabe que está sendo projetado um novo terminal para entrar em funcionamento nas imediações. Disse que não recebe reclamações de usuários sobre as condições de utilização do local, não sabendo como essa questão é encaminhada na prática. Também não sabe a quem atribuir responsabilidade em casos de equipamentos em mau estado.”

O agente de trânsito Wagner Leandro da Silva (fls. 527/528) também falou sobre a questão:

“Não sabe dizer de quem é a responsabilidade pelo terminal defronte do fórum, nem se houve qualquer autuação da fiscalização por esses motivos. Sabe, contudo, que o Ministério do Trabalho andou notificando por irregularidades trabalhistas encontradas no local. Sabe, também, é que está em fase de construção um novo terminal próximo dali, perto ao Lojão do Dé, sendo essa construção, ao que consta, de responsabilidade da empresa que explora os serviços de transporte coletivo.”

O Diretor da Empresa Praiamar, Humberto José Gomes Pereira (fls. 534/535) que assim se manifestou sobre as condições de funcionalidade do terminal defronte ao fórum:

“A responsabilidade não é da empresa. O terminal antigo será substituído por um novo a ser feito pela prefeitura; disse que a empresa já se propôs a construir as instalações físicas tão logo a prefeitura entregue a parte que lhe cabe, embora não seja obrigação da empresa, havendo já projeto para isso.”

CONCLUSÃO - A CAR entendeu que a manutenção do local compete à prefeitura, que é a responsável pelas irregularidades que lá se verificam. Ademais, por se tratar de praça pública, lá não é o local ideal para se implantar um terminal de ônibus urbanos, privando-se a população de um local próprio de lazer e ainda sujeitando-a a se defrontar com cenas inconvenientes, de funcionários almoçando ao relento e a degradante visão de um banheiro em péssimas condições, além de ser utilizado por ambos os sexos indiscriminadamente.

SUGESTÃO - A paralisação dos serviços naquela praça, através de intervenção, construindo-se o terminal em outro ponto. Esta CPI abona a conclusão a que chegou a comissão anterior.

e – Preço elevado da tarifa

É comum as pessoas reclamarem dos preços em geral, achando tudo muito caro. É compreensível; afinal, pagando-se menos por serviços e produtos, aumenta-se por via indireta o orçamento doméstico, podendo-se suprir a uma demanda maior de necessidades.

No tocante ao transporte coletivo urbano o caso não é diferente e apenas um item pode responder a esta indagação: a planilha de custos apresentada pela empresa para embasar o pedido de reajustes no valor das tarifas. Não se sabe, contudo, se essa planilha é devidamente analisada no âmbito da Prefeitura Municipal. É altamente complexa e sua interpretação depende da avaliação de um especialista no assunto.

Vistoriando os documentos juntados ao processo (fls. 798/803), verifica-se que nem a prefeitura saberia dizer se os preços praticados são condizentes com a

realidade vivida. Tanto que o prefeito se manifestou pela contratação de uma empresa para analisar a situação e assim concluir, dentre outras coisas, se o preço cobrado seria justo ou não. Sem esse parecer, seria difícil fazer-se afirmação neste sentido, porque que a assertiva estaria desprovida de alicerce sólido.

Quando da feitura de seu relatório, a Comissão de Assunto Relevante, a CAR, viu-se impossibilitada de aferir se o preço das tarifas estava afinado com a realidade dos custos e necessidade de lucro pela empresa. Alegou não ter tido acesso às planilhas. Sabe-se, agora, que mesmo tendo recebido as planilhas em mãos, tal conclusão não lhe seria possível, dada a complexidade da interpretação.

De qualquer forma, razão assiste aos munícipes quando protestam contra os preços das tarifas, diante da nebulosidade dos elementos a serem interpretados e que permitiriam a identificação dos custos reais.

CONCLUSÃO - Esta CPI legitima o resultado da CAR e também conclui por aguardar-se a manifestação do Ministério Público local, que avocou para si as investigações acerca da verificação da pertinência dos preços cobrados diante das informações das planilhas apresentadas em cada pedido de reajuste de preços. O assunto está sendo tratado pelo Inquérito Civil nº 1483/13, ainda em andamento na Promotoria Pública local, devendo-se esperar o seu desfecho para então a Câmara Municipal se posicionar diante da questão.

SUGESTÃO – Aguardar a conclusão do inquérito civil pelo Ministério Público local. Cobrar o prefeito a contratação de empresa de auditoria e a criação de conselho de usuários de ônibus.

f – Outras irregularidades no transporte coletivo

A comissão pondera que a falta de efetiva fiscalização de parte do poder concedente é o ponto inicial e gerador de todas as irregularidades verificadas nos serviços de transporte urbano. Portanto, pouca valia teria citar caso a caso todas as mazelas, vez que somente uma fiscalização efetiva cumpriria o objetivo de se pôr fim a este estado anômalo, de maneira ampla e efetiva,

solucionando, de uma só penadada, todas as questões suscitadas – ou, ao menos, providenciando seu encaminhamento. Diz o relatório da CAR:

“A fiscalização, ao que se vê, se apresenta no geral dos casos falha, até inexistente, resultando daí a insatisfação de parte dos usuários, unânimes em criticar e chegar ao ponto de zero ser a nota preponderante quando avaliam o atendimento que recebem. A fiscalização, assim condescendente, apenas promove a acomodação da empresa fiscalizada, que não se vê compelida e a cumprir aquilo a que o contrato a obriga e faz ouvidos surdos aos apelos da população. Ao que parece, é a omissão do poder público em exercitar o seu poder fiscalizatório que produz toda a lambança que presenciamos em termos de serviços de transporte público coletivo”.

As críticas apresentadas de modo geral pela população dando conta do mau atendimento de parte da empresa que explora os serviços de transporte coletivo urbano vêm de décadas atrás. Não constituem novidade. Muito já se debateu a respeito e se discutiu nesta Câmara Municipal. Em todos os embates, a solução apresentada foi a implementação de rigor na fiscalização. Palavras ecoam e até hoje e não encontraram guarida.

O fato é que tem se revelado difícil fiscalizar a empresa de ônibus –aliás, como se tem notícia, ocorre em todo o país–, às vezes por motivos óbvios, e às vezes por motivos não tão óbvios assim. A empresa não se deixa fiscalizar, por entender, talvez, de modo conveniente, que já esteja prestando um bom serviço. Os fiscais, ou não são treinados para um exercício pleno e eficiente das funções, ou não são aparelhados, ou, por motivos outros, não conseguem desenvolver um trabalho a contento. Talvez até por problemas estruturais o poder concedente não tem sido eficaz no seu dever fiscalizador.

A Câmara Municipal, por sua vez, embora seja o receptáculo das reclamações públicas, pouco pode fazer institucionalmente a respeito, e timidamente age apresentando sugestões de melhorias nisso ou naquilo, ou, por vezes, criando comissão específica, que igualmente fica no campo das “sugestões”. Diferente das demais, a última comissão de assunto relevante, em que os esforços concentrados dos vereadores Vilma Teixeira de Oliveira Santos, Presidente da CAR, mais Renato Leite Carrijo Aguilár, Relator, e Elizeu Onofre

da Silva, Membro, que levaram mais a fundo os trabalhos, o relatório final chegou ao ponto de solicitar a constituição de uma CPI, apresentando suas motivações para tanto. Devido à consistência desse trabalho, os demais vereadores assentiram em criar esta CPI, que ora confirma os trabalhos da CAR e propõe providências que se pretendem saneadoras das questões apontadas.

CONCLUSÃO – Não poderia ser outra a não ser entender que a falta de fiscalização eficiente é a motivação de todas as irregularidades de que se tem notícia na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

SUGESTÃO – Criar o poder concedente, definitiva e exclusivamente e em condições plenas de trabalho, um setor próprio dedicado somente ao exercício deste tipo de fiscalização, atuando em parceria com o Conselho Deliberativo de Transporte Coletivo, a ser criado, na exata interpretação das palavras do chefe do Executivo.

2 – Levantadas durante a execução dos trabalhos

a – Criação do Conselho Deliberativo de Transporte Público

Quando das famigeradas manifestações públicas de junho de 2013, em que protestos ganharam as ruas e acabaram chegando aos poderes municipais, existindo, dentre outras cobranças, também a de maior qualidade nos serviços de transporte coletivo, o prefeito de Caraguá foi interpelado quanto à criação do Conselho Deliberativo de Transporte Público pelos próprios manifestantes e assentiu nessa criação.

Às folhas 801 consta:

“Em reunião realizada na noite da última quarta-feira, em Caraguatatuba, entre integrantes do Movimento Acorda Caraguá, prefeito Antonio Carlos da Silva (PSDB) e vereadores, ficou acordado que a implantação do Conselho Municipal de Transporte Coletivo e a realização de uma auditoria no serviço prestado pela empresa Praiamar, são algumas das medidas a serem adotadas com o objetivo de fiscalizar e melhorar o

serviço de transporte público no município. Encontro ocorreu após as manifestações registradas nos últimos dias que culminaram com a redução no valor da tarifa, de R\$ 3 para R\$ 2,80 e que entrou em vigor ontem.

Mesmo com o atendimento a essa reivindicação, os integrantes do movimento deixaram claro que não era só o valor da passagem, mas vários aspectos do setor que precisam ser alterados, entre eles, a qualidade do serviço oferecido pela empresa que é concessionária do serviço de transporte urbano.”

O recorte de fls. 799, diz, em trecho:

“O ponto central da reunião ocorreu quando os integrantes da sociedade sugeriram a criação de um Conselho Municipal de Transporte Coletivo. O qual terá competências de fiscalizar a qualidade do transporte coletivo prestado na cidade, o cumprimento das normas técnicas e da legislação vigente afeta ao tema, pois tal conselho terá poderes deliberativos. O Conselho será composto em uma metade de representantes do poder público e outra metade por integrantes da sociedade civil organizada, ou seja, 50% (cinquenta por cento) para cada uma das partes.

O chefe do executivo disse ainda que os outros itens da pauta de reivindicações, para que possam ser atendidos, ficam pendentes de laudo técnico para aferição dos custos que a empresa tem. Para tanto, será contratada uma empresa que elaborará um parecer técnico detalhado, o qual conterá dados acerca das linhas de transporte e se há a necessidade de criação de novas, os custos de operação, gastos com pessoal, diesel, entre outros aspectos.”

Nas folhas 802 consta:

“Outra medida adotada pelo prefeito diz respeito às melhorias no transporte público. Segundo ele, uma empresa será

contratada para fazer um diagnóstico sobre o funcionamento do transporte e as adequações necessárias após as melhorias viárias implantadas. 'Houve uma herança com a renovação do contrato com a empresa (até o ano de 2037), sem que fosse feito esse levantamento. Agora há necessidade desses ajustes', antecipou.

Isso significa que a empresa verá qual o real número de linhas necessário, quantas ruas, quantas avenidas, os horários adequados de pico. "Não temos mais uma cidade de 40, 50 mil habitantes". Ele acrescentou ainda que "neste momento, vamos dar a redução da tarifa. Se o diagnóstico elaborado concluir que os serviços da empresa não é bom, vamos rever a concessão e até nova licitação. Só não entendo porque não houve manifestação quando a concessão foi renovada em mais 15 anos. É uma herança da antiga gestão".

Antonio Carlos comentou também as outras reivindicações feitas pela população na questão do transporte público. 'Bilhete único, tarifa por trecho, cobradores nos veículos são assuntos que não podemos discutir em manifestações e sim sentar, analisar planilhas, discutir o contrato, enfim, estudar tudo minuciosamente'.

Em seu depoimento de folhas 315/318, a Agente de Trânsito Juliana Alfaro de Nardi, em relação à criação do Conselho Deliberativo de Transporte Coletivo, disse nada conhecer sobre o assunto. Contudo, através do ofício nº 43/2015, 07/05/2015, o secretário Cláudio Miguel Marques Longo, da Secretaria de Trânsito-Setran, informa que foi criada uma comissão interna para tratar de assuntos relacionados ao transporte público coletivo convencional, com reuniões semanais, contando também com representantes da empresa Praiamar Ltda, e que "está em fase de criação o Conselho Deliberativo de Transporte Público, com a participação de representantes de outras modalidades de transporte público e da sociedade civil".

CONCLUSÃO – A Comissão Parlamentar de Inquérito abona integralmente a criação de um Conselho Deliberativo de Transporte Coletivo, desde que integrado em sua maioria por usuários dos serviços e tenha realmente caráter

investigativo, de orientação e deliberativo, com capacidade ainda de analisar planilhas de custo, e sobre elas emitir parecer, e baixar instruções objetivando ao aprimoramento dos serviços públicos de ônibus urbanos.

SUGESTÃO – Elaborar um projeto de Emenda à Lei Orgânica Municipal criando o referido conselho no rol daqueles já existentes e fixando, na parte das disposições transitórias, prazo improrrogável para a sua efetiva entrada em funcionamento a partir da edição de lei ordinária dispendo sobre a sua criação, além de descrever sucintamente suas principais competências.

b – Ilegalidade na licitação que permitiu a contratação da atual empresa prestadora dos serviços de transporte público

Com a edição da Lei Municipal nº 2.265, de 31/05/2006, que criou o sistema municipal de transporte e circulação no município de Caraguatatuba, adequando a legislação municipal à federal, em especial ao Código de Trânsito Brasileiro, o município chamou a si a necessidade de realizar licitação para a concessão dos serviços públicos de transporte coletivo, conforme consta de seu artigo 27 (fls.145), que assim dispõe:

“Art. 27 – Após atendidas as exigências da Legislação Federal pertinente e o disposto nesta Lei, fica o Poder Executivo autorizado a conceder, mediante licitação, os serviços de operação do sistema de transporte coletivo de Caraguatatuba.”

Dando cumprimento à disposição legal, a prefeitura de Caraguatatuba iniciou o processo licitatório para a concessão dos serviços de transporte público coletivo em 2006, nomeando a comissão de licitação em 28/06/2006, através do Decreto Municipal nº 77/06, alterado depois pelo Decreto Municipal nº 23/2007, de 12/03/2007. O processo licitatório teve de fato início com a deflagração da Concorrência Pública nº 13/06 – Edital nº 46/06 (fls.456), de 19/01/2007, cujo extrato foi publicado nos dias 20 e 21/01/2007, edição do jornal regional Imprensa Livre. A licitação foi realizada na modalidade Concorrência Pública, do tipo melhor técnica e preço, com exclusividade nos serviços e prazo de 15 (quinze) anos, renovável por igual período, ao valor

total de R\$ 58.191.016,91 (cinquenta e oito milhões, cento e noventa e um mil, dezesseis reais e noventa e um centavos).

Realizado todo o trabalho da comissão de licitação, da qual participaram, conforme fls. 554, as empresas Praiamar Transportes Ltda (endereço: rua Marechal Hermes da Fonseca, 73, Poiares, Caraguatatuba-SP), Valadarense Transporte Coletivo Ltda (rua Manoel Byrro, 361, Vila Bretas, Governador Valadares-MG) e Associação Paulistana dos Condutores de Transporte Complementar da Zona Leste (rua Joaquim Marra, 1.783, Vila Matilde, São Paulo-SP), a homologação do certame, declarando vitoriosa a empresa Praiamar Transportes Ltda, se deu em 18/06/2001 (fls. 651), firmada pela autoridade máxima do município, ou seja, o prefeito municipal, nos seguintes termos:

“Concorrência nº 13/06 – Homologação – José Pereira de Aguilar, Prefeito do Município de Caraguatatuba, à vista da decisão da Comissão Especial de Licitação, HOMOLOGO para que produza seus efeitos legais a Concorrência nº 13/06, que tem por objeto a contratação de empresa para concessão da prestação dos serviços regular de transporte coletivo urbano e rural de passageiros do município de Caraguatatuba, ADJUDICANDO a empresa PRAIAMAR TRANSPORTES LTADA., nos termos do que dispõe a Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações. Caraguatatuba, 18 de junho de 2007. (a) José Pereira de Aguilar – Prefeito Municipal.”

Assim, em 22/06/2006 foi lavrado o contrato de prestação de serviços de transporte público coletivo urbano entre a Prefeitura Municipal de Caraguatatuba e a empresa Praiamar Transportes Ltda (fls. 458/472), contrato este que recebeu o número 73/07 nos registros de controle da administração municipal.

Instado a analisar o mencionado contrato 73/07, o Egrégio Tribunal de Contas do Estado de São Paulo assim se manifestou sobre ele, em 07/04/2015, conforme consta das fls. 497/498:

“[...] Vistos. Tratam os autos do Contrato nº 73/07, datado de 22 de junho de 2007, celebrado entre a Prefeitura Municipal de Caraguatatuba e a empresa Praiamar Transportes Ltda., objetivando a concessão da exploração e prestação, com exclusividade, de serviço de transporte coletivo urbano e rural de passageiros no Município de Caraguatatuba, no valor estimado de R\$ 58.191.016,91 (cinquenta e oito milhões cento e noventa e um mil dezesseis reais e noventa e um centavos) e prazo de 15 (quinze) anos. A instrução da matéria esteve a cargo da Unidade Regional de São José dos Campos/UR-07, cujo relatório, acostado às fls. 1597/1610, destacou as seguintes impropriedades:

(a) descumprimento do inciso IX do artigo 6º c/c do inciso I do §2º do artigo 7º da Lei de Licitações, devido à ausência de um projeto básico com todos os elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica, e que possibilite a avaliação do custo da obra, em razão de:

- (i) falta de informações quanto à redução da quantidade de veículos da frota de 40 (atual) para 35 (licitação);
- (ii) ausência de demonstração do cálculo utilizado para apurar o montante total do contrato de R\$ 58.191.016,91; e
- (iii) não apresentação dos valores referentes aos custos de todo o sistema de transporte, visto que omite a quantidade de quilômetros a serem percorridos pelos Micro-ônibus;

b) descumprimento do §1º do artigo 40 da Lei de Licitações, devido à ausência de assinatura no Edital e rubrica nas folhas do texto editalício;

(c) descumprimento do inciso II do artigo 30 da Lei de Licitações, devido à ausência de exigência de indicação das instalações e aparelhamento adequado e disponível para a realização do objeto da licitação;

(d) descumprimento do inciso I do §1º do artigo 3º da Lei de Licitações, devido a previsão no ato de convocação de cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou

frustrem o caráter competitivo, tendo em vista a exigência na proposta técnica de conhecimento dos problemas de todas as linhas, objeto da licitação, cuja informação somente a empresa que prestava os serviços possuía (Praiamar Transportes Ltda.);

(e) divergência entre os membros que participaram das reuniões da Comissão Especial de Licitação e o Decreto Municipal nº 77/06;

(f) descumprimento do inciso XII do artigo 38 da Lei de Licitações, devido à ausência de apresentação do comprovante de retirada do edital, ainda que requisitado;

(g) descumprimento do artigo 41 TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO Gabinete do Conselheiro Dimas Eduardo Ramalho TC-001563/007/07 GCDER da Lei de Licitações, devido à inabilitação da empresa Valadense que atendeu integralmente o Edital, sendo que a Comissão de Licitação alega indevidamente que a prova de regularidade com a Fazenda Estadual não está dentro do prazo de validade e que o Atestado de Capacidade Técnica não está dentro do prazo de 60 (sessenta) dias do prazo de emissão;

(h) atribuição de ponto referente à Certificação ISO à empresa vencedora, quando a mesma apresentou Certificação vencida em 11/02/07, sendo que a abertura dos envelopes ocorreu em 13/03/07;

i) descumprimento do §3º do artigo 109 da Lei de Licitações, devido à ausência de comprovação de comunicação aos demais licitantes dos recursos interpostos;

(j) descumprimento do §4º do artigo 109 da Lei de Licitações, devido à ausência de manifestação de todos os membros da Comissão Especial de Licitação;

(k) descumprimento do artigo 5º da lei nº 8.987/95, devido à ausência, nos autos, de publicação do ato justificando a conveniência da outorga da concessão, caracterizando seu objeto, área e prazo, antes do edital de licitação;

(l) descumprimento da Instrução nº 02/02 deste E. Tribunal de Contas, devido à remessa do contrato fora do prazo; e

(m) descumprimento do inciso III do artigo 55 da Lei de Licitações, devido à ausência de cláusula referente ao valor total estimado do contrato.

Notificada (fls. 1617), a Prefeitura Municipal de Caraguatatuba juntou aos autos as justificativas e documentação de fls. 1632/1679.

A Assessoria Técnica, às fls. 1684/1694, opinou pela irregularidade da licitação e do decorrente contrato, no que foi acompanhada por sua Chefia (fls. 1695).

A Prefeitura Municipal de Caraguatatuba, por suas Procuradoras Municipais, juntou Memoriais às fls. 1698/1785 e 1787/1801.

A SDG, às fls. 1803/1804, destacou a questão relativa à adoção, no caso em tela, da melhor técnica e menor tarifa, apesar da jurisprudência desta Casa ser, em princípio, contrária à escolha da aludida modalidade licitatória na hipótese de concessão de serviço de transporte coletivo e propôs notificação à Origem para esclarecimentos.

Notificados os interessados (fls. 1805/1806), vieram aos autos às justificativas e documentação de fls. 1812/1938 e 1939/1944.

Ante o acrescido, retornem os autos à SDG para manifestação especialmente acerca da adoção, na presente licitação, da modalidade melhor técnica e menor tarifa.

Publique-se. G.C., em 07 de abril de 2015.

DIMAS EDUARDO RAMALHO – CONSELHEIRO.”

A análise do contrato vem se arrastando no TCESP desde 2007, e até o dia 17 de outubro de 2015 não havia novidade além da publicação transcrita acima. Nota-se que os procedimentos naquele Tribunal primam pelo excesso de zelo burocrático, sem prazo fatal para conclusão dos trabalhos de análise. Ao menos é isso o que se conclui da observação da tramitação constante no site

do Tribunal, relativamente ao mencionado processo 1563/007/07, conforme se depreende da folha 499:

“Despachos:

Conselheiro Dr. Marcos Renato Böttcher: Despacho assinado em 21/01/2009 e publicado no Diário Oficial em 23/01/2009;

Conselheiro Dr. Eduardo Bittencourt Carvalho: Despacho assinado em 27/05/2010 e publicado no Diário Oficial em 27/05/2010;

Conselheiro Dr. Eduardo Bittencourt Carvalho: Despacho assinado em 25/03/2011 e publicado no Diário Oficial em 26/03/2011;

Conselheiro Dr. Dimas Eduardo Ramalho: Despacho assinado em 01/10/2014 e publicado no Diário Oficial em 02/10/2014;

Conselheiro Dr. Dimas Eduardo Ramalho: Despacho assinado em 10/04/2015 e publicado no Diário Oficial em 11/04/2015.”

A Comissão Parlamentar de Inquérito, necessitando de informações objetivas e partindo da premissa constitucional de que o Tribunal de Contas é órgão auxiliar das Câmaras Municipais, fez endereçar ao TCESP o ofício nº 25 (fls. 515), com as seguintes indagações:

“1 – Que irregularidades foram detectadas no processo licitatório? Trata-se de irregularidades sanáveis ou insanáveis? Têm o poder, caso se convalidem em análise final, de anular o respectivo certame?

2 – Que irregularidades foram detectadas no contrato de concessão? Igualmente, são sanáveis ou insanáveis? Caso essas irregularidades restarem comprovadas, elas fulminariam a validade do contrato?

3 – Informar em que pé se encontram as análises acima mencionadas (licitação e contrato), ainda que não definitivas, bem assim sobre o prazo para decisão do TCE acerca dos temas.”

A resposta recebida, através do ofício CG.C. DER nº 1893/2015 (fls. 540), todavia, não esclarece acerca do que foi questionado:

“ [...] informo a Vossa Senhoria que o processo TC-001563/007/07, que trata de contrato firmado entre a Prefeitura Municipal de Caraguatatuba e a empresa Praiamar Transportes Ltda está em trâmite nesta Corte, sem decisão definitiva da matéria.

Esclareço que o acompanhamento dos autos pode ser realizado por meio da consulta cidadã, no sítio do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.”

Embora não se tenha em mãos uma indicação precisa do órgão de análise técnica, e auxiliar das Câmaras Municipais, é de concluir que as irregularidades apontadas na análise do auditor do órgão de contas são bastante significativas do ponto de vista legal, restando o entendimento, ao menos aos olhos desta CPI, de que o julgamento implicará a anulação da licitação feita, determinando-se a realização de outra em seu lugar, desta feita com obediência aos ditames da Lei Federal 8.666/93, que regula as licitações públicas.

Outro não foi o desfecho em caso semelhante ocorrido na cidade de Iguape-SP, oportunidade em que o TCESP determinou a anulação da licitação e realização de outra. Juntada aos autos (fls. 513), a publicação do próprio Tribunal de Contas informa:

“Tribunal de Contas determina anulação de edital em Iguape.
08/07/15 – SÃO PAULO – O colegiado do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCESP), reunido no plenário José Luiz de Anhaia Mello, determinou que a prefeitura de Iguape anule o edital promovido pela prefeitura de Iguape com objetivo de outorga dos serviços de concessão de transporte coletivo de passageiros.

O voto, da lavra do Auditor Substituto de Conselheiro, Alexandre Manir Figueiredo Sarquis, destaca que houve ausência à menção da lei de mobilidade urbana (Federal 12.587/12). ‘Mais do que isso, o edital deixou de observar condições essenciais para formalização de uma concessão de serviço público, inclusive sob a égide unicamente da lei geral’, apontou.

O Relator finalizou que, caso a administração decida lançar um novo edital com o mesmo objeto, deverá atentar para o disposto na legislação vigente, bem como contido na lei de concessões.”

Veja-se que a simples omissão de menção à lei de mobilidade urbana foi razão suficiente para o Tribunal de Contas anular o certame, realizado a partir de 2012. No caso de Caraguatatuba, que remonta a 2007, os apontamentos de irregularidades chegam a relacionar quinze itens distintos, igualmente de descumprimento de legislação. Logo, a conclusão a que se chega é de o Tribunal deve manter os mesmos critérios de julgamento.

Vale ressaltar que uma Comissão Parlamentar de Inquérito - CPI não está adstrita, para formular suas conclusões, à decisão de outros órgãos administrativos, ainda que de julgamentos, como é o caso do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo. A CPI pode tirar conclusões próprias, desde que motivadas documentalmente, estribada sobre fatos ou declarações, mas tudo coligido ao longo do processo investigativo. Havendo comprovadamente razões suficientes, a CPI emite o seu juízo em forma de conclusão lançada no Relatório Final.

Assim é que, supletivamente as providências até aqui narradas, a CPI procedeu a uma análise mais detalhada do processo licitatório, buscando informações outras que pudessem nortear seus trabalhos e embasar seu entendimento. Assim, passa a expender o que apurou e concluiu relativamente à validade da licitação realizada.

O projeto básico é entendido como deficitário porque não indica os elementos caracterizadores do serviço, etapas de execução, especificação dos custos envolvidos e outros, com nível de precisão adequado, elaborado com base em estudos técnicos e preliminares, contrariando dispositivos da Lei 8.666/93, a lei de licitações.

Também houve ofensa ao artigo 30, II, da mesma lei, por não haver exigência da indicação das instalações e aparelhamento adequado e disponível para a

realização do objeto da licitação. Também sugere-se o favorecimento da empresa vencedora, pois a demonstração de conhecimento do sistema viário por onde iriam trafegar os veículos e localização dos respectivos pontos de parada só era possível à empresa que já operava o serviço.

Não constou a comprovação das empresas que retiraram o edital, o que é relevante se considerado que apenas três empresas participaram, consagrando-se a empresa que já prestava serviços, frustrando o caráter competitivo do certame.

As exigências contidas no edital, de comprovação da propriedade de frota, veículos e garagem com todos os equipamentos instalados, são restritivas ao caráter competitivo da licitação, contrariando o art. 3º caput, § 1º, I, e o art. 30, § 5º, da Lei n. 8.666/93.

No edital da concorrência há cláusulas nocivas ao interesse público, permitindo-se conhecer de antemão as empresas que efetivamente participariam do certame, possibilitando, dessa forma, a formação de conluio e prévia combinação dos preços.

A previsão de realização de visitas técnicas coletivas contraria os princípios da moralidade e da probidade administrativa, vez que permite tanto ao gestor público ter prévio conhecimento das licitantes quanto às próprias empresas terem ciência do universo de concorrentes, criando condições propícias a conluios.

A administração pública, quando da escolha de critério de julgamento, adotou critério da melhor técnica com menor tarifa, com pesos diferenciados para cada um, sem motivar o primeiro critério. A única escolha capaz de promover um serviço adequado e capaz de favorecer o usuário é a licitação do tipo menor tarifa, adotando-se, assim, o princípio da modicidade que busca o estabelecimento de tarifa justa. Houve, assim, ofensa ao princípio da modicidade tarifária, decorrente da adoção também do critério da maior técnica.

Deduz-se do teor da cláusula 29 do contrato de concessão a possibilidade de criação de novas linhas de transporte de passageiros dentro da mesma concessão do serviço público de transporte. Tal previsão afronta o dever de licitar, vez que a criação de novas linhas demanda novo procedimento licitatório, nos termos da lei que rege a concessão dos serviços públicos.

O exigido atestado comprobatório de experiência de execução regular de transporte coletivo urbano de passageiros, por pessoa jurídica de direito público, em quantidades, características e prazos compatíveis com o objeto licitado, acarreta restrição ao caráter competitivo do certame. Igualmente fere competitividade, também exigido, o compromisso formal de disponibilidade de imóvel destinado à instalação de garagem com instalações e equipamentos para execução do serviço licitado, pelo período de vigência do contrato de concessão.

A previsão contratual de transferência de direitos e obrigações da exploração de linhas a empresas estranhas à contratação viola o disposto no art. 175 da Constituição Federal de 1988. Por outro lado, ausência de cláusulas essenciais no contrato de concessão também é notada. Por exemplo, não há previsão da exigência de publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária, violando-se o inciso XIV do art. 23 da Lei no 8.987/1995, que alterou a lei de licitações 8.666/93.

Os processos de licitação são ritos formalísticos, que devem estar amparados em estudos técnicos que os fundamentem, na adequada motivação dos atos, na ampla publicidade, equidade e concorrência entre os participantes. A limitação de qualquer desses seus elementos vicia a licitação e implica a sua nulidade, sem prejuízo da responsabilização dos agentes públicos. Observa-se que tais princípios não foram observados na realização deste certame.

CONCLUSÃO – Em razão de todo o demonstrado, conclui-se que a licitação realizada pelo Poder Executivo para contratar empresa para prestar serviços de transporte público coletivo está impregnada de irregularidades, aos olhos

desta CPI, insanáveis, motivando, por isso mesmo, a decretação de nulidade de todo o procedimento, iniciando-se outro, agora dentro as formalidades e conforme preceitua a lei federal de licitações públicas.

SUGESTÃO – Anular a licitação feita e iniciar uma nova licitação, desta feita cumprindo todo o ritual legal que rege a matéria.

c – Irregularidades apresentadas pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Coletivo

A análise do material apresentado pelo Sindicato dos Trabalhadores das Empresas de Transporte Rodoviário, Urbano, Cargas e Anexos do Litoral Norte – STTRUCCA, em reunião entre sua diretoria e esta CPI, permite concluir que de fato é difícil o relacionamento entre a empresa de transporte público coletivo, os empregados e o Sindicato que representa a classe, tudo isso refletindo na qualidade dos serviços prestados e satisfação dos usuários.

Dentre outras e em síntese, conforme registrado nas fls. 41/140, a documentação apresenta as seguintes questões: retenção de pagamento, pagamento fora do holerite, desconto por assalto; condições precárias das instalações de sanitário e refeitório no terminal do fórum; escala sem folga, falta de pagamento de horas extras, compensação de horas ilegal; jornada de trabalho ilegal e excessiva exigida dos motoristas (carga diária de trabalho chegando a 18 horas); falta de cumprimento do Termo de Ajuste de Conduta – TAC firmado entre a empresa de transporte coletivo e o Ministério Público do Trabalho em São José dos Campos.

O presidente do Sindicato, Francisco Israel, às fls. 29/31, comentou sobre as dificuldades encontradas para desenvolver seu trabalho e principalmente sobre o relacionamento com o serviço de fiscalização municipal. O registro de sua fala informa:

“Não há relacionamento algum, não há diálogo, e as questões somente são tratadas pela via judicial; que igualmente não existe diálogo com a secretaria de trânsito, com seu secretário mostrando ser um aliado à empresa de transporte sempre que qualquer indagação é feita por parte do sindicato. Que as

relações pioraram ultimamente, sem qualquer acesso à secretaria de trânsito, sendo tudo providenciado através de protocolamento oficial de documentos.”

DECISÃO - Trata-se de reclamações procedentes, grande parte delas relativas a direitos trabalhistas que, conforme tivermos oportunidade de asseverar anteriormente, tem sede própria para o enfrentamento. Conduto, lamenta-se tomar conhecimento do modo pouco cortês com que o serviço de fiscalização de transporte coletivo trata as questões encaminhadas pelo Sindicato da categoria. O Sindicato deveria funcionar mais como aliado nestas condições, apontando falhas a serem investigadas e sanadas, contribuindo assim com o trabalho da fiscalização, e não como um bisbilhoteiro a ponto de ser “peitado” pelo agente ou agentes responsáveis, dando a impressão, aos do Sindicato, de que estariam mais para “aliados da empresa de transporte” do que para agentes de fiscalização.

SUGESTÃO – Determinar a realização de uma sindicância administrativa para apurar se de fato procedem as palavras do presidente do Sindicato sobre a questão do tratamento recebido pelo setor de fiscalização do transporte público coletivo. E, revelando-se verdadeiras, que se adotem as providências cabíveis para que os servidores públicos desse importante setor da administração pública tratem com urbanidade a quantos procurem por seus serviços, em especial aqueles que representem instituições legitimamente concebidas.

d – Fiscalização da empresa prestadora dos serviços de transporte urbanos

De acordo com as cláusulas 30, 31 e 32, do Contrato 73/09 (fls. 458 a 473), firmado entre a prefeitura municipal de Caraguatatuba e a empresa Praiamar Transporte Ltda, a fiscalização das atividades da empresa é exercida pelo poder concedente, através da sua secretaria própria, no caso a Setran, com a utilização de agentes de fiscalização credenciados e identificados. A fiscalização consiste no acompanhamento permanente na operação dos serviços, visando ao cumprimento do contrato de concessão, do regulamento e das normas complementares a serem estabelecidas pela Setran.

Através do ofício nº 33/2015, 07/04/2015 (fls. 301), o secretário-adjunto, Sr. Felipe Gomes de Oliveira, da Secretaria de Trânsito-Setran, confirma a existência do setor de transporte, já estando instalado em operação, contando com cinco agentes de fiscalização, setor este ao qual estaria afeta a fiscalização do transporte coletivo.

Por sua vez, pelo ofício nº43/15, de 07/05/2015 (fls. 479), o Secretário Carlos Miguel Marques Longo, da Secretaria de Trânsito-Setran, informa um implemento no setor, ao dizer que foi criada uma comissão interna para tratar de assuntos relacionados ao transporte público coletivo convencional, com reuniões semanais, contando também com representantes da empresa concessionária Praiamar, e que está em fase de criação o Conselho Deliberativo de Transporte Público.

Em sua fala (fls. 315/318), a agente de trânsito Juliana Alfaro de Nardi aborda o tema:

“Existe o setor de fiscalização, sim, em escala específica. Funcionários foram designados para fiscalizar a empresa. Não houve curso específico, mas sim capacitação interna para que os fiscais pudessem desenvolver seus trabalhos. Os fiscais são Juliana, a depoente, o senhor Darlan, o senhor Leandro, o senhor Felipe, o senhor Glauser e senhora Daniele.”

“Existe o setor, mas há carências para que tenha total capacidade de atuação, como computadores, cursos e criação de legislação específica, mas que essas coisas já estão sendo providenciadas. Chama-se Setor de Transporte, que engloba também fiscalização de táxi, motofrete, vans escolares, cargas e fretamento de ônibus. Entende também que o atual número de agentes precisa ser aumentado, diante da crescente demanda dos serviços. Dois estagiários hoje estão colaborando com o setor, atendendo às reclamações via 0800, no número 0800-7788080.”

“[A função do setor...] Consiste em fiscalizar todas as áreas de atuações, como descrito na questão anterior, com as naturais deficiências quanto ao número de servidores do setor, que muitas vezes ainda tem de concentrar serviços por motivo de férias, licenças e outros.”

O que foi dito pela agente é confirmado pelo seu colega Wagner Leandro da Silva, nos seguintes termos, às fls. 527/528:

“[O setor de fiscalização da empresa concessionária de transporte público...] Existe. É composto por cinco agentes para fiscalizar a empresa de ônibus e também fiscalizar as outras modalidades de transporte, todas previstas na lei municipal que regula as atividades de transporte, sendo também muito importante a fiscalização dos veículos de fretamento, que exigem uma atenção muito grande do setor de fiscalização dadas as suas peculiaridades. Informou que existe um decreto que regula o fretamento, mas ainda em fase de estudos para posterior adoção. Considera o setor de fiscalização de transportes ainda carente de mais agentes, diante da quantidade de serviço. Quanto ao setor físico para o trabalho dos agentes, disse que existe uma sala especial para isso e que considera suficiente o número de viaturas à disposição do setor. Entende que haveria melhora se houvesse a separação do setor de trânsito propriamente dito do setor de fiscalização de transportes.”

CONCLUSÃO – A comissão, avaliando tudo que foi levantando, conclui que de fato existe o setor de fiscalização da empresa prestadora dos serviços de transporte coletivo urbano. Todavia, conforme transcrições acima, não é 100% funcional, resultando daí as insatisfações dos usuários dos coletivos. O número de fiscais apresenta-se insuficiente, o setor ainda carece de instalações ideais, faltam treinamentos específicos.

SUGESTÃO – Criar o setor específico de fiscalização do transporte, com condições de trabalho, com instalações condigas e número suficiente de fiscais, setor esse que deveria atuar em relacionamento afinado com o Conselho de Trânsito a ser instalado e o sindicato dos trabalhadores em transporte coletivo.

e – Recolhimento dos impostos devidos aos cofres municipais, a título de ISSQN

Em resposta ao ofício nº 09/14 (fls. 28), o chefe do Poder Executivo informou sobre a cobrança do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN incidente sobre as atividades da empresa que presta serviços de transporte

coletivo em Caraguatatuba. A informação prestada através do ofício 432/14-GP (fls. 32/34), mostrando os valores cobrados nos anos de 2013 e 2014, não trouxe a metodologia aplicada e nem sua fundamentação jurídica, embora assim tivesse sido solicitado pela CPI.

Ao que a situação sugere, a cobrança dos impostos municipais sobre as atividades da empresa não leva em conta dados objetivos, aferíveis, comprováveis, de registros diários eventualmente extraídos das catracas que, sabidamente, registram a circulação de passageiros e que são a base de cálculo do imposto e, portanto, exigíveis. Embora não afirmado expressamente, a cobrança parece ser feita por estimativa, cujos critérios se desconhecem.

A outro raciocínio não nos permite chegar a análise das informações prestadas às fls. 190 pelo então secretário da Secretaria Municipal de Trânsito, João Batista Amandes, que, perguntado de como se dá a fiscalização dos horários de ônibus, dos itinerários, e como a secretaria fiscaliza o extrato das catracas, respondeu que a fiscalização neste sentido é ainda “deficiente”, mas que providências estão sendo tomadas para minimizar os seus efeitos e regularizá-las.

Ainda sobre extrato de catraca, o relatório da Comissão de Assunto Relevante, que norteou os trabalhos desta CPI, às fls. 209, assim consigna:

“Esta Comissão, pela sua natureza política, não tem competência para tomar depoimentos ou exigir o envio de papéis, tanto que não teve acesso a uma simples planilha de custos, bem como aos extratos das catracas, emitidos no final de cada expediente, negados pelo diretor da empresa.”

Por sua vez, a transcrição da fala da Agente de Fiscalização de Trânsito Juliana Alfaro de Nardi, às fls. 315/318, assim registra:

“12 – COMO É FISCALIZADA A QUANTIDADE DE PASSAGEIROS DIARIAMENTE? É ACOMPANHADO O FECHAMENTO DO TURNO? ASSINAM ALGUM DOCUMENTO? QUAL? RESPOSTA: *Não sabe informar.* 13 – A FISCALIZAÇÃO ACOMPANHA OS LEVANTAMENTOS FEITOS PARA EFEITO DE ISSQN? SE POSITIVO, COMO? RESPOSTA: *Igualmente não sabe informar.*”

14 – A FISCALIZAÇÃO ACOMPANHA, FISCALIZA, ORIENTA OU DE ALGUMA FORMA AUTORIZA A PUBLICIDADE NOS ÔNIBUS COLETIVOS? COMO É FEITO O RECOLHIMENTO DA TAXA DE PUBLICIDADE DOS COLETIVOS? RESPOSTA: Igualmente *não sabe informar.*"

Pelo que se depreende das explanações e transcrições acima, a cobrança do ISSQN deixa a desejar em razão da aparente falta de critérios objetivos na apuração da movimentação diária de usuários do transporte coletivo, embora esse cálculo fosse, e é, plenamente possível à vista do registro de passageiros pelo sistema de catraca mecânica ou eletrônica adotado pela própria empresa para assegurar seus controles e evitar fuga de recursos.

Chega ser incompreensível que a administração não tenha atentado para esse detalhe, que contraria os interesses públicos em sua atividade arrecadadora de valores aos cofres municipais. Ao que parece, cobrar por estimativa quando se tem dados objetivos fornecidos por catracas, ou deixar que o serviço de fiscalização seja “deficiente”, como salientou o secretário de Trânsito, sem providências saneadoras, é, no mínimo, temerário.

CONCLUSÃO – A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que a sistemática atualmente empregada para cobrar os impostos municipais da atividade empresarial de transporte público coletivo é deficiente e por isso mesmo representa uma fuga de recursos dos cofres públicos, o que é inadmissível e clama por providências urgentes e enérgicas para que cesse em definitivo. O uso dos extratos de catracas, com a necessária conferência pelo poder concedente, porá fim a esta situação anômala. Isso é o mínimo que se espera.

SUGESTÃO – Cessar a sistemática atual e adotar os extratos de catracas para levantar o quanto deve ser recolhido mensalmente aos cofres municipais a título de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN.

f – Planilha de custos para justificar aumentos

O conteúdo da planilha custos (fls. 255/298) demonstra muito bem o quão técnica é a sua análise. Mas é a partir dessa análise que a prefeitura municipal tem condições e suporte jurídico para conceder majoração no

preço das tarifas. Ou seja: é a planilha que atesta a necessidade de se restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro da empresa, demonstrando cada item de sua composição. Contudo, após a colheita de informações, não restou claro o setor responsável, ou profissional da área, a quem estaria afeta uma análise em profundidade do teor da planilha, parecendo prevalecer a prática de concederem-se atualizações tarifárias calcadas apenas no bom-senso, portanto, menos técnicas e mais políticas.

Justificando a majoração da tarifa pública autorizada pelo Decreto Municipal nº 01/13, de 03 de janeiro de 2013, o secretário de Assuntos Jurídico (fls. 278/279) assim se manifestou:

“Quanto ao mérito, em que pese as razões apresentadas pelo requerente, verifica-se que na planilha elaborada pelo município de Caraguatatuba (fls. 23 dos autos nº 38565-3/2011) estipulou-se como limite máximo para o reajuste, a quantia de R\$ 3,00 (três reais).

“Conclui-se com base neste estudo que na média ponderada da evolução dos custos, haveria justificativa para um reajuste de 11,12% da tarifa cobrada anteriormente à publicação do Decreto nº 33/12, ainda em vigor.

“Nota-se que essa constatação foi levada a termo há menos de dez meses do pedido apresentado nestes autos, de maneira que não seria **conveniente** nem **oportuno** ao Chefe do Poder Executivo acatar o pedido no valor apresentado de R\$ 3,52 (três reais e cinquenta e dois centavos).

“Sendo assim, tendo em vista o que dos autos constam, este órgão de assessoramento OPINA para que seja respeitado o limite apresentado na planilha municipal acostada aos autos nº 38565/11, acolhendo **em parte** o pedido apresentado pela empresa Praiamar, reajustando a tarifa de transporte coletivo para R\$3,00 (três reais). Ademais, opino ainda que seja elaborado Decreto com previsão de vigência para fevereiro de 2013, a fim de possibilitar ampla publicidade e divulgação aos usuários.” (Grifos da CPI)

Justificando a majoração da tarifa pública autorizada pelo Decreto Municipal nº 247/15, de 03 de março de 2015, o secretário de Administração (fls. 292) assim se manifestou:

“P/ Dr. Dorival / Sajur – A pedido do prefeito, favor providenciar decreto de reajuste da tarifa a partir de 01/03/15, com a seguinte composição: de 3,00 p/ 3,20 no cartão e de 3,20 p/ 3,40 em espécie. Grato.”

Em ambos os casos, não existe, pelo menos não foi encaminhado a esta CPI, qualquer documento em que se faz uma análise técnica de todo o conteúdo da planilha. Ou seja, entre a planilha e o decreto autorizativo há apenas a manifestação, ou da secretaria de Assuntos Jurídicos ou da secretaria de Administração, conforme mostrado acima.

Persiste, pois, a dúvida a respeito da análise técnica da planilha, que, como já consignado, é altamente complexa e sua interpretação depende da avaliação de um especialista no assunto.

Revela-se, assim, condizente com os fatos as declarações do prefeito durante as manifestações de junho de 2013, apontando para a necessidade de se contratar uma empresa para analisar a situação e assim concluir, dentre outras coisas, se o preço cobrado seria justo ou injusto. Sem esse parecer, será difícil fazer-se qualquer afirmação.

Eis a manifestação do Chefe do Executivo de Caraguatatuba, conforme fls. 798:

“O chefe do Executivo disse ainda que os outros itens da pauta de reivindicações, para que possam ser atendidos, ficam pendentes de laudo técnico para aferição dos custos que a empresa tem. Para tanto, será contratada uma empresa que elaborará um parecer técnico detalhado, o qual conterá dados acerca das linhas de transporte e se há a necessidade de criação de nova, os custos de operação, gasto com pessoal, diesel, entre outros aspectos.

“Com tal laudo em mãos, será possível saber com exatidão o quanto a empresa gasta para manter os ônibus em operação, pois até agora, quem fornecia esses dados era a própria

empresa, carecendo, portanto, da devida imparcialidade. Com a contratação dessa empresa independente, será possível estabelecer um preço justo para a população, bem como as isenções e descontos reivindicados, pois para todo argumento, é necessário embasamento jurídico e em alguns casos como esse, laudo técnico.”

CONCLUSÃO – A questão da planilha é algo que se equipara a uma interrogação a desafiar permanentemente a administração municipal e eventuais fiscalizadores da execução contratual. Não há, pelo que se levantou, um profissional habilitado para fazer as análises do seu conteúdo e assim orientar as ações do poder público municipal, principalmente no tocante às autorizações para a cobrança de novos preços na tarifa pública. Tudo parece funcionar meio que amadoristicamente, procurando-se enquadrar cada caso dentro daquilo que é considerado bom-senso, mas que fica ao talante de cada um ou ao sabor da interpretação pessoal de quantos se disponham analisar os pedidos de reajustes e as complexas planilhas de custos apresentadas.

Esta CPI legitima o resultado da CAR e também conclui por aguardar-se a manifestação do Ministério Público local, que avocou para si as investigações acerca da verificação da pertinência dos preços cobrados diante das informações das planilhas apresentadas em cada pedido de reajuste de preços. O assunto está sendo tratado pelo Inquérito Civil nº 1483/13, ainda em andamento na Promotoria Pública local, devendo-se esperar o seu desfecho para então a Câmara Municipal se posicionar diante deste caso.

SUGESTÃO – Aguardar a conclusão do inquérito civil pelo Ministério Público local, mas, dede já, cobrar prefeito contratação empresa independente para elaborar parecer técnico detalhado acerca das planilhas e atuação da empresa de transporte coletivo. E também para se criar conselho de usuários de ônibus, com atuação conjunta com os serviços de fiscalização, de forma deliberativa e consultiva.

g – Mobilidade urbana

A Lei Federal nº 12.587/12, de 03/01/2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, como instrumento da política de

desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município.

A norma federal tem o propósito de orientar os municípios a elaborar os seus próprios planos, priorizando a utilização do transporte coletivo público e desestimulando o uso do automóvel individual, responsável até por ocorrências de desfechos violentos envolvendo o trânsito, em especial de motocicletas.

Ainda prevê meios para se garantirem preços acessíveis no transporte público, vias exclusivas para ônibus e bicicletas, restrição à circulação de veículos privados em horários pré-determinados e cobrança de tarifa para utilização de infraestrutura urbana, como estacionamentos públicos.

A lei deu o prazo de três anos para que os municípios como Caraguatatuba elaborassem o seu Plano de Mobilidade Urbana, sob pena de ficarem impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendessem à exigência. Esse prazo expirou em 1º de janeiro de 2015 e Caraguatatuba cumpriu sua obrigação em 03 de julho de 2015, com a edição da Lei Municipal nº 2.241/15, criando o seu próprio plano de mobilidade urbana, o PlanMob Caraguá.

Em sua fala perante esta CPI (fls. 548), o secretário-adjunto da Secretaria Municipal dos Direitos das Pessoas com Deficiências e do Idoso de Caraguatatuba – Sepedi, explicou que mobilidade abrange ciclovias, pedestres, transporte coletivo, transporte de cargas – enfim, tudo que se movimenta. Mas, na prática, ainda é assunto complexo e que enfrenta naturais deficiências para a sua maturação. Citou que mesmo Curitiba, onde os estudos e práticas estão mais avançados, o problema subsiste. Por exemplo, um terreno acidentado, ou mal pavimentado, não permite o funcionamento perfeito e ajuste das plataformas móveis (dos ônibus) com as plataformas fixas de acesso aos coletivos, que ficam estacionárias nos pontos de ônibus. Disse que isso não é só em Caraguá que acontece, mas em todos locais, tendo acontecido uma correria somente para atender aos dispositivos

da lei; afirmou que o processo de aprimoramento depende de ações permanentes de parte da administração pública.

O secretário-adjunto acrescentou que a discussão em torno desse assunto é muito positiva, pois visa ao aprimoramento, e que o plano de Caraguá está inspirado exatamente nisso: ele veio para tentar acertar o mais possível essa situação – mas não atende, ainda, em grau de perfeição, às necessidades da população cadeirante, obesos, idosos, que exigirá ações contínuas e de longo prazo. Quanto às plataformas fixas nos pontos de ônibus, entende que essa providência é de responsabilidade da prefeitura municipal e somente as plataformas móveis (dos coletivos) é que competem à empresa concessionária do serviço público de transporte coletivo.

CONCLUSÃO – Com relação à mobilidade urbana, a Comissão Parlamentar de Inquérito entende que o município cumpriu sua obrigação com a instituição da Lei Municipal nº 2.241/15, criando o seu próprio plano de mobilidade urbana, faltando agora ações públicas para implementar tudo aquilo que é regulado em seu conteúdo; de fato um trabalho contínuo e, nas exatas palavras do servidor Abboud, por vezes de longo prazo.

SUGESTÃO – Por ser algo exigido em nível federal como objetivo a ser atingido por todos os municípios da federação, com propósitos salutares no que concerne à sustentabilidade, as ações preconizadas na legislação municipal devem ser vistas e entendidas como prioridades absolutas, principalmente a partir da constituição da comissão a que se refere o artigo 33 da legislação municipal (fls. 804/818), que se encontra assim redigido:

“Fica instituída a comissão de avaliação e controle do PlanMob Caraguá, sob coordenação de um representante da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e do Idoso – Sepedi, e composta por membros das secretarias de Urbanismo, Planejamento, Assuntos Jurídicos, Meio Ambiente, Habitação, Turismo, Obras e Trânsito, cujo objetivo é realizar avaliação e controle sobre a implementação do PlanMob Caraguá, no que toca à operacionalização das ações e estratégias neles previstas e aos seus resultados.”

h – Outras questões

Outro ponto que chamou a atenção desta CPI diz respeito à reclamação popular apontando irregularidades na prestação de serviços pela empresa que opera os serviços de transporte coletivo. Quando se seus trabalhos, a comissão anterior referiu-se a um abaixo-assinado apresentado pelos usuários do transporte coletivo com cerca de mil assinaturas, onde, em síntese, questionavam: melhoria na qualidade de atendimento, fim de dupla função motorista-cobrador, melhor acessibilidade, a prática de preços módicos para a tarifa, passagem de integração 100%; melhoria nos elevadores para deficientes, que se apresentam em más condições; funcionalidade mecânica e motora dos veículos; melhor posicionamento dos terminais e melhores condições de sua utilização; valor do bilhete integração, com desconto de bilhete único; pontualidade; divulgação de horários nos pontos; desconto de 50% para estudantes universitários, ensino fundamental e médio.

São reclamações que mereceriam, no mínimo, uma resposta da empresa, mas que continuam até os dias atuais pelo simples fato de a empresa não reconhecer a sua existência. Pelo menos, é assim que entende o Diretor Humberto José Gomes Pereira, às fls. 534/535, nos seguintes termos, quando indagado sobre a reclamação dos usuários:

“A empresa não tem recebido reclamação alguma através do serviço de SAC. A maioria daquilo que se recebe são currículos.”

[Sobre a lei “disque-denúncia”, se está sendo cumprida pela empresa, respondeu:] “Sim, está sendo cumprida.”

Em seu depoimento de fls. 315/318, a Agente de Trânsito Juliana Alfaro de Nardi aborda o tema da reclamação dos usuários.

“Existe o setor que recebe a reclamação dos usuários e por isso semanalmente é possível elaborar gráficos e outros para avaliar a atuação da empresa e desta forma orientar a fiscalização, com repasses diários para a fiscalização das reclamações registradas.”

[...]

“(…) sendo de se destacar que uma grande reclamação foi quanto ao uso do cartão assemelhado ao bilhete único, com detalhes de utilização ainda desconhecidos pelos usuários, parecendo ser esta a maior reclamação.

[…]

“[A maior reclamação…] É o atraso dos ônibus. Houve autuações, que geraram multas, o que é possível levantar pelo cadastro da prefeitura.”

[…]

Dois estagiários hoje estão colaborando com o setor, atendendo às reclamações via 0800, no número 0800-7788080.”

Sua afirmação é confirmada pelo Agente de Trânsito Wagner Leandro da Silva, que assim se manifesta às fls. 527/528 sobre as reclamações dos usuários.

“Existe um telefone 0800 para receber as reclamações relativas ao transporte coletivo e também às demais modalidades de transporte. Sempre que há reclamação, ela é anotada e fiscalizada, dando-se retorno das providências ao denunciante. Acrescentou que o maior número de reclamações recai sobre o atendimento prestado pelos motoristas, como correr demais ou tratar o usuário com pouca cordialidade.”

Também o secretário-adjunto da Sepedi, Antonio César de Lima Abboud, confirma o oferecimento de reclamações pelos usuários:

“Apesar disso, dá conta da existência de reclamações, cerca de três por semana formalmente, mas incontáveis casos de queixas prestadas informalmente.”

Como se depreende das declarações aqui transcritas, e ao contrário do que narrou o diretor Humberto Pereira, as reclamações existem e são muitas, recebendo o encaminhamento devido pelo serviço de fiscalização de trânsito municipal. O secretário-adjunto da Sepedi foi até mais enfático: incontáveis casos de queixas prestadas informalmente. Logo, faltou com a verdade perante esta CPI o diretor da empresa Praiamar.

Também é de se destacar que cláusula 39, inciso 16, do contrato de prestação de serviços (nº 73/07), entre a prefeitura e a empresa de ônibus, contempla a obrigação ao poder concedente de fazer pesquisa periódica (mas sem mencionar o período) para aquilatar o grau de satisfação dos usuários. O objetivo é de que os dados coletados sirvam para se conhecerem as expectativas, as necessidades, a avaliação, o nível de satisfação e a imagem que os usuários e a população têm em relação aos serviços ofertados.

Contudo, pelo que foi apurado, somente uma pesquisa neste sentido foi feita pela administração municipal, ainda assim no ano de 2013, portanto, já superada pela fluência do tempo. O bom-senso indica que esse procedimento deveria se repetir anualmente, mas não é assim que tem ocorrido na prática.

A pesquisa em si, feita pela empresa B & L Consultoria em Pesquisa, de Barretos-SP, em setembro de 2013, chega a ser ridícula em alguns pontos, induzindo a resposta do entrevistado. A título de exemplo, citamos esta pergunta:

“O senhor ou a senhora concorda ou discorda com o aumento de aproximadamente 20% na tarifa com a volta dos cobradores de ônibus?”

Que resposta os indagadores esperariam receber? Este item, portanto, por si só, fulmina todo o trabalho produzido, dispensando-se maiores comentários a respeito.

CONCLUSÃO – Com relação às reclamações, esta comissão apurou que elas realmente existem e de alguma já são recebidas e encaminhadas pelo serviço de fiscalização do trânsito, inclusive com registros semanais, instruídos de gráficos e outros, conforme declara a Agente de Trânsito Juliana Alfaro. De outro lado, as reclamações são fatos notórios, denunciadas até por veículos de comunicação no dia a dia, como as rádios, inclusive tendo ensejado um abaixo-assinado contendo cerca de mil assinaturas, apresentado nesta Câmara Municipal, o qual não pode ser ignorado.

Com relação às pesquisas, o município está cumprindo o contrato celebrado, mas não como deveria, eis que as pesquisas teriam de realizar-se anualmente e por empresa reconhecidamente idônea para se obter um resultado realmente sério e por isso mesmo capaz de nortear a ação municipal no equacionamento de diversos problemas que afligem os usuários do transporte coletivo.

SUGESTÃO – Em relação às reclamações, intensificar os mecanismos de seu recebimento e apuração, criando condições de trabalho para isso, de modo que cada apontamento tenha encaminhamento e principalmente resposta devida, com a adoção de providências quando as circunstâncias neste sentido apontarem.

A respeito do contrato, dar atenção aos seus objetivos intrínsecos, realizando pesquisas de frequência anual para aferir a qualidade dos serviços e poder acompanhar os seus desdobramentos, tudo de forma atualizada.

IV – Conclusão sobre o que foi apurado

Conforme demonstrado no inciso III deste Relatório, em que se analisaram as provas coligidas tanto nas questões apresentadas no Relatório Final da Comissão de Assuntos Relevantes – CAR do Transporte quanto naquelas encontradas por esta CPI durante o desenvolvimento dos seus trabalhos, a conclusão do que foi apurado se encontra inserida em cada tópico analisado. Portanto, entendemos que este tópico já tem o seu conteúdo demonstrado, bastando consultar o disposto no inciso III, item 1, letras “a” a “f”, e item 2, letras “a” a “h”.

V – Conclusão sobre responsabilidades de agentes

As inúmeras irregularidades levantadas pela Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI e exaustivamente analisadas neste Relatório Final muito bem ensejam o rompimento sumário do contrato celebrado entre a Prefeitura de

Caraguatatuba e a empresa de ônibus. Senão pelas queixas e serviços prestados que deixam a desejar, ao menos pelas incontáveis irregularidades e ilegalidades que se cometeram durante todo o processo licitatório, num total de nada menos de quinze itens segundo análise efetuada pelo Egrégio Tribunal de Contas do Estado de São Paulo – TCESP. Além de outras, conforme pudemos expor em análise detida acerca da licitação efetuada.

Sabe-se que a decisão final do órgão julgador será a de anular a licitação feita e determinar a realização de outro certame, à vista de que, em município em situação bem mais favorável em termos de transgressão legal em processo licitatório para a contratação de empresa de ônibus, o desfecho foi esse. Uma simples falta de referência à lei de mobilidade urbana foi suficiente para macular todo um processamento na cidade de Iguape-SP; logo, Caraguatatuba, que ofendeu a lei de licitações por quinze vezes, certamente não terá melhor sorte no julgamento desse ajuste com a empresa de ônibus.

Reafirmamos que a Comissão Parlamentar de Inquérito - CPI não está vinculada, para concluir, à decisão de outros órgãos administrativos, mesmo que de julgamentos, como o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo. A CPI pode tirar suas próprias conclusões, desde que motivadas e documentadas no processo investigativo. Havendo razões, a CPI emite o seu juízo em seu Relatório Final.

Tendo esse propósito em vista, a CPI procedeu a uma análise mais detalhada, buscando outras informações, para aclarar seu entendimento sobre a legalidade da licitação. Nesse sentido, apurou que vários dispositivos da Lei de Licitações Públicas foram transgredidos no curso do processamento licitatório, pondo em cheque a validade dos atos praticados.

Apenas a título de exemplo, citamos algumas dessas irregularidades: falta de elementos caracterizadores no projeto básico; falta de comprovação da retirada dos editais pelas empresas participantes; falta de indicação das instalações e aparelhamento adequado e disponível para a realização do objeto da licitação; as exigências de comprovação de frota e garagem, com equipamentos, restringem o caráter competitivo da licitação; permissão de se

conhecer antecipadamente as empresas que participariam do certame, possibilitando a formação de conluio para combinação de preços; adoção do critério de julgamento melhor preço e técnica para a escolha da vencedora, que não é aplicável no caso por ofender o princípio da modicidade tarifária; exigência de atestados comprobatórios de experiência e outros, ferindo o princípio da competitividade; idem em relação à exigência de disponibilidade de imóvel para a garagem; permissão contratual de transferência de titularidade contratual; falta de exigência de publicação de demonstrações financeiras; e outras coisas mais.

Demonstrados, assim, os múltiplos aspectos das ilegalidades cometidas durante as fases licitatória e contratual, é regra imposta ao bom administrador fazer cessar os seus efeitos de imediato, anulando o procedimento inquinado de ilegal e, ato contínuo, iniciando novo processo de escolha, mas agora obedecendo em tudo aos ditames da lei.

O artigo 49 da Lei Federal nº 8.666/93, de 21/06/1993, que institui normas para licitações e contratos da administração pública e dá outras providências, assim dispõe, textualmente:

“Art. 49. A autoridade competente para a aprovação do procedimento somente poderá revogar a licitação por razões de interesse público decorrente de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal conduta, devendo anulá-la por ilegalidade, de ofício ou por provocação de terceiros, mediante parecer escrito e devidamente fundamentado.

§ 1º A anulação do procedimento licitatório por motivo de ilegalidade não gera obrigação de indenizar, ressalvado o disposto no parágrafo único do art. 59 desta Lei.

§ 2º A nulidade do procedimento licitatório induz à do contrato, ressalvado o disposto no parágrafo único do art. 59 desta Lei.

§ 3º No caso de desfazimento do processo licitatório, fica assegurado o contraditório e a ampla defesa.

§ 4º O disposto neste artigo e seus parágrafos aplica-se aos atos do procedimento de dispensa e de inexigibilidade de licitação.”

Pelo que se depreende desse texto, a administração pública, no exercício de sua atividade, através do chamado “Princípio da Autotutela”, reserva a si a possibilidade de rever seus próprios atos, anulando os ilegais e revogando os inconvenientes, sem a necessidade de recurso ao Poder Judiciário ou do seu pronunciamento.

Eis o que diz a Súmula 473 do Supremo Tribunal Federal a respeito desse tema:

“A administração pode anular os seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornem ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial”.

A administração pública, dessa forma, está legitimada a praticar todos os atos visando ao autocontrole. Esta prática pode ser exercida de ofício, quando e sempre que a autoridade verificar a ilegalidade de qualquer ato praticado durante, por exemplo, um processo licitatório, por ciência direta ou provocação.

Anular os próprios atos é poder conferido à administração pública para rever a legalidade, não se exigindo, para tanto, uma formalidade especial e nem havendo prazo determinado para essa anulação, salvo se houver norma legal assim definindo. Exige, tão somente, a demonstração do ato ilegal que enseja a anulação do procedimento. E quando esse ato fere diretamente interesse público, tem-se a nulidade a ser pronunciada de ofício pela administração.

Dito isto, e diante de todo o demonstrado a respeito da licitação feita para a contratação dos serviços de transporte coletivo, vê-se claramente que se está diante de diversas ilegalidades, as quais devem ser pronunciadas de ofício pela administração municipal, cabendo à autoridade máxima do município,

ainda, determinar a abertura de sindicância administrativa para apurar a responsabilidade de servidores que, por negligência, omissão, despreparo ou mesmo má-fé, tenham concorrido direta ou indiretamente para a existência de irregularidades e ilegalidades no processo licitatório que deu origem à contratação da empresa de ônibus.

Esse dever está previsto no artigo 203 da Lei Complementar nº 25/2007, que instituiu o Estatuto dos Servidores Públicos Municipais de Caraguatatuba, que assim prescreve:

“Art. 203. A autoridade que tiver ciência de irregularidade no serviço público é obrigada a promover a sua apuração imediata mediante sindicância ou processo disciplinar, assegurada ao acusado ampla defesa.”

Diante de todo o exposto, a Comissão Parlamentar de Inquérito sente-se compelida a DETERMINAR ao Chefe do Poder Executivo a necessidade de baixar ato administrativo anulando todo o procedimento licitatório que deu origem à contratação da empresa que explora os serviços de transporte público municipal, e determinando, dentre outros, a abertura de sindicância administrativa para apurar responsabilidades de servidores que, imbuídos do dever de bem conduzir o trabalhos, por ato de ofício decorrente de nomeação (Decretos nºs 77/2006 e 23/2007), deixaram a desejar nas suas funções e assentiram na ocorrência ilegalidades, que viciaram todo o procedimento realizado.

Diante da gravidade da situação analisada, esta CPI CONCEDE ao Chefe do Poder Executivo o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para que adote todas as providências necessárias para a anulação e para a realização de nova licitação pública, com vistas a se contratar uma nova empresa prestadora de serviços de transporte público coletivo, desejando-se que seja aberta a mais de uma empresa como meio de se eliminar a exclusividade e garantir a livre concorrência, tão salutar aos interesses dos usuários dos transportes

públicos, desejando-se ainda que o prazo não seja superior a dez anos e se prevejam necessidades outras como a presença do cobrador e abrigos em pontos de responsabilidade da contratada.

VI – Sugestão de medidas a serem adotadas

Também este ponto já foi abordado neste Relatório, constando as sugestões apresentadas pela CPI em cada tópico analisado no inciso III, relativamente às questões apontadas no Relatório Final da CAR-Transporte e àquelas levantadas pela CPI durante a fase de levantamento documental. Portanto, as sugestões são encontradas no final de cada tópico do inciso III, item 1, letras de “a” a “f”, e item 2, letras de “a” a “h”, deste Relatório.

VII – Considerações finais

Senhores Presidente, Senhores Vereadores.

Após tudo o que foi relatado, a Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI, criada a partir da vontade soberana desta Casa Legislativa, reafirma que tudo fez para, da melhor forma possível, desincumbir-se da nobre missão de que foi investida, e que todo o processamento das informações demandaram tempo e exigiram dedicação especial, resultando disso um volumoso processo que conta mais de 800 páginas.

Ao agradecer aos colegas Vereadores e aos servidores da Casa, que deram sua colaboração para o sucesso das investigações, queremos deixar expresso que em nenhum momento os membros dessa Comissão se deixaram levar por paixões pessoais, buscando vislumbrar em cada ação, unicamente, os interesses coletivos, em especial dos usuários do sistema de transporte coletivo.

As conclusões a que chegou foram todas elas lastreadas em informações documentais, depoimentos e fatos apurados, sem qualquer intenção de natureza político-partidária.

Por fim, esta Comissão solicita que cópia do presente Relatório Final seja encaminhada ao Excelentíssimo Senhor Antonio Carlos da Silva, Digníssimo Prefeito Municipal de Caraguatatuba, aos Excelentíssimos Representantes dos Ministérios Públicos Estadual e Federal, à Empresa Praiamar Transportes Ltda, bem assim seja disponibilizada cópia no site da Câmara Municipal, para download, com divulgação, ainda, aos meios de comunicação locais, em jornais, rádios e blogs, solicitando-se sua publicação na íntegra em jornal de circulação local..

Sala “Benedito Zacarias Arouca”, 19 de outubro de 2015.

Vereador Elizeu Onofre da Silva

Presidente da CPI

Vereador Júlio Cezar Alves

Relator

Vereador Renato Leite Carrijo Aguilar

Membro