



RELATÓRIO FINAL DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

SUMÁRIO

1. DA CONSTITUIÇÃO DA CPI.....	03
2. DO FUNCIONAMENTO DA CPI.....	05
2.1 - Do papel do Legislativo, dos vereadores e da Comissão Parlamentar de Inquérito.....	06
2.2 – Das requisições e documentos.....	11
2.3 – Das respostas às requisições.....	13
2.4 – Das oitivas realizadas.....	16
3. DAS CONSTATAÇÕES.....	18
3.1 – Dos descumprimentos contratuais admitidos.....	18
I - a instalação da segunda catraca nos ônibus padron	
II - disponibilização pelo consórcio PróUrbano dos 98 agentes de cobrança	
III - disponibilização para consulta ao extrato e saldo dos valores em passagens	
IV - sistema de bloqueio para cartões eletrônicos de transporte	
V – implantação de solução de biometria no sistema de bilhetagem eletrônica	
VI – disponibilização de todo o conjunto de relatórios do sistema de bilhetagem eletrônica	
VII - criação de Central de Relacionamento com o Cidadão (CRC)	
VIII - impressão do guia de ônibus de bolso com informações de todas as linhas e horários	
IX – desenvolvimento e implantação de aplicativo para consulta no site dos horários em tempo real das linhas de ônibus	
X - desenvolvimento e implantação de aplicativo para consulta no site, da programação das linhas para planejamento de viagem	
XI - instalação de 1400 placas de ônibus	
XII - atraso na implantação da segunda etapa da rede	
XIII - reposição de 2 ônibus sinistrados durante a operação	
XIV - entrega de projetos de execução das obras dos terminais	
3.2 – Dos descumprimentos contratuais não admitidos.....	22



I - Da publicidade nos abrigos	
II - Da idade dos veículos da frota	
III - Da falta de cobrança dos documentos fiscais	
IV - Falta de auditoria no sistema de bilhetagem	
V - Do pagamento em atraso feito pela concessionária	
VI - Utilização de ônibus modelo Padron aos sábados e domingos	
VII - Da insuficiência de agentes de fiscalização	
VIII - Da não comprovação de existência dos 250 pontos de recarga	
3.3 – O controle e a gestão contratual.....	35
3.3.1 – Da fiscalização interna.....	39
3.3.2 – Da fiscalização externa.....	42
3.3.3 – Da rotina fiscalizatória.....	46
3.3.4 – Das comunicações envolvendo TRANSERP, Poder Concedente e a Concessionária.....	48
3.3.5 – Da responsividade.....	50
3.3.6 – Da falta de transparência.....	55
4. DAS RESPONSABILIDADES.....	59
4.1 – Dos agentes públicos e políticos.....	59
4.2 – Da concessionária.....	61
5. DOS ENCAMINHAMENTOS.....	66
5.1 – Ministério Público Estadual.....	66
5.2 – Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.....	66
5.3 – Ministério Público de Contas do Estado de São Paulo.....	67
5.4 – TRANSERP.....	67
5.5 – Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto.....	68
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	69



RELATÓRIO FINAL DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Relator Vereador Marcos Papa

1. DA CONSTITUIÇÃO DA CPI

A Câmara Municipal de Ribeirão Preto aprovou o Requerimento nº 10047 de autoria do Vereador Ricardo Silva, propondo a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de “**APURAR EVENTUAL DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL POR PARTE DO CONSÓRCIO PRÓURBANO NA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÕES, BEM COMO AS ATITUDES A SEREM TOMADAS PELO PODER EXECUTIVO, SOB PENA DE INCORRER, EM TESE, EM ATOS DE IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA**”.

Após a leitura do Requerimento em Plenário pelo Vereador subscritor do documento, em cumprimento ao disposto no Regimento Interno desta Casa de Leis, foi elaborado pela Presidência da Câmara Municipal, o Ato nº 12/2013, em 16 de agosto de 2013, nomeando os membros componentes da Comissão Parlamentar de Inquérito em referência, a saber: Ricardo Silva, Genivaldo Gomes, Samuel Zanferdini, Marcos Papa, Beto Cangussú, Viviane Alexandre, Bertinho Scandiuzzi, Rodrigo Simões e Walter Gomes.

O Requerimento para a constituição da presente Comissão Parlamentar de Inquérito levou em consideração inicialmente o **descumprimento contratual por parte do consórcio**, como a suspensão por ato unilateral do pagamento da taxa de gerenciamento, a circulação de veículos mais antigos do que o previsto contratualmente, atraso na construção dos



terminais e abrigos, bem assim, das placas de sinalização, painéis de mensagens e demais obrigações conforme cronograma previamente estabelecido.

Diante de tal situação, este Legislativo, na qualidade de guardião dos interesses da população e da cidade de Ribeirão Preto, se viu no dever de melhor apurar os atos e fatos que envolvem o contrato de concessão do transporte público de Ribeirão Preto, e as medidas tomadas pelo Poder executivo como gestor da res pública.

2. DO FUNCIONAMENTO DA CPI

No trâmite legal, foi elaborado e apresentado o Requerimento de constituição de CPI, protocolado sob o nº 10.047, devidamente subscrito por mais de um terço dos membros deste Legislativo, nos termos do que determinam os Artigos 79, do Regimento Interno e Artigos 8, “b”, IX e 32, ambos da Lei Orgânica Municipal;

Por conseguinte, foi elaborado Ato da Presidência nº 12/2013, constituindo formalmente a Comissão Parlamentar de Inquérito em 16 de agosto de 2013, composta por 09 (nove) membros nomeados, pelo prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Em cumprimento aos ditames regimentais, em 22 de agosto de 2013, às 15h foi devidamente INSTALADA a Comissão Parlamentar de Inquérito, oportunidade em que os membros elegeram a Presidência, Vice-Presidência, Relatoria da CPI, a saber: Vereador Ricardo Silva como Presidente, Vereador Rodrigo Simões como Vice-Presidente e Vereador Marcos Papa como Relator.

Aos 26 de agosto de 2013, às 15:19, em reunião no Salão Nobre desta Casa de Leis, os membros da Comissão deliberaram acerca de um cronograma prévio de trabalho, aprovando as providências preliminares, que determinou oitivas e requisições de documentos.

Realizadas oitivas, requisições, juntadas, deliberações, diligências, consoante noticiadas ao longo deste Relatório e presente nos 9 volumes de processos e em mais de 2600 páginas, os mesmos foram consertados pela competente Assessoria Técnica Legislativa desta Casa, e encaminhados ao vereador Relator, Marcos Papa, em 28.11.2013.

Eis que, em 10.12.2013, às 14h30 ficou deliberada a data para apresentação do presente Relatório, para deliberação.



2.1 Do papel do Legislativo, dos vereadores e da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga o Transporte Público Municipal

Antes do pronunciamento das questões contratuais e legais envolvidas no presente caso, e mais especificamente para apontar o que restou apurado neste sério trabalho realizado, necessário enfrentar algumas questões preliminares.

Os Poderes do Estado são harmônicos, porém absolutamente independentes (art. 2º, Constituição Federal), sendo que um Poder exerce o balanço e impõe restrições ao exercício abusivo ou autoritário do outro, tal qual concebido por Montesquieu.

Na democracia representativa, aos membros do Parlamento incumbem ser o povo no Poder. O descrédito político se dá quando o povo não se identifica com seus mandatários ou quando estes se distanciam da fonte legitimadora de seus misteres.

É certo que ronda na coletividade não apenas legitimar os seus interesses pessoais por meio de seus representantes, mas também vir asseguradas prestações públicas consistentes em patamares minimamente eficientes - embora desconstruídas com os elevados encargos tributários dispendidos por todos os municípios.

Pois bem, não se pode descurar do papel e importância do Poder Legislativo e de seus ocupantes. Dentre o rol de atribuições e funções constitucionais, tem-se um dos pontos altos na atuação da Comissão Parlamentar de Inquérito - que é um importantíssimo instrumento de fiscalização do Poder Legislativo sobre o Executivo, e de grandeza constitucional (Art. 58, §3º, Constituição Federal)

Cabe à Comissão Parlamentar de Inquérito o papel na concretização do sentimento popular para apurar o que há de errado, apontando aqueles que maltrataram a coisa pública. E fiscalizar, porque não, compreende o juízo crítico de apontar equívocos na condução da Administração Pública e dos troços

sufragados quando deixa de se orientar pelo princípio da eficiência (art. 37, “caput”, Constituição Federal).

Nesse caminho, buscando a independência de atuar, desde a concepção desta CPI até na apresentação das conclusões e submissão do Relatório ao Plenário, não se pode descuidar sobre a importância da Câmara no contexto republicano. Qualquer indicativo de limitar a atuação do exercício do Poder Legislativo em suas funções significa tolher a sua essência, tornando-o perdulário e desomenageando-o como um caro apêndice do Executivo de plantão. Não é essa a sua função constitucional, em absoluto. A diminuição das armas do Legislativo levam-no ao descrédito público e ao escárnio institucional, pondo em jogo a sua própria razão de existir. Para que então um Poder Legislativo, os vereadores e as Comissões Parlamentares de Inquérito senão para a busca da verdade, da apuração das irregularidades, no apontamento de melhores caminhos, e da imputação daqueles que não honram as funções e cargos desempenhados, bem como os contratos públicos os quais foram investidos?

Muito se lutou para que hoje atingíssemos o patamar de um Estado Democrático de Direito, republicano, com Poderes independentes e eleições livres. Se buscamos melhorias significativas, um melhor desempenho institucional, o aprimoramento da gestão pública, não se pode cogitar outra forma senão através da democracia.

Democracia, enquanto poder do povo, apenas é soberana se for livre e contar com e para os cidadãos. A morte político-institucional é próxima se continuarmos a aceitar como normal vivermos em uma democracia tutelada, sujeita a amarras externas e eivadas de ameaças (expressas ou veladas), e dissociada do sentimento popular que reclama pelo incremento das instâncias decisórias e políticas no sentido de buscar o âmago do falido Estado brasileiro.

Nos dizeres de BINENOJM¹ “a democracia consiste em um projeto moral de autogoverno coletivo, que pressupõe cidadãos que sejam não apenas os

¹ **Uma teoria do direito administrativo: direitos fundamentais, democracia e constitucionalização**, 2 ed., Rio de Janeiro, Renovar, 2008, p. 50.



destinatários, mas também os autores das normas gerais de conduta e das estruturas jurídico-políticas do Estado”.

É o que se denomina de democracia participativa esta interação e aproximação do povo ao seu “locus”, o poder. Aos cidadãos deve se deferir o tratamento de “agentes morais emancipados²”, posto que influenciam e são influenciados na formulação de políticas públicas e na correção de rumos de sua execução. A participação popular é direito fundamental de quarta dimensão – no qual inclui-se a informação, democracia e pluralismo democrático na formação das decisões políticas³.

O povo foi às ruas em junho para buscar melhorias na interlocução do Governo com a sociedade, porém com mais força para reclamar do déficit da participação popular enquanto instância decisória. Tudo isso, porque o Estado não conversa com o povo ou, se o faz, apenas expressa o sentimento turvo assistencialista, como se estivesse prestando um favor e não um dever. HABERMAS⁴ afirmara que os “déficits de legitimação e de regulação favorecem uma espécie de incrementalismo muito próximo do quietismo”. O pacato e plácido povo brasileiro resolveu agir – notadamente o ribeirão-pretano - e vocalizou sua consternação, quebrando a péssima prática de distanciamento do povo nos assuntos governamentais. Ouvir o povo é buscar a legitimação na atuação de todos aqueles ocupantes de mandatos outorgados pelos cidadãos. Não existe mandatário que não deva prestar contas a toda a população. Não existe vereador que represente um nicho. Finda as eleições, todos representam o povo e estão ali desempenhando uma função de Estado, para a coletividade indistinta.

² Ibidem.

³ MOREIRA, Egon Bockmann; GUIMARÃES, Fernando Vernalha. Licitação Pública: **A Lei Geral de Licitações/LGL e Regime Diferenciado de Contratações/RDC**, Malheiros, São Paulo, 2012, pp. 222 e 224.

⁴ HABERMAS, Jürgen. **Direito e Democracia: entre facticidade e validade**, v. II, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1997, p. 61

Independentemente do contínuo processo de fortalecimento da democracia participativa e da sedimentação do seu espaço na sociedade, seja através da “criação de novas e adicionais formas de participação do povo no poder⁵”, em nome de seja na verdadeira democratização de democracia, ao Poder Legislativo é defeso olvidar de sua função.

Os vereadores e a Comissão Parlamentar de Inquérito devem dar um tratamento sério e focado frente aos graves fatos descritos no requerimento que instaurou esta CPI. A população está a exigir esse grau de maturidade, decaindo rótulos de “situação” e “oposição”, unindo-os apenas e tão somente como vereadores, fiscais do Poder Executivo e Representantes do Povo. Não é dado ao Legislativo apequenar-se às contingências políticas como senhorio de outro Poder. Aos vereadores é assegurada não a faculdade, senão o dever de agir em nome dos interesses da coletividade. Cabe a todos, notadamente àqueles investidos de função pública “procurar soluções para melhorar a qualidade e a eficiência da prestação dos serviços públicos, em benefício da maioria da população⁶”.

Retomando o raciocínio, os protestos de junho, no qual em Ribeirão Preto uniu aproximadamente trinta mil pessoas, homens, mulheres, crianças, idosos, estudantes, professores, um exército cidadão sem tamanho, uma massa representativa e expressiva da cidade. E qual não era uma das pautas de reclamo, somado aos protestos em todo o Brasil? *O caro e ineficiente sistema de transporte público.*

E sobre essas questões é que iremos aprofundar a análise ao longo deste relatório. Sobre o preço das tarifas, ver-se-á que não é o objeto imediato desta investigação e aprofundamento, não obstante tenhamos relevantes considerações a

⁵ GORDILLO, Augustín. Tratado de Derecho Administrativo, tomo I, 1998, p. II-21 Apud BINENBOJM, op. Cit., p. 78).

⁶ OLIVEIRA, Ricardo de. **Gestão Pública: democracia e eficiência: uma visão prática e política.** Rio de Janeiro, Editora FGV, 2012, p. 78.



evoluir oportunamente – até para evitar ou minorar aumentos extorsivos ao bolso dos munícipes.

Para investigar o descumprimento de cláusulas contratuais, teremos que avançar sobre o objeto do contrato, disposto na cláusula 1ª., que é:

“CONCESSÃO E PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS”.

O objeto desta CPI mira a apuração dos descumprimentos contratuais e eventuais posturas inadequadas (em verdade, omissões) por agentes públicos. Para balizar esta análise, inegável avançar sobre o que prescreve a Lei n. 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessões, em seu artigo 31, incisos I e IV, quando diz das incumbências da concessionária:

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato.

IV - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão.

Logo, esta CPI tem o poder-dever de, dentro das cláusulas contratuais existentes, avaliar se existe a prestação de serviço adequado e se as normas do serviço e cláusulas da concessão são atendidas. A chave deste Relatório é apurar as razões pelas quais se tem um **ineficiente** e **péssimo** serviço entregue à população no sistema de transporte público, que não faz jus à tarifa e à suposta grandeza alardeada quando da assinatura da atual concessão de transporte público. Veremos que o sentimento da população é fruto das **falhas administrativas e gerenciais**. Cabe, ao longo deste Relatório, apontar quais são as falhas – dentre elas, **confessos descumprimentos contratuais** –, quais providências foram tomadas (ou não) e; quem deve se responsabilizar por tais atos, para ao final,

deduzir os encaminhamentos para que seja observada não apenas a legalidade, mas também a eficiência do serviço público concedido.

Afinal, a população cobra resultados concretos desta CPI. Não basta esta Comissão ter escancarado problemas e as faltas, que outrora era sabido apenas por poucos assessores palacianos. O objetivo é trazer **elucidações** para o **aprimoramento** e na busca contínua na qualidade da gestão pública (aqui, pontualmente do transporte público municipal), com foco na efetividade dos resultados⁷. Esta será a tônica deste Relatório Final.

2.2 – Das requisições de documentos

Para melhor esclarecimento dos fatos objeto da presente Comissão Parlamentar de Inquérito, foi deliberado pelos seus membros a requisição dos seguintes documentos junto à Administração Municipal, Transerp e demais órgãos:

- Documentação de todos os veículos – frota operante e suplementar;
- Todas as planilhas referentes ao transporte coletivo, inclusive do fluxo de caixa dos 20 anos de concessão;
- Documento que comprove a quitação da taxa de gerenciamento mês a mês;
- Listagem com o nome de todos os funcionários que atuam na fiscalização das empresas, inclusive com lotação e salário de todos;
- Documentos que comprovem o início dos estudos para a construção dos terminais previstos no contrato de outorga de concessão, conforme cláusula 32 do referido contrato;
- Relação dos 250 pontos de recarga, conforme previsto em contrato;

⁷ OLIVEIRA, Ricardo de. **Gestão Pública: democracia e eficiência: uma visão prática e política**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2012, p. 31.



- Projeto executivo para cobertura dos pontos de ônibus, conforme previsão contratual;
- Documentação de todas as empresas participantes da licitação para outorga de concessão do serviço de transporte coletivo urbano em Ribeirão Preto;
- Todas as constatações realizadas pela fiscalização da Transerp a respeito do descumprimento de horários, lotação dos veículos, etc;
- Relatórios de quilometragem dos veículos em linha;
- Relatórios de fiscalização (frequência);
- Estatística de Reclamações;
- Documentação apresentada pelas empresas para reajuste das tarifas (notas de combustível, compra de pneus, etc.)
- Relatório de quilometragem ociosa dos veículos e solicitações de ônibus extraordinários;
- Documentação de toda frota com cópias das notas fiscais das carrocerias, chassis e D.U.T. de todos os veículos, bem como os comprovantes de entrega dos referidos documentos por parte das empresas;
- Todas as notificações expedidas pela Transerp para as empresas do Consórcio PróUrbano;
- Relatório diário de cada um dos fiscais de fiscalização externa;
- Relatório de fiscalização na forma de regulamento do sistema de bilhetagem eletrônica, realizado pela Transerp, de todos os processos de trabalho relacionados à comercialização dos meios de pagamento aos usuários e à arrecadação dos valores, nos termos da cláusula 50, do contrato de concessão;
- Documentação relativa às informações da bilhetagem;
- Documentação referente a pesquisa de insumos para cálculo das tarifas, reajustes e correção, no âmbito do contrato de permissão;
- Relatório de valores arrecadados a título de publicidade em abrigos;



- Processo Administrativo em trâmite na Transerp, destinado a apurar irregularidades quanto a circulação de veículos da frota, mais antiga do que o previsto contratualmente;
- Documentação e esclarecimentos acerca do cumprimento dos prazos dos pontos em atraso e especificação dos motivos da inadimplência e impossibilidade de cumprimento, como a ausência de tecnologia à disposição;
- Taxa de retorno do investimento realizado pelo consórcio;
- Cópias de todos os pareceres e documentos exarados no âmbito do contrato de transporte coletivo/processo de concessão de Ribeirão Preto, desde sua formação até o presente momento;

Quanto à documentação requisitada pela Comissão ao consórcio, cumpre destacar que embora solicitada diretamente ao seu representante, quando da sua oitiva e posteriormente encaminhado documento formal ratificando tal solicitação, o mesmo não foi atendido, e assim, foi apresentado simples ofício, contudo, sem encaminhamento de qualquer documentação ou resposta à CPI.

2.3 – Das respostas às requisições

Após requisições e expedições de ofícios por força de autoridade desta CPI, verifica-se *atendimento apenas parcial* por parte da Concessionária, Secretaria da Administração e TRANSERP, as quais não contribuíram, de maneira efetiva, para a correta apuração dos fatos, senão vejamos:

- **Cópia dos Relatórios contendo todas as informações da bilhetagem:** Foi respondido com uma simples tabela, sem detalhes e informações pormenorizadas (pg. 173);
- **Cópia da pesquisa de preço dos insumos para cálculo das tarifas:** **NÃO ENVIADO.** Responderam apenas que “o cálculo da tarifa de referência (base Julho/2011) está descrito no anexo 6 – Orçamento estimado do custo da prestação



dos serviços, do Edital de Concorrência Pública nº 041/11-6, sendo que os preços dos insumos e os valores dos salários foram os mesmos obtidos pela TRANSERP para o cálculo da tarifa do transporte coletivo em julho de 2011, seguindo-se os procedimentos de praxe, que incluem pesquisa no mercado e junto aos operadores **(Contudo, não enviaram essas pesquisas)**.

- **Relatório dos valores arrecadados com publicidade – Resposta Transerp:** Informaram que o Consórcio não arrecada nada.
- **Cópia do Processo Administrativo para apurar a circulação de ônibus 2009 com a informação “ano de fabricação 2012”:** Respondido com cópias do expediente interno 009/2013, da Transerp, que não encontrou irregularidades.
- **Cópia de todos os relatórios dos fiscais Danilo e Amauri:** Enviados apenas os relatórios do mês de outubro de 2013 do fiscal Amauri, com a ressalva de que o fiscal Danilo trabalha na fiscalização interna – CCO, gerando grande volume de informações e, por essa razão, não seria viável enviar os relatórios, colocando-os à disposição da CPI para consulta.
- **PróUrbano:** Esclarecimentos pelo descumprimento dos prazos, especificando os motivos do atraso e a expectativa de novos prazos para o cumprimento; relatório das receitas com publicidade em abrigos; taxa de retorno do investimento realizado pelo consórcio: Responderam, sem apresentar documentos, que não auferem receita com publicidade, que a taxa de retorno do investimento é aquela apresentada pela concessionária em sua proposta comercial e que, no que diz respeito às obrigações em atraso, apresentou ao Poder Concedente um cronograma solicitando a dilação de alguns prazos **(não apresentaram o mencionado cronograma)**.
- Cópia de todas as manifestações e pareceres exarados pela Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos no âmbito do Contrato de Transporte Coletivo/Processo de Concessão: **Respondido.**

DOCUMENTOS REQUISITADOS POR APROVAÇÃO DO CRONOGRAMA PRÉVIO:

- **Documentação de todos os veículos da frota (operante e suplementar):** Respondido nos anexos I, II e III.
- **Todas as planilhas referentes ao transporte coletivo, com fluxo de caixa dos 20 anos de concessão:** Responderam com os seguintes dados: Cópia do estudo econômico-financeiro da concessão; CD contendo avaliação econômica financeira (07/2011), avaliação econômico-financeira com previsão de crescimento da



demanda e receitas acessórias, planilha tarifária de referência da concessão do transporte coletivo de Ribeirão Preto. **Todos esses dados são técnicos e dependem de estudo mais aprofundado.**

- **Documentação que comprove a quitação da taxa de gerenciamento:** Encaminhada documentação para a CPI, comprovando o pagamento da taxa de gerenciamento até o mês de julho de 2013, sem informação do pagamento de multa e juros de mora.
- **Listagem com o nome, cargo e salário de todos os funcionários que atuam na fiscalização:** Enviado, contudo, com informações divergentes daquelas prestadas pelo superintendente por ocasião de sua oitiva, bem como pela oitiva dos fiscais Danilo e Roberto. Isso porque, segundo o documento apresentado, são apenas 5 fiscais ao todo, enquanto consta dos referidos depoimentos que a fiscalização conta com 6 fiscais ao todo.
- **Documentação que comprove o início dos estudos para construção dos terminais previstos no contrato:** A Transerp informou que não existe prazo para a apresentação do projeto, mas sim para o início e término das obras.
- **Relação dos 250 pontos de recarga:** Não apresentaram. Informaram apenas que esta informação está disponível no site www.ritmoribeirao.com.br.
- **Projeto executivo para cobertura dos pontos de ônibus:** Entregaram.
- **Documentação das empresas participantes da licitação:** Entregaram.
- **Todas as constatações realizadas pela fiscalização da Transerp a respeito do descumprimento de horários, lotação dos veículos, etc:** Responderam insatisfatoriamente com relatórios exemplificativos, ou seja, o descumprimento de horário de apenas uma linha (107), relatório operacional de apenas um veículo e um único relatório do fiscal externo Amauri.
- **Relatório de quilometragem dos veículos em linha:** foi enviado uma evolução do percurso mensal (KM).
- **Estatísticas de reclamações:** Enviado.
- **Documentação apresentada pelas empresas para reajuste das tarifas:** Informaram que a proposta vencedora, no valor de R\$ 2,7481 sofreu correção em 22/01/2013 para R\$ 2,90 mediante aplicação de fórmula específica prevista no contrato/edital.



- **Relatório de quilometragem ociosa dos veículos e Solicitação de Ônibus Extraordinária (SOE):** Enviaram relatório simples de evolução do percurso mensal. Não enviaram as Solicitações de Ônibus Extraordinária.
- **Documentação de toda a frota:** Enviaram. Contudo, não consta resposta ao ofício expedido pela CPI com documento que comprove a entrega dos referidos documentos por parte das empresas. Essa comprovação é de suma importância para que a CPI verifique a real data de início de operação dos ônibus, especialmente aqueles mais antigos, que segundo o edital, não poderiam iniciar a operação.
- **Notificações expedidas pela Transerp: Enviadas**

2.4 – Das oitivas realizadas

O cronograma prévio apresentado e aprovado na reunião da CPI de 6.8.2013 (fls. 43 e ss.) realizou, efetivamente, a oitiva das seguintes autoridades e pessoas:

<u>CONVOCADOS</u>	<u>OCUPAÇÃO</u>
Willian Latuf	Superintendente da Transerp
Dra. Maria Helena Cividanes	Secretária dos Negócios Jurídicos em exercício
Amauri Donizeti dos Santos	Fiscal de tráfego externo da Transerp
Danilo Alves Faleiros	Fiscal de tráfego da Transerp
Roberto Luiz Ferraz Penteado	Fiscal de tráfego externo da Transerp
José Mauro Araújo	Diretor de Transportes na Transerp

Reynaldo Lapate	Gerente de Transporte da Transerp
Carlos Roberto Cherulli	Preposto do Consórcio PróUrbano
Dr. Marco Antônio dos Santos	Secretário da Administração

Outrossim, constou aprovado por esta CPI a oitiva, na qualidade de convidados, do Professor do Departamento de Administração da FEA-RP, Dr. André Lucirton Costa, do Promotor de Justiça da Cidadania, Dr. Sebastião Sérgio da Silveira, além de um membro do Movimento Passe Livre (MPL).

Apesar de convocada, deixou de ser ouvida a Sra. Ana Paula Abnechus Marciliano, por estar em viagem (fls. 161) na data da oitiva, sendo determinada a sua redesignação.

Na reunião do dia 11.10.2013 (fls. 260), a requerimento do vereador Walter Gomes foi solicitado o encerramento da fase das oitivas, e aprovado pelos vereadores Genivaldo Gomes, Samuel Zanferdini, Viviane Alexandre, Walter Gomes e Rodrigo Simões, vencido o Relator Marcos Papa, que insistia ainda na oitiva do Prof. André Lucirton, do Promotor D. Sebastião Sérgio e também de um representante do MPL.



3. DAS CONSTATAÇÕES

3.1 – Dos descumprimentos contratuais admitidos

Ao longo dos trabalhos desta CPI, apurou-se irregularidades de diversas ordens no tocante ao cumprimento contratual, como a não implementação de alguns serviços, atraso no pagamento de parcelas da taxa de gerenciamento, não aplicação de multa contratual, dentre outros.

Através das oitivas e por meio de documentação encaminhada a esta Comissão, pode-se concluir e ratificar pela existência de diversas obrigações contratuais inadimplidas por parte do Consórcio PróUrbano, fatos estes, objeto de confissão expressa por parte do Superintendente da Transerp e do Preposto do Consórcio PróUrbano, tanto pessoalmente quanto que em documento de fls. 2469 (*“imperativo concluir que se existe mora a ser atribuída ao Consórcio PróUrbano [mora aliás, que é restrita a obrigações acessórias do contrato...]”*).

O primeiro objeto desta CPI – *apurar eventual descumprimento contratual por parte do Consórcio PróUrbano na execução do contrato de concessão* – **foi atingido, com total êxito.**

Assim, em conformidade com o acima explanado, o Superintendente da Transerp, Willian Latuf, em audiência realizada em 02/07/2013 (fls. 77), apontou expressa e inequivocamente a existência de obrigações inadimplidas pelo consórcio, confirmados às fls. 2409/2411 – Anexo VII - a saber:

I- a instalação da segunda catraca nos ônibus padron, conforme estabelecido na p. 13 do Anexo 1.6. do Edital e da cláusula 63, “d”;
Este item deveria ter sido providenciado até 10.2.2013.



II - disponibilização pelo consórcio PróUrbano dos 98 agentes de cobrança nos pontos de embarque e desembarque com maior concentração de passageiros, conforme estabelecido à p. 8, do Anexo 1.7 do Edital e cláusula 63, “h”;

Este item deveria ter sido providenciado até 17.4.2013.

III - disponibilização para consulta ao extrato e saldo dos valores em passagens, conforme estabelecido à p. 5, anexo 1.7 do Edital e Cláusula 63, “h”.

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.

IV - sistema de bloqueio para cartões eletrônicos de transporte, conforme estabelecido o à p. 5, anexo 1.7 do Edital e Cláusula 63, “h” ;

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.

V – implantação de solução de biometria no sistema de bilhetagem eletrônica, conforme estabelecido à p. 6, anexo 1.7 do Edital e Cláusula 63, “h”;

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.

VI – disponibilização de todo o conjunto de relatórios do sistema de bilhetagem eletrônica, conforme estabelecido às pp. 15 e 16, anexo 1.7 do Edital e Cláusula 63, “h”

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.

VII - criação de Central de Relacionamento com o Cidadão (CRC), conforme estabelecido às pp. 3 e 4 do Anexo 1.4 do Edital, e das cláusulas 2ª., §3º., III e 63, “h”;

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.



VIII - impressão do guia de ônibus de bolso com informações de todas as linhas e horários, conforme estabelecido às pp. 3 e 4 do Anexo 1.4 do Edital e cláusula 63, “h”;

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.

IX – desenvolvimento e implantação de aplicativo para consulta no site dos horários em tempo real das linhas de ônibus, conforme estabelecido na p. 11, anexo 1.4 do Edital e cláusula 63, “h”;

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.

X - desenvolvimento e implantação de aplicativo para consulta no site, da programação das linhas para planejamento de viagem, conforme estabelecido na p. 11, anexo 1.4 do Edital e cláusula 63, “h”;

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.

XI - instalação de 1400 placas de ônibus, conforme estabelecido na p. 7, anexo 1.4 do Edital e cláusula 63, “h”;

Este item deveria ter sido providenciado até 29.5.2013.

XII - atraso na implantação da segunda etapa da rede, conforme estabelecido na p. 4, anexo 1.2 do Edital e cláusula 63, “c”;

Este item deveria ter sido providenciado até 29.5.2013.

XIII - reposição de 2 ônibus sinistrados durante a operação, conforme previsto à p. 3, do anexo 1.2 do Edital e cláusula 7ª, §2º.

Este item deveria ter sido providenciado em duas datas, uma para cada ônibus: 25.3.2013 e 13.6.2013.

XIV - entrega de projetos de execução das obras dos terminais;



Conforme noticiou a Folha de São Paulo em matéria do dia 08.12.2013⁸, a entrega definitiva do projeto de execução do Terminal Jerônimo Gonçalves não foi concretizada, pendendo de correções. Isso põe em risco a entrega das obras fixadas para maio de 2014.

XV - atendimento gratuito proveniente de telefonia móvel dos usuários, conforme previsto à p. 11, do anexo 1.4 do Edital e cláusula 5^a, §4^o. do contrato.

Este item deveria ter sido providenciado até 29.11.2012.

Sobre este ponto, cabe observar que, embora previsto em contrato, a concessionária optou por descumpri-lo, sob a chancela do Poder Judiciário, posteriormente, reformada em sentença (autos do processo n. 001540-66.2013.8.26.0506, 1^a Vara da Fazenda Pública de Ribeirão Preto, fls. 239/244 destes autos)⁹.

Todavia, perdeu na Justiça, não providenciou contrapartida e dela também não foi exigida.

Todo caso, no quadro presente, o descumprimento é real e a concessionária também está inadimplente.

⁸ AMORIM, Felipe. Vence prazo para início de obra de terminal em Ribeirão Preto(SP), Folha de São Paulo, caderno Ribeirão Preto, 08.12.2013, 2h47, disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/ribeiraopreto/2013/12/1382444-vence-prazo-para-inicio-de-obra-de-terminal-em-ribeirao-preto-sp.shtml>, acesso em 09.12.2013.

⁹ Depoimento do representante do Consórcio, fls: 181 e ss. “pergunta por qual razão entraram em juízo para não atenderem o serviço de atendimento telefônico via celular apesar da previsão contratual, se a concessionária solicitou alguma contrapartida em vista do não atendimento deste item? Cherulli responde que apesar de constar em edital, observa que as empresas que trabalham com transporte coletivo e sua gestão, tem que ter uma preocupação muito grande com o custo do transporte para o passageiro, que todo item que onera o custo do transporte tem que se evitado, que atendem o serviço 0800 de telefone fixo, que salvo engano, que foi uma decisão de economia, pois no momento de calcular o valor da tarifa, isto vai onerar, esta é a razão. Quanto a se a concessionária previu alguma contrapartida, informa que não sabe informar, se a Transerp notificou o consórcio no sentido de cumprir este item”.



3.2 - Dos descumprimentos contratuais não admitidos

São os seguintes descumprimentos contratuais apurados no âmbito desta CPI os quais, não foram objeto de confissão explícita por parte do Poder Concedente e da Concessionária:

I - Da publicidade nos abrigos

Esta é uma das principais irregularidades apuradas no curso desta CPI, sequer cogitadas pelo Poder Concedente e de maneira vergonhosa, decorreu da ignorância (ou dolosa omissão) da Transerp que deixa terceiros explorarem receitas alternativas, consistentes na inserção de anúncios publicitários nos abrigos de ônibus.

Em diversas oportunidades, foi indagado aos depoentes, em destaque ao Superintendente da Transerp, e ao representante do consórcio, acerca da arrecadação pelo consórcio, a título de publicidade em abrigos.

Necessário é destacar que há previsão contratual de tal possibilidade, sendo exigida a anuência do poder concedente, contudo, como afirmado pelo Secretário da Administração, Dr. Marco Antônio dos Santos na reunião realizada em 11 de outubro de 2013, afirmou que não se recorda de tal autorização em sua pasta, e disse que se trata de receita acessória, e que deveria compor o cálculo da tarifa (fls 258), tal qual corroborado pela Secretária dos Negócios Jurídicos, Dra. Maria Helena Cividanes¹⁰.

Destaque-se ainda que em depoimento, Cherulli, preposto do Consórcio PróUrbano, afirmou quanto a arrecadação a título de publicidade em abrigos, a

¹⁰ Fls. 234: “conforme previsão contratual, que fontes alternativas de receitas, devem ser consideradas no estudo econômico-financeiro, se a concessionária vai explorar e isto afeta a equação prevista no contrato, seria caso de reavaliar a equação para se verificar se houve aumento de receita no sentido de alterar o resultado final”.

existência de uma parceria com o fito de diminuir os custos para construção de novos abrigos.

Às fls. 271 dos autos principais, a Transerp informou a Comissão que nos termos da resposta encaminhada pelo consórcio, o mesmo não auferir qualquer recurso financeiro a título de exploração de espaço publicitário em abrigos, tendo em vista haver contratado serviços de instalação e manutenção (de novos abrigos) em troca da exploração publicitária destes espaços.

Assim sendo, embora o consórcio não tenha anuência expressa do poder concedente para exploração do espaço publicitário em abrigos, o mesmo está realizando. Fato é que as publicidades em abrigos existem e alguém obtém vantagem com tal exploração, e não é a Transerp, tampouco está sendo utilizado para benefício público. Certamente o Consórcio utiliza, indevidamente, para abater de seus custos, os valores com serviços e materiais dispendidos para a construção e manutenção de novos abrigos, conforme se afere do documento de fls. 271 (ofício da Transerp).

A anuência expressa, no entendimento da Secretária dos Negócios Jurídicos, seria obrigatória para esse tipo de exploração (fls. 234), o que temos a concordar.

Segundo prescreve o contrato, as atividades acessórias até podem ser exploradas e realizadas mediante prévia autorização da concedente (cláusula 3ª., “caput”).

Mais especificamente, dispõe a Cláusula 54: “A *cessionária, com anuência da Concedente, poderá explorar fontes alternativas de receitas*”.

Ora, a concessionária **não** dispõe de anuência da concedente e explora (ou deixa explorar como supostamente alega a concessionária), fontes alternativas de receitas!



Inclusive, o contrato é claro ao aduzir, no parágrafo único da retrocitada cláusula 54 que, “*As receitas alternativas serão consideradas nos estudos de avaliação econômico-financeira da concessão*”.

A Prefeitura não apresentou uma resposta definitiva sobre essa questão, porém o fato, é que não existe autorização para a exploração de receitas com publicidade nos abrigos de pontos de ônibus.

A **Prefeitura deixa a concessionária explorar receitas alternativas**, quarteirizando-as – conforme confessado pelo representante do Consórcio Pró-Urbano¹¹, abrindo mão de recursos que tem natureza pública e que deveria servir para compor os estudos de avaliação econômico-financeiro da concessão, para fins de abatimento de tarifa, ou ampliação de investimentos.

O Poder concedente é conivente, assim como a TRANSERP, relegando a exploração de um bem público, em desatendimento ao contrato, sem fiscalização e ainda assumindo que existe esta exploração, sem ter autorização expressa.

O Poder Público é omissivo ao expressamente confessar a falta de posturas e malversação de recursos que têm natureza pública.

E a concessionária explora receitas de natureza pública sem contabilizá-las, pois as repassa, INDEVIDAMENTE, a terceiros, e ainda documentou a esta CPI que não auferem nenhum rendimento, deixando de contabilizar como sua, uma receita acessória.

É impróprio o Poder Concedente deixar transcorrer, no vazio, a exploração de receitas acessórias – e que são expressamente previstas em contrato – como se as mesmas pudessem ser autorizadas “oportunamente”, na dicção do Secretário da Administração em depoimento a esta CPI. Ora, quem vai fiscalizar o quanto a Concessionária recebeu ou deixou que recebessem? Quem controla as vendas?

¹¹ Fls. 188, “Ver. Papa indaga se a concessionária explora publicidade em abrigos de ônibus, o depoente informa que a concessionária não auferem nenhum lucro com isto, que existe uma parceria visando diminuir os custos para construção de novos abrigos”



Trata-se de uma falta grave, uma inequívoca e imperdoável omissão estatal, que atua com descaso no cuidado da coisa pública, deixando livremente a iniciativa privada explorar bens públicos. Isso rememora a um tipo de lesão ao erário público previsto na Lei de Improbidades Administrativas (Lei n. 8.429/92):

Art. 10. Constitui ato de improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão, dolosa ou culposa, que enseje perda patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no art. 1º desta lei, e notadamente:

I - facilitar ou concorrer por qualquer forma para a incorporação ao patrimônio particular, de pessoa física ou jurídica, de bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades mencionadas no art. 1º desta lei;

II - permitir ou concorrer para que pessoa física ou jurídica privada utilize bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades mencionadas no art. 1º desta lei, sem a observância das formalidades legais ou regulamentares aplicáveis à espécie;

Essas são as razões que levam a constatação deste tipo de descaso com a coisa pública, mediante exploração indevida de patrimônio público (em abrigos de pontos de ônibus) por particulares, sem qualquer controle, fiscalização, ou observância de solenidade prescrita em lei e em contrato.

II - Da idade dos veículos da frota

Conforme fotos que ampararam o requerimento de constituição da CPI de autoria do Vereador Ricardo Silva, foi constatada a circulação de veículos com ano de fabricação de 2009 e contendo pintura como se fossem do ano 2012, em afronta a previsão contratual.

Através da documentação entregue pela Transerp e do depoimento do Superintendente da Transerp, defendem a circulação de veículos 2009, em operação na frota suplementar, apenas para circular em horários de pico.



Contudo, foi constatado que tais veículos circulam de forma ordinária, inclusive no período noturno, o que configura clara infração contratual por parte do consórcio PróUrbano.

É poder-dever do município zelar pelos bens vinculados à prestação dos serviços, tal qual dispõe o artigo 31, VII da Lei de Concessões. Se existem ônibus vinculados à prestação dos serviços que não condizem com a realidade nele grafada, ostentando pintura na carroceria de ano e 2012, mas, em verdade, são do ano de 2009, isso denota uma grave omissão e manifesta ausência de fiscalização do Poder Público para com os bens ligados à concessão.

Conforme confessado pelo Superintendente da TRANSERP que seria um equívoco permitir ônibus anteriores a 2009 circulando em linhas ordinárias e que, aberto um procedimento interno, nada teria sido constatado. O próprio representante do Consórcio diz ter colocado a circular ônibus ano 2009¹².

Esta CPI comprovou que ônibus 2009 estão a circular em expediente ordinário, sem contraprova robusta da Transerp e implicitamente confessado pelo Consórcio. Portanto, mais um grave item constatado.

As gravações e fotografias presentes nos autos dão conta da existência desta irregularidade, até hoje sem punição e sem a devida comprovação, de fato, de que teria havido sequer uma investigação para essas graves irregularidades.

III - Da falta de cobrança dos documentos fiscais

Conforme se pode aferir dos depoimentos prestados a esta CPI, não há

¹² Fls. 190: “Quanto aos veículos de 2009, com a configuração de veículos de 2012, responde que tiveram que colocar 20 veículos a mais do que o previsto, que não são veículos zero Km, que uma das empresas antes de colocar os veículos em operação, tomou o cuidado de mandar fazer a pintura dos ônibus segundo projeto original, e assim o serviço foi efetuado pelo pintor, que não houve qualquer intenção de burlar. O Presidente manifesta que no edital prevê que no início da concessão os veículos tinham que ter no máximo 2 anos, e questiona porque há veículos 2009 em circulação? O depoente responde que ocorreu por conta de que o edital previa menos ônibus do que a necessidade real, que são ônibus suplementares que tiveram que colocar para atender a necessidade, circulam de preferência em horário de pico”.

qualquer acompanhamento da escrituração contábil do consórcio, nem por parte da Administração, nem pela Transerp, ou qualquer outro órgão do executivo, embora haja em trâmite uma ação judicial de autoria do Consórcio, questionando o equilíbrio econômico financeiro do contrato.

Tal situação demonstra a falta de gestão do contrato ora firmado, contrato este de grande importância para a cidade, de grande vulto econômico, que envolve um serviço público fundamental.

Dispõe a cláusula 28:

A concessionária se obriga a fornecer à Transerp os resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização, atendendo aos prazos e formas de apresentação fixados pela Transerp, respeitados, quando houver, os prazos legais.

No mesmo diapasão, a cláusula 29 determina a obrigação da concessionária em manter escrituração contábil e fiscal específica para este contrato.

Ainda sobre o contrato, a cláusula 63, alínea “i” é bastante pontual:

Cláusula 63 – São obrigações da Concessionária, além de outros previstos nas normas aplicáveis ao serviço público de transporte coletivo:

i – efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e societária, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, observando normas contábeis geralmente aceitas, aplicadas a plano de contas e modelos estabelecidos pelo Município de modo a possibilitar a fiscalização respectiva.

A Concessionária deve fornecer à TRANSERP resultados contábeis, dados estatísticos, mantendo, ao longo da vigência do contrato administração específica e escrituração segregada de natureza contábil, fiscal, trabalhista e previdenciária (cláusulas 28 e 29).

Nada foi exigido e entendeu-se como impertinente, naquele momento, requisitar-se estes documentos da concessionária.

A Lei de Permissões e Concessões (L. 8987/95) tem previsão específica:



Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;

XIV - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária

O poder concedente e a TRANSERP transigem com o intransigível. Deixam de pedir e fazer o acompanhamento periódico, vide mensal, que o próprio instrumento contratual prevê. A partir do momento em que o Poder Público abre mão da tarefa de exigir a prestação de contas, está a facilitar manipulações, jogo de planilhas, e terá menos meios de desmascarar requerimentos enganosos ou pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro desajustados. Isso sem abordar a possibilidade/necessidade de, através das exigências dos instrumentos contábeis, monitorar o fluxo de investimentos, a possibilitar um controle mais efetivo para cumprimento dos prazos e cronogramas de obras e instalações. Esta leniência com o dever fiscalizatório é deveras grave, como ilustra o administrativista Marçal Justen Filho:

Observe-se que o dever de prestar contas é imposto pela Lei. Não pode ser dispensado pelo contrato, nem de modo indireto. Assim, se o contrato previsse que o concessionário prestaria contas a cada dez anos, haveria infração à disposição legal.

Usualmente, a prestação de contas se fará por via contábil. Caberá ao concessionário promover levantamentos e demonstrações contábeis, segundo o padrão básico da Lei das S.A. Mas poderão ser exigidas informações ou demonstrações específicas, relacionadas à concessão. Poderá, inclusive, exigir-se que as prestações de contas sejam objeto de auditoria por empresa especializada.

O descumprimento do dever de prestar contas caracteriza inadimplemento contratual. (...) A ausência da prestação de contas pode ser indício da prática de irregularidades mais sérias ou graves¹³.

Em depoimento a esta CPI, o Secretário da Administração, responsável pelo Poder Concedente, declarou que não tem rotina mensal, trimestral ou

¹³ **Concessões de Serviços Públicos.** São Paulo, Dialética, 1997, p.272.

quadrimestral para exigir o controle das escriturações contábeis. Isso significa uma inexistente atuação, e uma manifesta transigência indevida com o dever fiscalizatório instituído expressamente em contrato (Cláusulas 28, 29 e 63, “i”).

IV - Falta de auditoria no sistema de bilhetagem

Não existe auditoria no sistema de bilhetagem e nas catracas. A transmissão é eletrônica, via rádio.

A Transerp possui apenas 2 fiscais externos e não detém condições de verificar o que ocorre no sistema.

O representante da do Consórcio (fls. 183/184) confirma que o sistema de bilhetagem é todo eletrônico, armazenado em dados em um chip que são transmitidos via rádio, assentando ainda “que não sabe se há auditoria”. Na verdade, o Consórcio assumiu a falta de auditoria do Poder Concedente e da fiscalização da Transerp quanto ao sistema de bilhetagem. O Secretário da Administração, na qualidade de Poder Concedente, quando perguntado se existiria alguma auditoria do poder concedente nos dados de bilhetagem, respondeu: “*informa que não sabe dizer, acerca dos dados das catracas, informa que como informação anterior, que trata-se de atividade de operação, cabendo a fiscalização à TRANSERP*” (fls. 260).

Logo, ficou demonstrado inexistir auditoria sobre o sistema de bilhetagem.

Como dito, o sistema de fiscalização das catracas é eletrônico. E a TRANSERP não tem controle sobre a plataforma deste sistema. Não têm fiscais “in loco” e não fiscaliza a quantidade de usuários, o sistema em si e as catracas propriamente ditas.

Sequer todos os documentos referentes à bilhetagem são entregues à TRANSERP (fls. 1253 e 1262), fato este não negado pelo Consórcio.

Acrescente-se que os dados de bilhetagem supostamente teriam revelado um índice de ociosidade de passageiros acima do normal ou da média. Ora, quem mede ociosidade é o próprio Consórcio, não fiscalizado pela Transerp!



Como sabido, os dados de ociosidade influenciam no preço das tarifas, como explicou o Sr. Cherulli¹⁴. Logo, inexistindo auditoria, **tais dados são passíveis de serem distorcidos pelo principal interessado em embutir custos ou despesas.**

Logo, **o real faturamento do Consórcio** é um mistério, e suscetível a manipulações – vez que **não há certificação de que o sistema não seja manipulado antes dos dados serem encaminhados à Transerp.**

A TRANSERP e a Administração confiam, cegamente, no Consórcio PróUrbano e em seu blindado sistema. A fiscalização externa não audita a quantidade de passageiros, a TRANSERP não possui um controle externo e periódico para monitorar a quantidade de passageiros e a Secretaria de Administração não audita o sistema eletrônico do Consórcio PróUrbano para saber se é hígido – se afere corretamente os passageiros e se não sofre interferência para subestimar a quantidade de passageiros – o que levaria à redução de faturamento e conseqüentemente, ao pagamento a menor da taxa de gerenciamento.

Toda essa situação relatada é um convite à fraude! E conta com a omissão do Poder Concedente e da Transerp em não tomar atitudes que propiciem evitar tais ocorrências.

V - Do pagamento em atraso feito pela concessionária

Manifesto e confessado atraso no pagamento da taxa de gerenciamento em razão de supostos problemas financeiros, demonstrativo de despreparo e escárnio com a importância que deveria se dar a um sério contrato público. Chega beirar a má-fé, uma declaração externada no âmbito de uma CPI de que *“foram eleitas outras prioridades pela Concessionária”* que não o cumprimento das

¹⁴ Fls. 190: “O Presidente pergunta se a quilometragem ociosa influencia no valor da tarifa, que responde que sim, que a quilometragem é considerada desde o momento em que o veículo sai da garagem, que a planilha leva em consideração o custo e a partir deste momento já há custo, assim como também ocorre com a receita”

cláusulas do contrato, dentre as quais, o pagamento de taxa de gerenciamento. É uma típica desculpa inconsistente, posto que já era previsível desde antes do contrato ser firmado a existência de um inicial fluxo negativo.

A cláusula 55 instituiu que a concessionária, deve pagar à TRANSERP, pela função de gerenciamento do serviço de transporte público, um valor correspondente a 2% da remuneração total da concessionária com a prestação dos serviços deste contrato.

Ocorre que, este pagamento de responsabilidade do Consórcio Pró-Urbano tem nítida feição de taxa, conforme define o artigo 87, §2º. do Código Tributário Municipal (CTM):

Art. 87 - Os tributos são: Impostos, Taxas e Contribuição de Melhoria.

(...)

§ 2º - Taxa é o tributo que tem como fato gerador o exercício regular do poder de polícia ou a utilização efetiva ou potencial de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição

Pois bem. O pagamento em atraso de taxa é sujeita às penalidades prescritas em lei, ou, no mínimo, aos patamares corretivos previstos no CTM. No mínimo, deve sujeitar o inadimplente a quitar o atrasado com correção e juros segundo o patamar da SELIC. No entanto, esta CPI apurou que o Poder Concedente e a TRANSERP aceitam receber prestações da taxa de gerenciamento em atraso, sem qualquer correção e sequer apuraram um expediente para, primeiro: buscar a punição pela mora e, segundo: perquirir a diferença de correção pela mora, aplicando, no mínimo, correção monetária e juros da SELIC.

É válido dizer que o Consórcio apenas fez o pagamento da taxa de gerenciamento em atraso (meses de maio/junho/julho/2013), sem multa, no valor de R\$ 467.097,06, após a instalação desta CPI! Foi uma relação de causa-efeito que, sem o efetivo trabalho de investigação parlamentar, quiçá ainda estivesse sem qualquer solução ao município.



Vale dizer que o Consórcio PróUrbano deixara de pagar, sem justificativas, a taxa de gerenciamento, sob o estapafúrdio motivo de invocar desequilíbrio econômico-financeiro não apreciado na seara administrativa e corretamente denegado pelo Poder Judiciário. E o que fez a Administração Municipal com a interrupção do pagamento da taxa de gerenciamento? Nenhuma postura concreta. E após, ter o Consórcio pago em atraso o devido? Nada, igualmente, sob a invocação de que inexistiria sanção contratual específica para punir a concessionária que atrase suas obrigações. E qual a mensagem deste descontrole de gestão soa ao concessionário: de que é possível atrasar pagamentos, e fazê-lo sem correção, juros e multa, tampouco sofrendo o risco de ser penalizado por infração contratual. Certamente, descumprir um contrato público perante a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto de forma escancarada e devidamente publicizada compensa, o que, violou princípios comezinhos da Administração Pública, tais como o da legalidade, moralidade e da eficiência.

Daí, demonstrado mais um descumprimento contratual o qual, não contou com providências efetivas do Poder Público para, não apenas receber o principal, mas para buscar punição pelo inadimplemento, isso sem contar com eventuais e devidos acréscimos pela mora.

VI - Utilização de ônibus modelo Padron aos sábados e domingos:

Tais modelos de ônibus devem operar aos finais de semana, nas linhas estruturais 199 – Circular 1, 299, Circular 2 e 602 – Aeroporto Leite Lopes, conforme o estabelecido à p. 17 do Anexo 1.1 do Edital de Concorrência e cláusula 63, “a” do contrato.

Não existe comprovação de que esta irregularidade constatada e notificada pela Transerp em 31.7.2013 (fls. 1264) tenha sido cumprida. O próprio Secretário da Administração admitiu que das “17 infrações a cláusulas contratuais”

apenas “duas delas já foram cumpridas, sendo: os pontos de recarga e o pagamento da taxa de gerenciamento” (fls. 258).

Logo, segue este item, embora não abordado explicitamente pelo Superintendente, sendo descumprido, como constata esta CPI.

VII - Da insuficiência de agentes de fiscalização

Ao longo dos trabalhos desta Comissão verificou-se que o número de agentes para proceder a fiscalização do contrato é claramente insuficiente, sendo supostamente ao número de 6, com apenas dois para a fiscalização externa e quatro para a parte interna.

Fato este que compromete a gestão contratual, na medida em que a Transerp e a Administração não dispõem de estrutura operacional para efetuar a fiscalização de um contrato tão amplo e complexo como é o contrato de transporte coletivo urbano de Ribeirão Preto. Este tópico será enfrentado no subitem 3.3 deste Relatório com maior detalhamento.

VIII - Da não comprovação de existência dos 250 pontos de recarga

Este ponto foi objeto de uma notificação em 11.6.2013 pela TRANSERP (fls. 1255), no qual, se apurou, em amostragem de 90 pontos consultados, que 42% deles não estariam comercializando o serviço de recarga, a contrariar a cláusula 63, “h” e Anexo 1.7 do Edital.

O Superintendente Latuf (fls. 72) sobre este assunto, depôs à CPI que : *“atualmente possuem 255 pontos, que a consulta está disponível direto no site, www.ritmoribeirao.com.br, mas que é muito flutuante, depende muito de quem vai vender, mas a Transerp vai garantir”*.



À míngua de elementos, esta Relatoria foi apurar o que disse o Superintendente da Transerp. O site não facilita a transparência. Após diversos cliques, acessou-se à relação dos postos credenciados a recargas: <http://credenciado.redepontocerto.com.br/modulos/mapaRibeiraoPreto/mapaRibeiraoPreto.php>. Da forma como concebida o site, dificulta com que a população consiga ter acesso a todos os pontos de recarga da cidade. Ademais, os pontos de recarga disponibilizados não tem telefone disponível – apenas o endereço. O usuário não consegue confirmar, com antecedência, se, de fato, o posto de recarga está realizando este serviço.

Outrossim, o Consórcio PróUrbano não vem conseguindo manter o número mínimo de 250 pontos.

Esta Relatoria no dia 5.12.2013 acessou ao site e contou 252 pontos que supostamente fariam recarga – 3 a menos do que informado pelo Superintendente da TRANSERP no depoimento ocorrido em 2.9.2013. Em tese, não haveria descumprimento a este item contratual, posto que superaria a quantia mínima (250 pontos).

Em razão da objetividade dos dados uma constatação sem maior profundidade apurou-se que da lista disponível no site, possuiriam apenas 248 pontos de recargas ativos¹⁵, 2 a menos do que o mínimo necessário.

Certamente, o número de pontos assinalados no site, mas que não prestam tais serviços deve ser ainda maior – fato este que refoge à competência de apuração minudente desta Relatoria.

¹⁵ Da lista disponível do site <http://credenciado.redepontocerto.com.br/modulos/mapaRibeiraoPreto/mapaRibeiraoPreto.php>, 5 pontos lá presentes não trabalham com recarga ao público externo, a saber: Ata-me Sex Shop; Unidades Barão do Amazonas e São Sebastião; Laranjinha; Panificadora Daniela; Auto Serviço RPC; Panificadora Pão Quente; Vexlog.

Ademais, não existem elementos para reforçar a tese de acompanhamento efetivo da Transerp para acompanhar ou monitorar a manutenção do número mínimo de 250 pontos.

O Consórcio PróUrbano deve ser obrigado a manter um número acima do nível mínimo, para evitar que, os usuários do transporte público sejam prejudicados.

Em se tratando de uma questão contratual, não deve a Transerp e o Poder Concedente permitirem esse tipo de atuação, sendo dever de ofício fiscalizar e punir o Consórcio Pró-Urbano, por não disponibilizar à população as condições mínimas ideais para boa prestação do serviço público.

3.3 – O controle e a gestão contratual

A questão da fiscalização do contrato de concessão de transporte público foi um dos pontos mais graves constatados por esta CPI. É válido ressaltar que

As políticas de gestão precisam ser integradas, alinhadas, coordenadas e consistentes entre si para que apoiem as áreas finalísticas, e essas, por sua vez, possam obter mais e melhores resultados¹⁶.

O ponto de controle dos serviços está previsto no contrato, ao longo de seu Capítulo VI (*“Do controle dos serviços”*), na parte de fiscalização da execução dos projetos e obras (Capítulo VIII), e notadamente na cláusula 61, “b”, assim vazado:

Cláusula 61. São responsabilidades da Concedente

b. Fiscalizar os serviços prestados pela Concessionária e tomar as providências necessárias à sua regularização.

¹⁶ OLIVEIRA, Ricardo de. **Gestão Pública: democracia e eficiência: uma visão prática e política.** Rio de Janeiro, Editora FGV, 2012, p. 63.



Lembramos aqui o “Parecer Econômico Financeiro” (fls. 92/123) elaborado em 29.8.2013 a pedido do Ministério Público do Estado de São Paulo pela Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo, sob a liderança do **Prof. Dr. André Lucirton Costa**. Algumas das principais conclusões deste relatório apontam para a necessidade do aprimoramento do processo de controle da execução do contrato, destacando ser “*preciso dotar a Prefeitura Municipal de estrutura técnica administrativa para controlar o contrato (que movimenta mais de 12 milhões por mês)*”. Relata o Prof. Costa que a TRANSERP é incapaz de compreender conceitos básicos de contabilidade, e não é dotada de informações elementares para melhor gestão contratual. As conclusões levadas no referido estudo foram corroboradas por esta CPI, as quais destacamos questões diretamente relacionadas à ineficiente gestão e carente controle do contrato:

- inexistência de estrutura administrativa e de controle instalada para executar a complexidade deste contrato;
- inexistência de uma auditoria independente e demonstrativos públicos para controlar e estimar o consumo e preços relacionados ao setor;
- falta de auditorias no sistema de bilhetagem;
- descontrole quanto a atualização do cronograma de execução das obras;
- não possui sistema de controle de qualidade formalizado com indicadores;
- falta de controle sobre o sistema de apoio ao usuário (disque reclamação);
- falta de um sistema de controle sujeito ao controle social, notadamente via Conselhos com a participação da sociedade civil.

Diz também referido estudo que a falta de controle levará ao inevitável aumento de tarifas, afinal a Administração é destituída de aparatos técnicos para enfrentar os dados apresentados pelo Consórcio Pró-Urbano.

Forte a doutrina de José Roberto Pimenta Oliveira quando diz que “*é irrenunciável a tarefa de acompanhar a execução do ajuste, incumbindo à Administração a fiscalização, orientação e expedição de provimentos necessários para garantir a perfeição da prestação avençada*”¹⁷.

Nesta esteira, valendo das conclusões do estudo da FEA, fica evidenciado que o controle que a Administração exerce:

(...) requer uma estrutura administrativa formalizada, com responsabilidades definidas, com tecnologia adequada, com sistemas de contabilidade que permitam aferir o consumo de cada ônibus, de auditorias independentes periódicas, de informações públicas e transparência.

As falhas estruturantes da TRANSERP são encontradas tanto do ponto de vista da fiscalização interna (fiscais que acompanham e monitoram o sistema eletrônico ou à distância), no controle administrativo-financeiro e, também no plano externo (“in loco”, verificando as condições de execução do serviço).

Como ilustra a jurista Lúcia Valle Figueiredo: “*a Administração não tem o direito de fiscalizar o contrato. Tem o dever de fiscalizá-lo em todas as suas etapas. Em todo o seu cronograma*”¹⁸.

O controle e a gestão feitos pela TRANSERP e pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto são risíveis, acanhados e demonstram um improviso inadmissível.

Neste sentido, a própria Prefeitura confessa este descontrole, este improviso, essa forma atrapalhada e pouco profissional de exercer a gestão da coisa pública. Nunca é demais lembrar que “*a falta de uma boa coordenação compromete a qualidade dos resultados e estimula o desperdício de recursos*”¹⁹.

¹⁷ **Os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade no direito administrativo brasileiro.** Coleção Temas de Direito Administrativo, vol. 16, Malheiros, São Paulo, 2006, p. 405.

¹⁸ **Curso de Direito Administrativo**, 7 ed., São Paulo, Malheiros, 2004, p. 515.

¹⁹ OLIVEIRA, Ricardo de. **Gestão Pública: democracia e eficiência: uma visão prática e política.** Rio de Janeiro, Editora FGV, 2012, p. 64..



No dia 26 de agosto de 2013, o mesma data em que esta CPI se reunia pela primeira vez, a Prefeita Municipal chamou “em seu gabinete no Palácio Rio Branco, uma reunião com representantes do Consórcio PróUrbano, onde pediu que os prazos contratuais para a construção dos terminais de ônibus sejam respeitados²⁰”, conforme foto²¹ abaixo (fls. 61):



Ora, não cabe ao Poder Executivo pedir algo da Concessionária. Ela tem o poder-dever de exigir o adimplemento dos cronogramas contratuais, sob as penas da Lei e do próprio contrato. Foi uma reunião estranha, com ares de prestação de contas pelo Poder Executivo logo após ter o Poder Legislativo resolvido investigar essas e outras irregularidades no contrato público em questão. Não poderia a Administração negociar interesse público em desfavor da própria Administração.

Não por outra que esta reunião seria um tipo de “puxão de orelhas”, ao passo que o exigido do Poder Público é a aplicação efetiva de sanções legais e contratuais – que até o presente momento, decorridos meses a fio de reiteradas irregularidades - , não redundaram em nenhum resultado concreto.

²⁰ Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Coordenadoria de Comunicação Social, Prefeitura quer cumprimento do contrato para construção dos terminais de ônibus, de 26.8.213, disponível em <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/ccs/snoticias/i33principal.php?id=25476>, acesso em 26.11.2013.

²¹ Extraída da matéria acima relatada. Crédito:Roberto Galhardo.

Esta reunião é demonstrativa de uma lamentável leniência, corroborando aquilo que estudiosos denotam de “*enfraquecimento do Poder Público na contemporaneidade, que cada vez mais se faz influenciada e subserviente ao Poder de Mercado*”²².

Inclusive, dias após este “convescote”, mais exatamente em 30.8.2013 o Consórcio PróUrbano se dignou a pagar a taxa de gerenciamento em atraso, sem qualquer correção monetária, multa, ou ainda, que ficasse exposta a alguma imposição de sanção contratual.

Aprofundemo-nos na questão relacionada ao péssimo controle do contrato, o qual denotam as razões pelas quais, ainda no início do contrato, tenhamos o seu sistemático descumprimento.

3.3.1 – Da fiscalização interna

Ficou demonstrado pelos depoimentos tomados por esta CPI, a precariedade da fiscalização interna sobre o monitoramento do transporte público. Neste tópico, sequer se aborda a estrutura administrativa para gerir o contrato, mas tão somente a fiscalização interna que fica dentro do CCO alocada para aferir, via GPS, a movimentação dos ônibus, como atendimento do itinerário, velocidade, pontualidade, etc.

Pelos depoimentos, verifica-se a falha na rotina fiscalizatória. No plano externo, a fiscalização é absolutamente destituída de rotinas e tem atuação

²² LEAL, Rogério Gesta. **O Estado-Juiz na democracia contemporânea: uma perspectiva procedimentalista**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007:

“O processo de enfraquecimento do Poder Público na contemporaneidade em decorrência da cada vez maior influência do Poder de Mercado, fazendo com que o Estado Administrador passe a ter uma função meramente ratificadora do projeto de crescimento social pautado pelas leis do mercado, organizando suas atividades e competências de maneira a gestar os problemas causados por este modelo, bem como intervindo somente em setores que são estratégicos para alavancá-lo, tais como políticas educacionais técnicas retroalimentadoras da mão de obra demandada por aquele modelo; políticas de saúde meramente curativas, suficientes para reabilitar os trabalhadores à produção; políticas de fomento e subsídios para setores que se encontram alinhados mercadologicamente, deixando ao largo as suas funções de gestor preventivo e acautelador das garantias e direitos fundamentais”.



randômica, pouco ou nada planejada – notadamente pela ausência de pessoal para prestar tal serviço.

A fiscalização interna da TRANSERP também é precaríssima. Constatou-se que ela é feita apenas por um fiscal na data em que colhido o depoimento (16.9.2013) – que no caso era o Sr. Roberto Luiz Ferraz Penteado. Os outros fiscais internos Danilo Alves Faleiros e Ana Paula Abnechus Marciliano estavam afastados, o primeiro por licença-doença e a segunda por conta de férias.

Sobre a fiscalização interna a TRANSERP, não demonstrou ter pessoal nos seguintes dias e horários:

- **Aos domingos;**

- **Aos sábados**, das 0h01 às 11h59 e das 18h01 às 24h.

- **Segunda a sexta: 17h31 às 7h59** e possivelmente, das **12h às 13h30** (horário de almoço do único fiscal).

Em alongado período do dia a prestação de serviço não é fiscalizável. É um convite ao evidente desrespeito ao cumprimento do contrato.

Um exemplo evidente disso foi o lamentável episódio em que um ônibus do Consórcio Pró-Urbano, em operação, motorista e dois passageiros, foi alvo de sequestro-relâmpago em 7.9.2013 (sábado), sendo que desviou de sua rota em 21 quilômetros. Da matéria do Jornal “A Cidade”²³ destaca-se a seguinte passagem:

Segundo o motorista, todos os ônibus têm GPS. A vítima não entendeu por que o responsável pelo monitoramento dos veículos não percebeu que o veículo havia saído da rota. “Alguém tinha de ter visto”, diz. As câmeras de segurança também não estavam funcionando, segundo ele.

Para o Diretor de Transportes Araújo em depoimento à CPI “o sistema funcionou, que o desvio foi detectado pelo GPS, mas que houve falha operacional do consórcio, que não acompanhou”, salientando que “houve uma falha humana”.

Este episódio é elementar nos seguintes aspectos:

²³ PIOLI, Jacqueline. Motorista de ônibus é sequestrado em Bonfim Paulista. Jornal A Cidade. Edição de 6.9.2013, 23h31, disponível em

<http://www.jornalacidade.com.br/noticias/policia/NOT,2,2,878906,Motorista+de+onibus+e+sequestrado+em+Bonfim+Paulista.aspx>, acesso em 26.11.13.

- 1 – O sistema de monitoramento é falho;
- 2 – Um ônibus desviou em 21 km a sua rota, sem nenhuma intervenção do Consórcio PróUrbano e da própria TRANSERP, que tem um espelho da CCO;
- 3 – Mesmo com um dispositivo de alerta operacional, que emite um alerta sonoro, além de visual quando o ônibus sai da rota, não surtiram efeitos;
- 4 – A câmera de outros ônibus podem estar não funcionando, como no caso em tela;
- 5 – O Diretor de Transporte disse que ia oficiar ao Consórcio sobre os problemas – no entanto, sem provas de que o mesmo tenha sido realizado, ou que tenha tido êxito na simples tarefa de investigar.

Ora, o problema é da TRANSERP no caso em questão. O Consórcio PróUrbano falhou e a TRANSERP não tinha qualquer funcionário para fiscalizar este enorme desvio de rota.

O Diretor de Transportes sequer fez mea-culpa e não assumiu responsabilidade quanto ao inexistente sistema de controle interno e de pessoal apto a fiscalizar um grave desvio de rota.

Imagine quantos desvios de rotas não ocorrem diariamente? Como confiar nesse sistema? E noutros períodos, qual não será o descalabro? Como culpar o único fiscal da TRANSERP para atender a mais de uma centena de ônibus circulando concomitantemente?

A TRANSERP não faz prova de uma vigilante e ativa postura fiscalizatória, apesar de instada para tanto. Sua postura vem a corroborar com os fáticos e notórios elementos colhidos ao longo desta CPI, de que existe um déficit de fiscalização, um controle frouxo, com péssimas consequências aos usuários.

Ficaram demonstradas, portanto, falhas operacionais do ponto de vista da fiscalização interna, oriundas de uma péssima gestão administrativa, cujas responsabilidades são evidentemente imputáveis à Superintendência da TRANSERP e também à sua Diretoria de Transportes.



3.3.2 – Da fiscalização externa

A situação da fiscalização externa efetuada pela TRANSERP é calamitosa, e transcende à incompetência administrativa, resvalando em notória omissão, que podem ser tipificadas como atos de improbidade administrativa.

Atualmente, apenas dois fiscais, *teoricamente*, realizam a fiscalização externa.

A TRANSERP tentou esconder os números e apresentou informações divergentes sobre a quantidade de fiscais. Neste sentido, o Diretor de Transportes José Mauro de Araújo disse à CPI: *“perguntado sobre as escalas de trabalho dos agentes de fiscalização, informa que não possui de cabeça, mas que trabalham 8 hs por dia, que são 2 fiscais externos e 4 internos, o Presidente informa que na resposta da Transerp consta a existência de apenas cinco fiscais, sendo que o convidado informa serem 6 fiscais, e solicita sejam encaminhadas as informações corretas”*.

Também colaborou na indução a erro o Superintendente da TRANSERP (fls. 73 e 79): *“Acerca da quantos fiscais existem no quadro de funcionários da Transerp, informa que são 6, sendo 4 internos e 2 externos, o que é muito pouco”* e reforça a versão equivocada mais adiante: *“Latuf informa possuem 6 fiscais, como já dito, que estão fiscalizando e inclusive por conta disto é que apuraram os atrasos”*.

Ora, a TRANSERP oficiou a esta CPI à fls. 1217, que estariam trabalhando na fiscalização do transporte público 5 funcionários: Amauri Donizetti dos Santos, Ana Paula Abenches Marciliano, Danilo Alves Faleiros, Roberto Luiz Ferraz Penteadó e Vladimir Aparecido Gaiotto.

A Administração demonstra má-fé quando apresenta a uma CPI informações em depoimentos por parte do Superintendente Latuf quando que do Diretor de Transportes José Mauro de Araújo manifesta e sabidamente inverídicas, as quais foram derrocadas pelo documento de fls. 1217, tanto, os quais ajudaram a criar o mito de que Ribeirão possuiria 6 fiscais na TRANSERP alocados neste contrato e na ativa. Logo, restam demonstrados testemunhos não verdadeiros das duas citadas autoridades.

Em verdade, o documento mostram 5 fiscais. E a prática demonstra que, no curso da CPI, apenas 3 fiscais estavam em ativa, efetivamente.

A quantidade de 6 (seis) fiscais já seria, por si, irrisória para uma cidade do porte de Ribeirão Preto, que se gaba de ser capital do agronegócio e terra de grandes negócios – que certamente o é por força de sua economia privada e não da gestão pública realizada.

Sequer este – 6 - seria o número correto de fiscais, como visto.

A situação é muito pior do que se imaginava e a CPI contribuiu para elucidar este descalabro que é a NULA fiscalização externa realizada pela TRANSERP.

Segundo explica o Engenheiro Reynaldo Lapate, Gerente de Transporte Coletivo da TRANSERP, antigamente a fiscalização externa “*ocorria basicamente nestes dois terminais [Carlos Gomes e Antonio Achê], que era possível com poucos fiscais efetuar a fiscalização externa, com a desativação dos terminais, as linhas ficaram mais espalhadas na área central da cidade, assim tiveram grandes dificuldades*”. Esclarece ainda o Sr. Lapate que “*é necessário aumentar o número de fiscais para atender as demandas externas, para acompanhar as condições de frota, de higienização do veículo, o aspecto da lotação dos veículos*”.

É de conhecimento da Chefia do Poder Executivo, tanto que contida em matéria do site da Prefeitura, que a “*desde que o Terminal Carlos Gomes foi desativado em junho de 1999, e o Terminal Antônio Achê, desativado em julho de 2000, os usuários do transporte coletivo de Ribeirão Preto não contam mais com esse tipo de estrutura*²⁴”. Nesta época a cidade tinha metade dos moradores e possivelmente maior contingente de fiscais externos.

Ora, a desativação destes dois terminais que dista de mais de 13 anos pulverizou os terminais de ônibus em pontos menores ao longo da cidade. Qual não

²⁴ Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Coordenadoria de Comunicação Social, Prefeitura quer cumprimento do contrato para construção dos terminais de ônibus, de 26.8.213, disponível em <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/ccs/snoticias/i33principal.php?id=25476>, acesso em 26.11.2013.



seria a atitude usual de qualquer Gestor Público de Transporte Coletivo? Investir na contratação de mais fiscais externos para acompanhar não só a rota, mas também a qualidade do serviço prestado. Dita irregularidade se não é do conhecimento do Chefe do Executivo demonstra no mínimo o absoluto descontrole sobre as atividades prestadas (na verdade não prestadas) pela TRANSERP. Uma gestão fraca leva ao déficit na fiscalização, resultantes da falta de planejamento.

Ora, considerando a atual frota de ônibus em Ribeirão Preto, o número atual de fiscais externos é manifestamente ínfimo, sendo impossível que estes consigam fazer algum trabalho satisfatório à cidade.

A própria rotina de trabalho relatada por um dos fiscais externos que depôs à CPI denota a impossibilidade material de que haja meios de se desempenhar, a contento, um dos principais aspectos funcionais dos quais poderia desempenhar. Afirmou o Diretor de Transportes, Araújo, que sobre o controle em garagem, existiria um controle que “*não é constante*” – leia-se, praticamente inexistente.

Como relatado pelos fiscais, a fiscalização externa não mede a taxa de ociosidade dos ônibus. É válido dizer que sob este ponto – ociosidade – reflete diretamente na forma de composição do custo do transporte público e uma superestimativa da ociosidade (ou seja, ônibus circulando abaixo de seu potencial) eleva os custos não suportados por consumidores. Logo, a falta de fiscalização externa possibilita que o concessionário possa fazer um jogo de planilhas, inflando a ociosidade para impactar negativamente em suas contas, para, posteriormente, valer-se deste índice para projetar um aumento do custo, redundando em aumento de tarifas. Esse é um inequívoco indicativo de descontrole, que diretamente redundando em prejuízos não só aos cofres públicos, mas também impacta no custo das passagens, ante a ausência de controle próprio pelo órgão gestor, o qual é “obrigado” a confiar nos números fornecidos pelas empresas privadas que exploram este serviço.

O Superintendente da TRANSERP, Willian Latuf informa que o número de fiscais externos seria insuficiente e que, “*vem pleiteando desde 2009 melhoras junto a Prefeita*”. Todavia, o homem forte do Poder Executivo e ocupante da Secretaria da

Administração desmente a assertiva do Superintendente da TRANSERP e disse que não existe um plano de reestruturação para aumento de fiscais daquela empresa em discussão no âmbito municipal.

O atual contrato público de concessão foi pensado e planejado pelo atual Superintendente desde o início da gestão da atual Chefe do Executivo, quando este em 2011, se afastou da função de Secretário de Governo para ficar dedicado a esta Superintendência²⁵. Não seria elementar que este tivesse planejado o incremento de fiscais externos para aprimorar o sistema de transporte público? Mas não, a Superintendência da TRANSERP pratica um silêncio doloso, deixando ao alvedrio do Consórcio Pró-Urbano realizar o transporte público ao seu bel prazer e não da forma como deveria ser. A partir do momento em que a TRANSERP deixa de manter e contratar fiscais, é conivente com a inexistente fiscalização. E quando não existe fiscalização, a atitude natural de particular é a acomodação, o descontrole, o desrespeito e descumprimento de cláusulas contratuais. A falta de fiscalização tem como destinatário direto beneficiar o grupo privado que executa o sistema de transporte público. Ou seja, a ausência de fiscais externos é plenamente benéfica para um serviço público precário, e denota evidente descaso, sendo até duvidoso que o atual quadro de funcionário seja apto a resolver demandas urgentes, quiçá seja numericamente capaz de realizar qualquer tipo de rotina preventiva.

Ficou evidenciado que o Superintendente da TRANSERP não tomou providências acautelatórias para aparelhar a atuação do órgão que gerencia o transporte público. Tampouco deu andamento a qualquer tipo de providência para ampliar o quadro de funcionários ou realocar outros funcionários já existentes nesta função essencial para manter um transporte público minimamente de qualidade.

²⁵ “Para priorizar a licitação do transporte público - um dos principais problemas de Ribeirão Preto-, a prefeita Dárcy Vera (DEM) confirmou ontem a saída de William Latuf da Secretaria de Governo. Também superintendente da Transerp, empresa que gerencia o trânsito e o transporte na cidade, Latuf acumula ainda hoje as duas funções. No final de setembro, segundo Dárcy, ele deixará a Secretaria de Governo” . YAMADA, Gabriela. Dárcy perde seu 2º. Secretário de Governo. Folha de São Paulo, caderno Ribeirão, 30 de agosto de 2011, disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/ri3008201101.htm>, acesso em 26.11.2013.



É válido mencionar que a TRANSERP é uma sociedade de economia mista, a qual goza de autonomia gerencial e financeira, podendo, muito bem, se aparelhar para contratar mais funcionários. Ou ainda que dependesse da intervenção da Chefia do Poder Executivo, deveria ter apresentado um plano de reestruturação. Quiçá possa ser arguir a falta de recursos específicos para isso, posto que, só de remuneração mensal repassada pela concessionária (R\$ 180 mil), a TRANSERP disporia de condições para ampliar o quadro de fiscais externos. Se não dispõe de meios para tanto, certamente denota uma má-gestão financeira, desvio de funções, subutilização ou inchaço indevido desta sociedade de economia mista, o qual não faz jus à principal atividade que presta- gestão do transporte público.

Como se trata de um contrato público, o ônus pela incompetência é diretamente relacionado à TRANSERP, sem prejuízo do próprio Poder Executivo responder, também, pela conivência prática de abandono no vital setor de fiscalização externa.

Pode-se afirmar, categoricamente, que a responsabilidade direta pela falta de fiscais externos é imputável ao Superintendente da TRANSERP, as quais, por atitude omissiva, deixou esta sociedade de economia mista abandonada e desequipada para exercer sua intrínseca e notória função.

3.3.3 – Da rotina fiscalizatória

Já foi visto que tanto do ponto de vista da fiscalização interna (fiscais que acompanham e monitoram o sistema eletrônico ou à distância) quanto no plano externo (fiscais de rua), o descontrole é evidente.

Disse o Diretor de Transporte da TRANSERP, José Mauro de Araújo que a fiscalização externa foca a parte de “*lotação, comportamento do motorista, conservação do veículo, etc*” e, sobre a fiscalização interna, pelo CCO “*envolve*

intinerário, horário, tudo o que pode ser feito pelas informações através do sistema GPS”.

Verifica-se, no depoimento dos fiscais, que a auditoria acima enunciada é pouco efetiva.

Um exemplo demonstra a falta de rotina na fiscalização externa: no caso do ônibus pintado como modelo 2012, mas que em verdade, possuía o ano 2009. Isso demonstra não só a falta de fiscalização externa – trabalho de conferência do modelo dos ônibus com os documentos e a pintura externa.

Ademais, não existe auditoria no sistema de bilhetagem, como já dito anteriormente.

A gestão da TRANSERP e do Poder Concedente são lenientes e permitem abusos. Neste diapasão, Marçal Justen Filho, forte autoridade na área de concessões administrativas, destaca:

A fiscalização apresenta contornos de poder-dever. Não se trata de uma faculdade do poder concedente, exercitável apenas se for julgado necessário. O poder concedente não dispõe de liberdade para escolher entre fiscalizar e não fiscalizar. Está jungido ao dever de adotar providências rotineiras, permanentes e contínuas de acompanhamento da atividade do concessionário²⁶.

É evidente o abandono por parte do Poder Público, o qual não possui uma rotina fiscalizatória efetiva, notadamente pela ausência de pessoal alocado a tais funções.

Novamente sob o escólio de Justen Filho, verifica-se a importância da fiscalização:

O concessionário, se não assujeitado a fiscalização, poderia reputar-se titular do serviço, reduzindo o nível de sua atuação. A continuidade da fiscalização incrementa a eficiência do serviço, inclusive por permitir a prevenção de eventuais falhas ou omissões²⁷.

²⁶ **Concessões de Serviços Públicos**. São Paulo, Dialética, 1997, p. 260.

²⁷ Op. Cit., p. 260-261.



A lacuna fiscalizatória, a ausência de rotina ostensiva e mesmo o déficit de pessoal incumbido ocasionaram tantas irregularidades e tantas falhas diuturnas sequer mensuradas ou trazidas ao conhecimento desta CPI.

O Poder Público Municipal colabora com isso, e foi incapaz de trazer a esta CPI a comprovação de atuação dos parques fiscais que ela possui.

3.3.4 – Das comunicações envolvendo a TRANSERP, o Poder Concedente e a Concessionária

Sobre as comunicações envolvendo TRANSERP, Prefeitura e o Consórcio PróUrbano, apresentamos as seguintes constatações.

Conforme depoimento prestado pelo Superintendente da Transerp, com a finalidade de exigir o cumprimento das cláusulas contratuais inadimplidas, foram encaminhados ao Consórcio diversos ofícios/notificações, fato confirmado pelo o Preposto do Consórcio quando de sua oitiva.

Bem assim, a Transerp encaminhou ofícios à Secretaria de Administração e dos Negócios Jurídicos, com o fito de levar ao conhecimento do poder concedente os pontos contratuais inadimplidos pelo consórcio, para que ao tomar ciência adotasse as medidas legais e contratuais pertinentes.

Diante do depoimento supracitado, os membros da Comissão deliberaram pela requisição das cópias das notificações encaminhadas pela Transerp ao Consórcio PróUrbano, e do ofícios à Secretaria de Administração e dos Negócios Jurídicos, nos termos do ofício nº 024/13.

Fornecidas as referidas cópias através do ofício nº 159/13-SUP, sendo 23 notificações ao consórcio PróUrbano, fls 1244/1272 do anexo III; e 7 ofícios encaminhados à Secretaria de Administração e dos Negócios Jurídicos (fls. 1273/1284 do anexo III).

Estranha-se que emitida a Ordem de Serviços de Execução em 28.6.2012 e iniciado, de fato, as operações em 29.11.2012, tenha a TRANSERP aguardado tanto tempo para noticiar as irregularidades ao Poder Concedente.

Ora, várias das irregularidades apontadas e confessadas pelo próprio Superintendente da Transerp já ocorrem há mais de 1 ano!!!

Por qual razão a Transerp deixou o transcurso de tanto tempo, sem fiscalizar adequadamente ou promover as medidas punitivas ao Consórcio que fere o contrato?

Essa demora perpetrada pela Transerp para buscar efetiva punição do Consórcio denota uma conivência inadmissível com o mal feito.

Ademais, através do depoimento do Secretário da Administração, a Comissão tomou conhecimento do trâmite de um expediente interno (nº 006/2013), originado através de um ofício da Transerp para dar ciência da inadimplência do consórcio PróUrbano, solicitando da Secretaria a adoção das medidas pertinentes. Expediente este que com a ressalva do Secretário Dr. Marco Antônio dos Santos, de não estar concluído, foram encaminhadas cópias à CPI (anexo VII – fls. 2407/2484). Constata-se estar este processo ainda em andamento abaixo do ideal, no qual, confessadas irregularidades que se prolongam no tempo e, já decorrido desde o dia 24.10.2013 o prazo para apresentação de última de defesa pelo Consórcio PróUrbano (vide certidão de fls. 2438, Anexo VII), o processo já estaria pronto para emissão de decisão definitiva por parte do Poder Concedente (posto que não existe pedido de produção de provas quanto a estes inadimplementos, os quais são incontroversos). Até agora, vencidos os prazos estabelecidos pela própria Secretaria da Administração, não se tem notícias da imposição de qualquer penalidade, justa e aplicável à espécie.

Portanto, o Poder Concedente não demonstra eficiência e resolutividade em suas manifestações, sendo até hoje, incapaz de punir, como manda a lei e o



contrato o Concessionário inadimplente – isso sem contar nos descumprimentos contratuais não admitidos pela Concessionário, Poder Concedente e Transerp.

Todavia, a maior culpada nessa grande delonga é a Transerp na qualidade de fiscal do contrato. Mesmo sendo ela uma empresa, demonstra uma lastimável ineficiência, que tangencia uma deliberada incompetência, o qual deve ser melhor investigada pelo Ministério Público e Tribunal de Contas.

3.3.5 – Da responsividade

Denota-se certo descaso e baixa densidade na atuação da TRANSERP e da Secretaria Municipal da Administração, a primeira na qualidade de fiscal nata do contrato e a segunda, na qualidade de representante do poder concedente, para exigir e cobrar o cumprimento do contrato.

Responsivo é aquilo que “envolve ou contém uma resposta²⁸”. Responsividade na acepção de Zeithaml e Bitner²⁹ como sendo “a prontidão de atendimento, rapidez de resposta, ausência de esperas, acessibilidade e ausência de burocracia”, como sendo um fator determinante para mensurar a qualidade dos serviços.

Se temos hoje um sistema de transporte público de qualidade criticável, muito disso se deve ao pouco empenho do Poder Público em torná-lo admirável e modelar.

A população traz reclamos ao Poder Público, procura vereadores, imprensa. E os órgãos gestores responsáveis por zelar pela boa prestação dos

²⁸ Dicionário HOUAISS, disponível em <http://houaiss.uol.com.br/busca?palavra=responsivo>, acesso em 14.11.2013

²⁹ Apud SORATTO, Alexandre Nixon; VARVAKIS, Gregório. **GRS: Uma metodologia para o gerenciamento da responsividade de serviços**. Encontro Nacional de Engenharia de Produção. XXVI ENEGEP. Porto Alegre, Brasil, 2005. disponível em http://www.ngs.ufsc.br/wp-content/uploads/2010/05/SORATTO_VARVAKIS_2005.pdf, acesso em 14.11.2013.

serviços contratadas agem de forma apática, tolerando além do limite mínimo, a continuidade de posturas indevidas.

Quando se usa o termo “responsividade”, por óbvio, a primeira conexão é da relação empresa x cliente. Mas aqui, foi trazido este conceito para a esfera da Administração Pública, e da triangular relação entre Poder Público X Empresa prestadora de um serviço concedido X cidadão-cliente:



Se existe um serviço público passível de delegação a particulares, este particular age em nome da Administração (art. 2º., II, Lei 8.987/95), por sua conta e risco, devendo dar ao cidadão-cliente um pleno atendimento (art. 6º., Lei 8.987/95), assim considerado com um serviço adequado, no qual satisfaça as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia (art. 6º. §1º., Lei 8.987/95).

Para que o usuário, assim considerado o cidadão-cliente tenha um serviço adequado, poderá cobrar e receber informações, notadamente das irregularidades no serviço prestado (art. 7º., I, II, IV, Lei n. 8.987/95).

E o que faz ou fez, em termos efetivos, os órgãos concedente e fiscalizador diante de tantas e pululantes irregularidades?

Das diversas irregularidades, dos diversos itens apontados neste Relatório, verifica-se uma atuação letárgica e pouca eficaz por parte da TRANSERP.

A primeira notificação da TRANSERP ao Consórcio Pró-Urbano é datada de 25.2.2013 (fls. 1245, Anexo III), destacando a notificação do dia 10.5.2013, relatando 9 irregularidades (fls. 1253/1254, Anexo III) e a do dia 31.7.2013 (fls.



1252/1263), reiterando a do dia 10.5 e acrescentando mais 8 irregularidades, somando-se 17 constatadas pela TRANSERP. A maior densidade de notificações decorreu após o mês de junho. Houve uma maior densidade de reclamações quando o caos na gestão do transporte pública estava evidenciado e não por menos nas proximidades do movimento popular (cujo ápice foi em 20.6.2013) que foi às ruas exigir maior qualidade ao transporte público.

Conforme apurado, a Transerp, através de ofícios, notificou a Secretaria da Administração e dos Negócios Jurídicos. Há de se ressaltar inclusive que através de um ofício da Transerp, datado de 23 de julho de 2013, em que foi dado ciência de alguns pontos do contrato inadimplidos até aquele momento, solicitou fossem tomadas as medidas pertinentes.

Esta letargia e ineficiência denotam não uma péssima estrutura interna, pouco aparelhada ou preparada para lidar com um serviço tão importante. O menoscabo para com o atendimento dos prazos, para com a reparação das falhas e das faltas, beira à conduta emoldurada na Lei de Improbidade Administrativa, prescrita no artigo 11, inciso II, que assim dispõe:

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício.

É evidente a possibilidade de cometimento de ato de improbidade administrativa por conduta omissiva, tal qual admite a cabeça do artigo 11 da mencionada norma.

Não cabe ao Poder Público deixar passar uma série de acontecimentos, encaminhando notificações mais de 1 ano após o início do inadimplemento e não exigindo ou cobrando efetivas e consistentes respostas. E mais do que respostas, a TRANSERP e o órgão concedente devem objetivar o atendimento pleno daquilo que

determina o contrato. Não pode a Administração transigir com a ilegalidade ou tolerá-la.

O contrato é mal gerido, não por inexistir técnicos capazes e hábeis, mas por uma incompetência sistêmica e flagrante, o qual tolera o intolerável, vide exemplo no atraso de três parcelas da taxa de gerenciamento, apenas quitada após o clamor erigido com a constituição desta CPI.

Para eximir responsabilidades, a TRANSERP e à Prefeitura não bastavam apresentar notificações – com bastante atraso, vale dizer. Estes documentos públicos tiveram pouca carga coercitiva no sentido de implicar responsabilização ao Consórcio Pró-Urbano, até porque não eram reiteradas ou quando o foram, não tiveram uma atuação enérgica ou com resultado concreto, seja para preencher as falhas ou para puni-la. Neste sentido, risíveis confissões do representante do Consórcio Pró-Urbano³⁰ demonstram a confiança de que é natural ser inadimplente e não existe risco de punições...

³⁰ Depoimento à CPI – fls. 181 e ss: “Cherulli afirma que o consórcio tem obrigação de cumprir e vão cumprir, somente pedem que sejam revistos os prazos para o cumprimento das cláusulas, que não querem confronto, atrito com a Administração e os usuários do transporte.

(...)Ver. Genivaldo Gomes, cumprimenta os presentes e pergunta acerca da implantação do sistema de bloqueio de cartão, que responde que é uma questão de tecnologia, que não há tecnologia confiável disponível para tanto, que não é técnico no assunto, mas que lhe foi explicado que o número de dados é tão grande que não há sistema disponível, que estão em atraso quanto a isto, mas que ainda estão a procura da tecnologia.

(...)Quanto a recontração de agentes de cobrança, Cherulli informa que é cláusula contratual, mas que devem levar em conta, que isto é inócuo, que entende ser somente custo, o que encarece a passagem, que ao se colocar em prática, verificou-se que não trouxe benefício algum, que há necessidade de se rever este ponto do contrato. Quanto a impressão de guias de ônibus para o usuário, informa que estão fazendo, ressalva que o transporte é dinâmico, que foram inseridas novas linhas, que há pontos que podem ser alterados, que está em fase de orçamento; o Presidente pergunta quanto a falta de 3 linhas (duas perimetrais e uma convencional) da segunda etapa da rede, se existe a intensão de colocar em prática, que segundo consta, o consórcio está em atraso neste ponto; Cherulli informa que são ônibus muito caros, que trará um grande impacto e estão solicitando o adiamento da implantação destas três linhas, que são linhas circulares, que quanto aos 13 ônibus padron que terão que ser comprados, que gostariam que fosse ajustado o prazo, que possuem consciência que precisam cumprir todos os itens. Quanto a impressão do extrato das passagens, Latuf informou também haver atraso, Cherulli informa que o sistema de bilhetagem não foi concebido desta forma, que assim sendo, foi encaminhado para a modificação do sistema. Que quanto a biometria para identificar o usuário, outro ponto em atraso, Cherulli informa que trará benefício principalmente para a empresa pois vai funcionar como fator de dificuldade para as fraudes, contudo, estão se deparando com a falta de tecnologia disponível para se colocar a biometria embarcada nos veículos, que vão iniciar um projeto piloto com duas tecnologias, que tem lugares que já foi instalado



Não obstante a existência do devido processo legal conferido ao Consórcio Pró-Urbano para se defender dos notórios e confessos descumprimentos contratuais, o Poder Concedente e a TRANSERP (enquanto órgão fiscalizador/gestor) estão atuando com desleixo ou incúria, mesmo após delongado transcurso temporal desde a primeira irregularidade.

Inclusive quando depôs a esta CPI o representante da concessionária em 23.9.2013 (fls. 183), disse: “*Ver. Papa pergunta se Cherulli tem conhecimento da tramitação de algum processo administrativo sobre aplicação de multa. Que responde que não tem conhecimento*”.

Causa estranheza a assertiva do representante do Consórcio, vez que contraditória ao documento de fls. 2455/2472 (Anexo VII), datado de 20.8.2013, firmado pelo próprio. Vale dizer que o Sr. Carlos Roberto Cherulli foi o preposto designado (fls. 194) para prestar depoimento com compromisso perante esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Duas possibilidades surgem, vez que não se cogita ser o Sr. Cherulli uma pessoa incapaz de formular um depoimento confiável: 1 – Ele mentiu quando alega desconhecer algum processo; 2 – A defesa de fls. 2455/2472 apresentada pelo Consórcio PróUrbano no expediente instaurado pela Secretaria da Administração seria forjado e antedatado.

A demora em dar uma resposta e demonstrar o que foi feito em termos efetivos quanto a tantas irregularidades demonstra a atuação errática da Administração Pública Municipal na condução deste caso. Sem prejuízo de que ditos atos possam, desde já, constituir-se em condutas passíveis de responsabilização, ainda assim, se vê necessário uma reestruturação interna e administrativa para que

mas que apresenta muito defeito, o que atrapalha a operação dos veículos, mas informa que vai ser feito.

(...)Disponibilidade para consulta em tempo real, informa que há dificuldade em se passar estes dados em tempo real, devido a considerável quantidade de dados, que o tem sido disponibilizado em 24 horas. Quanto a disponibilidade no site da programação das linhas, informa que foi contratada a melhor empresa do Brasil para executar, que ainda não está pronto, mas que está sendo desenvolvido.

Vereador Papa manifesta que alguns serviços não estão sendo implementados por falta de tecnologia, assim questiona se em algum momento o consórcio apresentou um questionamento quando da fase do processo licitatório, Cherulli manifesta que são instrumentos que são importantes, mas que há serviços que trarão benefícios maiores aos usuários, que na época da licitação não efetuaram questionamentos, estes serviços não estão implantados em nenhum lugar”.

a TRANSERP e a pasta atribuída na qualidade de PODER CONCEDENTE não fiquem à mercê de um contumaz descumpridor de cláusulas contratuais. A responsividade, o comprometimento em dar uma resposta ao cidadão-cliente quando ao cobro da regularidade do contrato deixa a desejar, e muito.

3.3.6 – Da falta de transparência

O medo de assumir falhas é tanto que a Transerp e a Secretaria da Administração preferem pecar pela negativa de envio de documentos legitimamente requisitados a prestar contas de suas atividades.

O Poder Executivo – incluindo a Transerp – não age de forma transparente na demonstração da regularidade do processo de investigação desta CPI. Nas lições de Wallace Paiva Martins Junior, “*a transparência administrativa intimamente ligado à própria concepção de Estado Democrático de Direito*”³¹.

Foi omitida a exibição de documentos e deve ser tida como não atendidas, as respostas evasivas. Sobre este ponto – respostas evasivas - é indicativo da pouca importância dispensada ao braço investigativo do Poder Legislativo, sendo a CPI uma autoridade constitucional dotada de importantes funções na apuração de irregularidades.

Perde o Executivo a oportunidade de prestar contas e mostrar tudo o que lhe compete. A partir do momento em que se apresenta a uma Comissão Parlamentar de Inquérito singelas respostas, denota o desdém das requisições desta CPI.

É válido dizer que esse tipo de postura, se fosse levada a efeito pela Chefia do Poder Executivo poderia ser tida como infração político-administrativa (Decreto n. 201/67, art. 4º., II³²). Mas como esta CPI não tem competência para

³¹ **Transparência administrativa: publicidade, motivação e participação popular**, 2 ed., São Paulo, Saraiva, 2010, p. 23.

³² Decreto 201/67: Art. 4º São infrações político-administrativas dos Prefeitos Municipais sujeitas ao julgamento pela Câmara dos Vereadores e sancionadas com a cassação do mandato: II - Impedir o exame de livros, folhas de pagamento e demais documentos que devam constar dos arquivos da



fazer imposições à Prefeita, a responsabilidade se volta aos seus subordinados, enquadrando-se a negativa de prestação em violação ao princípio da publicidade (e do implícito da transparência administrativa), além de resvalar noutras condutas típicas do art. 11 da Lei de Improbidades Administrativas (incisos I, II e IV)³³.

Ressalte-se que a transparência expressa a condição de magnitude da legitimidade, da legalidade, da moralidade e da manifestação da publicidade³⁴, como base das instituições públicas, aqui malferidas.

Como constatado no tópico 2.3 deste Relatório, a Concessionária, e a Secretaria da Administração e TRANSERP não prestar todas as informações e, deixaram de trazer aos autos documentos devidamente requisitados, como se comenta a seguir:

I - Cópia dos Relatórios contendo todas as informações da bilhetagem: É inadmissível aceitar como hígido uma simples tabela, sem detalhes e informações pormenorizadas (pg. 173). Não atendeu em nada ao solicitado.

II - Cópia da pesquisa de preço dos insumos para cálculo das tarifas: Não foram encaminhadas as pesquisas de mercado que subsidiaram encontrar os preços de insumos para fins de cálculos de tarifa, logo, a resposta veio incompleta.

Prefeitura, bem como a verificação de obras e serviços municipais, por comissão de investigação da Câmara ou auditoria, regularmente instituída”.

³³ Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

I - praticar ato visando fim proibido em lei ou regulamento ou diverso daquele previsto, na regra de competência;

II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício;

IV - negar publicidade aos atos oficiais;

³⁴ Op. Cit., p. 24.

III - Cópia de todos os relatórios dos fiscais Danilo e Amauri:

A Transerp se deu ao trabalho apenas de encaminhar os relatórios do mês de outubro de 2013 do fiscal Amauri, com a ressalva de que o fiscal Danilo trabalha na fiscalização interna – CCO, gerando grande volume de informações e, por essa razão, não seria viável enviar os relatórios, colocando-os à disposição da CPI para consulta. Ocorre que esse tipo de consulta é inviável. A Transerp deveria disponibilizar meios físicos ou magnéticos (CD, DVD, etc) para certificar a CPI e não deixar de exibi-los sob o argumento de que são acessados “in loco”, daí porque inviável aceitar esse tipo de postura pouco transparente e maliciosamente contrário ao solicitado.

IV - Cronograma dos prazos para execução de obras

Alegou-se que seria apresentado um pedido, pelo Consórcio Pró-Urbano contendo o pedido de dilação de prazos. Não atendeu ao requisitado, pelo que, pesa em desfavor daquele que deixou de exibir, quer seja, pressupõe que este documento não exista e os atrasos se demonstram injustificáveis.

V - Não apresentação da Relação dos 250 pontos de recarga:

Este fato já foi abordado no item 3.2 deste Relatório.

VI - Todas as constatações realizadas pela fiscalização da Transerp a respeito do descumprimento de horários, lotação dos veículos, etc

Responderam insatisfatoriamente com relatórios exemplificativos, ou seja, o descumprimento de horário de apenas uma linha (107), relatório operacional de apenas um veículo e um único relatório do fiscal externo Amauri. Logo, pressupõe-se a inexistência de evidências escritas e comprobatórias de trabalho de fiscais, o que vem a pesar desfavoravelmente à Transerp, o qual perde uma enorme possibilidade de demonstrar a correção de seus trabalhos. Não bastasse a parca estrutura de fiscalização, ainda foi incapaz de demonstrar que seu pessoal evidencia as irregularidades – ou mesmo que isso ocorra – deixou de trazer ao conhecimento



desta CPI documentos de interesse público o que poderiam muito bem reforçar a caracterização de que a ineficiência da gestão da Transerp em cobrar providências da Concessionária.

VII - Solicitação de Ônibus Extraordinária (SOE)

Esta CPI não tem evidências concretas de que houve solicitação de ônibus extraordinária.

Tal fato sopesa desfavoravelmente tanto à Concessionária quanto à Transerp, posto que, legitima a compreensão de que, o uso de frota extraordinária não segue o padrão contratual, reforçando ainda a suspeita de que os ônibus cujo ano de fabricado é 2009 prestam sim serviços ordinários!

Ora, se a Transerp não prova solicitação da Concessionária para rodar com frota extraordinária, isso leva à inequívoca compreensão de total descontrole entre o que seria parte das frotas ordinária e da extraordinária.

VIII - Documentação de toda a frota

Esta CPI não recebeu a resposta ao ofício que requisitava a comprovação da entrega e disponibilização efetiva da frota para início das operações, grave omissão esta que impede a aferição da real data de início de operação dos ônibus, especialmente aqueles mais antigos, que segundo o edital, não poderiam iniciar a operação.

4 DAS RESPONSABILIDADES

4.1 – Dos agentes públicos

Esta CPI apurou falha e omissão de fiscalização e de tomada de posturas por parte do Poder Concedente e, principalmente – e com maior intensidade - pela TRANSERP.

A Lei n. 8.987/95 prescreve em seu artigo 23, VII, a obrigatoriedade de uma séria fiscalização, sem dever inofidável das autoridades públicas comprometidas nesta tarefa.

Para Marçal Justen Filho,

A omissão de fiscalização por parte do poder concedente caracteriza ato ilícito. Não se trata, aqui, da ausência de adoção de providências genéricas e indeterminadas. A omissão de fiscalização é ato ilícito, independentemente da concretização de qualquer falha. Se o poder concedente omitir a fiscalização, estará infringindo a ordem jurídica. Não se aplicará, então, os postulados acerca de responsabilidade civil por ato omissivo³⁵.

É dever da concessionária cumprir as cláusulas contratuais (art. 31, IV, Lei n. 8.987/95), sendo inadmissível a recusa da mesma em adimpli-las, e absolutamente impertinente aceitar qualquer tentativa de tergiversar ao pacto legitimamente firmado, sob condições lícitas decorrentes de um processo licitatório no qual, por liberalidade o Consórcio Pró-Urbano participou e sagrou-se vencedor.

A falta de providências eficazes põe em jogo a seriedade do Poder Público, sujeitando ao escárnio não apenas da opinião pública, mas de um prestador de serviços que, no curso de uma CPI, confessa, sem qualquer rubor, ter deixado voluntariamente de cumprir algumas condições.

Os gestores da TRANSERP responsáveis pela fiscalização foram omissos frente a tantas irregularidades, deixando de tomar efetivas posturas.

³⁵ JUSTEN FILHO, **Concessões de Serviços Públicos**. São Paulo, Dialética, 1997, p. 261



Diversas das irregularidades apuradas por essa CPI, tais como as noticiadas no item 3.2 deste Relatório não foram objeto de qualquer tipo de notificação por parte da TRANSERP.

A ausência de fiscalização e tomada de medidas efetivas para coibir o delongado descumprimento contratual viola princípios da Administração Pública, dentre os quais o da legalidade e da eficiência, sendo que os mesmos são de pleno conhecimento dos agentes públicos diretamente envolvidos neste contrato, os quais, incorrem em atos típicos de improbidade administrativa (art. 11, I e II da Lei n. 8.429/1992).

Ademais, o não exercício da função fiscalizatória levou ao município, enquanto órgão concedente, deixar de aplicar as PENALIDADES e, especialmente, MULTAS previstas em contrato (cláusula 67ª). O município deixa de arrecadar recursos oriundos de inequívocas multas que deveriam ter sido, há muito, aplicada à Concessionária. A postura omissiva – no mínimo –, denota profundo despreço não só ao Poder Público que deixa de exercer um importante papel, mas também deixa a safo descomposturas por parte do Consórcio Pró-Urbano, o qual recolhe taxa de gerenciamento quando quer, não paga qualquer correção monetária, e ainda não sancionada aos cofres públicos multa qualquer. Sem dúvidas, dita postura gerou dano ao erário, devendo responder para tanto, os agentes públicos responsáveis pelo contrato (art. 10 da Lei n. 8.429/92). Ressalte-se que o rol de condutas tipificadas como atentatórias à probidade administrativa é aberta sendo que a Lei n. 8.429/92 apenas dispõe de um rol exemplificativo³⁶, sendo que, caberá às autoridades competentes para aprofundamento das irregularidades noticiadas aferir o enquadramento adequado e promover as medidas atinentes em prol do interesse público malferido.

³⁶ NEVES, Daniel Amorim Assumpção; OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende. **Manual de Improbidade Administrativa**, São Paulo, Método, 2012, p. 75.

4.2 – Da concessionária

No que se refere ao Consórcio Pró-Urbano, o descaso na fiscalização e na apuração mais séria lhe trouxe benefícios, vez que, decorridos mais de 19 meses da assinatura do contrato, não recebeu sequer UMA única multa.

Quando a concessionária deixa de atender fielmente ao contrato, impacta negativamente ao sistema de transporte público ribeirão-pretano, posto que um suposto serviço de excelência não é entregue aos munícipes.

Exceto no que tange à questão envolvendo o atendimento aos munícipes para a linha 0800 partindo de telefones celulares- no qual a concessionária obteve uma liminar, posteriormente reformada por sentença que denegou a segurança – a concessionária não possuía lastro legal para deixar de cumprir às condições contratuais por ela afeiçoadas.

O descumprimento de cláusulas é sistemático, de tal sorte, que dentre as sanções legais possíveis, e diante do inequívoco e reiterado descaso para com o Poder Público, a fiscalização (art. 23, VIII, Lei 8987/95) não poderia se valer de uma reprimenda branda, como uma advertência³⁷. Apesar de se previsto em lei e no contrato, neste momento, esta Relatoria não cogita o rompimento drástico da avença, até para punir a população com risco à solução de continuidade do essencial serviço público de transporte público. Existem meios efetivos, ao menos por ora, para acertar o rumo e a forma de cumprimento deste contrato, a bem do interesse público.

A cláusula 67^a do contrato demanda um rol poderoso de punições a serem impingidas ao Consórcio PróUrbano, “sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação municipal”.

Sobre os temas explicitamente versados na cláusula 67^a, vejamos quais delas deviam ser aplicadas:

³⁷ “A advertência relaciona-se com condutas que, por si sós, não são suficientemente graves para acarretar aplicação de sanção mais onerosa” (JUSTEN FILHO, op. Cit., p. 266).



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

II – Frota em desacordo com a proposta apresentada em Concorrência: Multa diária de R\$ 1.000,00 por veículo, até sua regularização, em um prazo máximo de 15 dias.

Esta CPI constatou que circulam veículos que supostamente deveriam ser do ano de 2012 – tanto que pintados em sua carroceria como tais – eram, em verdade, do ano de 2009. A TRANSERP e o órgão concedente não demonstraram documentalmente a autorização para troca dos veículos, tampouco a Concessionária se livrou da constatação de inconformidade da frota em relação ao compromissado (cláusula 6ª., §§º.2º.e 3º), até porque, deveria manter incólume a frota originária, pelo menos, durante os 4 (quatro) primeiros anos do prazo da concessão (cláusula 7ª, §7º.).

Por falta de elementos e documentos, esta CPI não consegue calcular a exata quantidade de dias de inadimplência, todavia, ficou evidenciado a ausência de notificação da TRANSERP e também a ausência (ao menos demonstrável) de regularização da frota supostamente de 2012 (contendo ônibus do ano de 2009). Confirmamos os elementos trazidos no requerimento instaurador da CPI, datado de 08.08.2013, no qual flagra os ônibus irregulares circulando, no qual se tornou um fato público e notório, o qual servirá de termo “a quo” para fins de cálculo desta multa, consoante elementos a seguir evidenciados:

Quantidade de veículos irregulares	Dias que estão em situação irregular (no mín.)
02	124 dias

Salvo outros elementos os quais esta CPI não teve acesso – por absoluta falta de disposição do município e da concessionária – e mesmo por considerar os dias “ad quem” (ou seja, o prazo final) o dia de hoje, a multa, apenas pela infração da cláusula 67, II, até a data da confecção desta parecer, atingiria **R\$ 744.000,00** (setecentos e quarenta e quatro mil reais).

VII – Não cumprimento dos prazos definidos para apresentação de projetos e implantação dos sistemas (SBE, SMTC, SRU): multa diária de R\$ 1.000,00 até a sua regularização.

Por descaso do Poder Público Municipal, faltam a esta CPI outros elementos objetivos para apurar desde quando os prazos fixados estão descumpridos.

Outrossim, ficou demonstrada a falta de criação de Central de Relacionamento com o Cidadão (CRC), conforme estabelecido às pp. 3 e 4 do Anexo 1.4 do Edital, e das cláusulas 2^a., §3^o., III e 63, “h”, o que pode ser tido, como uma espécie do gênero Sistema de Relacionamento com os Usuários do Transporte Coletivo (SRU).

Assim, não existe comprovação por parte da Concessionária de atendimento a estes itens e, em especial ao CRC. Portanto, ante ao silêncio a quem cabia demonstrar sua regularidade, pressupõe-se o seu não atendimento, exceto quanto ao CRC, cujo descumprimento é incontroverso.

Apenas a este item, inadimplido desde 29.11.2012, teríamos 375 dias de atraso, a atingir a multa de R\$ 375.000,00 (trezentos e setenta e cinco mil reais).

Este é um ponto que este Poder Legislativo e demais órgãos de controle deverão se aprofundar, coletando elementos a verificar por quanto tempo o Consórcio descumpriu a apresentação de outros projetos e implantação de sistemas.

VIII – Não cumprimento do cronograma de execução dos investimentos estabelecidos a título de outorga: multa diária de R\$ 3.000,00 por dia de atraso conforme cronograma estabelecido.

À míngua de elementos objetivos, pelo tratamento pueril destilado pela Administração a esta Câmara, não é possível confrontar o cronograma de execução de investimentos.



Todavia, é fato público e confesso o seu inadimplemento, ante a falta de entrega de projetos e o iminente vencimento prazo de construção da Jerônimo Gonçalves e o da Praça das Bandeiras.

Deverá ser investigado desde quando este item é desatendido, para fins de cálculo do valor da multa, que certamente, é devida aos cofres municipais.

X – Inadimplência parcial do contrato: 10 % (dez por cento) do valor médio anual do contrato de concessão.

Não fossem tantos os itens inadimplidos, certamente este inciso X já bastaria para abraçar a tantos e reiterados descumprimentos contratuais.

O descumprimento de cláusulas é uma forma de inadimplência parcial. O próprio contrato pré-fixou o tamanho da sanção: 10% do valor médio anual do contrato de concessão.

Para todos os efeitos, o contrato tem valor global de R\$ 131.418.369,00 (cento e trinta e um milhões, quatrocentos e dezoito mil, trezentos e sessenta e nove reais), (cláusula 81) com prazo de duração de 20 anos (cláusula 4ª.). Portanto, o valor médio anual do contrato é de R\$ 6.570.918,45.

A multa aqui versada é de R\$ 657.091,85 (seiscentos e cinquenta e sete mil e noventa e um reais e oitenta e cinco centavos).

Sobre a existência de ilícitos contratuais, são desnecessárias maiores demonstrações. Para tanto, nos valem de duas declarações, a primeira do Superintendente da TRANSERP e outra do representante da Concessionária. Disse Latuf: *“Latuf informou um atraso nas obrigações do consórcio (...) informa ainda que existem 15 inadimplências que estão contestando reiteradamente...”*

Disse o representante da concessionária, Cheruli, com ousadia, que não seria possível garantir o cumprimento dos prazos de investimento em razão de suposta quebra de equilíbrio econômico-financeiro. Isso sem contar na despudorada declaração quando se referiu aos descumprimentos reiterados de que “o contrato não é rígido”, desprezando a inteligência dos ribeirão-pretanos que ainda acreditavam na imperatividade de contratos públicos.

Pela inércia do poder concedente que deixou acumular tantas cláusulas descumpridas, a punição a ser imposta englobará vários dos itens não objeto de sanção específica. Tivesse sido mais eficiente e eficaz a Administração Municipal, teríamos não apenas a imposição de uma multa correspondente a este inciso X, mas cogitar-se-ia sua reaplicação, ante o manifesto reiteramento no descumprir o contrato.

Além das multas a serem impostas (ora estimadas, no mínimo, em **R\$ 1.776.091,85** – um milhão setecentos e setenta e seis mil noventa e um reais e oitenta e cinco centavos), deve ser apurada improbidade administrativa por parte da Concessionária (englobando todas as empresas que a compõem), nos termos do artigo 3º. da Lei n. 8.429/92 vez que são beneficiárias diretas da omissão do Poder Concedente e concorrem, em igual medida, com o mau andamento administrativo até o momento, colaborando para perpetuar este inestimável dano ao erário e infração a princípios da Administração³⁸.

³⁸ “A intenção da Lei de Improbidade Administrativa é ampliar a proteção das entidades enumeradas no art. 1º., estabelecendo, para tanto, a possibilidade de aplicação de suas normas não apenas aos agentes públicos, mas, também, aos particulares que induzam ou concorram para o ato de improbidade” In NEVES, Daniel Amorim Assumpção; OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende. **Manual de Improbidade Administrativa**, São Paulo, Método, 2012, p. 68.



5 DOS ENCAMINHAMENTOS

5.1 – Ministério Público Estadual

O primeiro encaminhamento se dá ao Ministério Público Estadual, na Promotoria da Cidadania, para que tome ciência do tanto aqui apurado e prossiga nas investigações.

Inicialmente, deve ser apurada a responsabilidade no âmbito cível-administrativo dos agentes públicos (por cometimento de atos de improbidade, consoante detalhadamente exposto neste relatório), notadamente por parte da TRANSERP e do Consórcio PróUrbano quanto aos fatos ora noticiados, da reiterada inadimplência e da falta de acompanhamento, isso sem contar inúmeros fatos sequer investigados ou objeto de processo administrativo para buscar o sancionamento.

Eventualmente, deve-se avaliar se existem outros desdobramentos decorrentes do tanto quanto apurado no âmbito desta CPI, em especial pela negativa de prestação de informações a este Poder Legislativo (item 3.3.6), isso sem contar na precária/ausente estrutura fiscalizatória, o que impele a ter sérias suspeitas de subdeclaração de faturamento por parte do Consórcio PróUrbano, e o que leva também a um ineficiente acompanhamento rotineiro.

5.2 – Tribunal de Contas do Estado de São Paulo

Consoante previsão do artigo 56, XI do Regimento Interno do Tribunal de Contas, verifica-se a possibilidade de auditoria e apuração singular deste contrato público n. 97/2012, o que se espera seja processada a sua análise nos termos regimentais, recebendo o presente relatório como representação (art. 214, I)..

Pela grandeza e representatividade deste contrato, mister a apuração em separado das Contas Anuais, auditando especificamente a sua execução e os inúmeros problemas abordados neste Relatório.

Ficou salientado em depoimento a esta CPI pelo representante do Consórcio Pró-Urbano, que alguns tipos de exigências no edital não podem ser cumpridos ou

dispõem de tecnologias inacessíveis ou de difícil obtenção. Neste afã, deve-se aprofundar a avaliação no âmbito da Corte de Contas, em duas vertentes:

1º.) Se o Edital veiculou exigências impraticáveis, o que colaborou por afetar a competitividade no certame;

2º.) Se o Consórcio está agindo com descaso ao se negar a cumprir lícitas cláusulas contratuais.

Confirmados os fatos relatados ao longo de todo este Relatório, além de outros a serem aprofundados, **indica ao E. Tribunal de Contas do Estado um rigoroso acompanhamento**, para, além de indicar providências, **sancionar as multas a todos os responsáveis**, notadamente àqueles por parte do Executivo (Prefeitura Municipal, Secretaria da Administração e Superintendência da TRANSERP) e pelo Consórcio Pró-Urbano.

5.3 – Ministério Público de Contas do Estado de São Paulo

Dentre as funções incumbidas ao Ministério Público de Contas do Estado de São Paulo (art. 69, I, Regimento Interno, Resolução TCE/SP - 4/2010), deve o mesmo tomar plena ciência dos graves fatos ora noticiados, colaborando pela defesa da ordem jurídica e fiel observância dos princípios constitucionais, investigando e acompanhando a execução contratual, os inúmeros inadimplementos, os vários descumprimentos sequer apurados, além da manifesta ausência de fiscalização, a justificar um fundado temor quanto ao futuro desta contratação e dos desígnios dos serviços prestados e da modicidade tarifária.

5.4 – TRANSERP

Deve a Transerp tomar ciência do tanto quanto aqui apurado, dando resposta satisfatória a todos os pontos deste Relatório, notadamente por parte dos descumprimentos contratuais não admitidos (item 3.2 do Relatório), para que medidas efetivas sejam tomadas, com a máxima presteza.

Ademais, deve-se remodelar a forma de gestão, ante o todo exposto no item 3.3 deste Relatório, refazendo-se por completo a estrutura administrativa e gerencial



(ora em péssimas condições como comprovado), para implementação de formas concretas para fiscalização interna, externa e quanto ao acompanhamento do contrato. Deve, outrossim, a requisitar todas as informações pertinentes, assim como evitar o reiterado e confesso descumprimento de cláusulas contratuais sem as devidas e tempestivas comunicações ao Poder Concedente, como restou apurado neste Relatório.

5.5 – Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto

Fica cientificado do presente a *Excelentíssima Senhora Prefeita Municipal*, sobre todas as irregularidades ora apontadas, as omissões, as faltas fiscalizatórias e a leniência no atendimento dos interesses públicos, razão pela qual, por dever de ofício, promova medidas tendentes a regularizar, no mais curto espaço de tempo, os fatos articulados neste Relatório, tanto quanto aos descumprimentos contratuais confessos quanto aqueles sequer apurados, sob pena de incorrer em infração político-administrativa (art. 4º., VII e VIII, Decreto-Lei n. 201/67³⁹).

Sem prejuízo, deve tomar medidas administrativas para sanear a péssima gestão contratual efetuada pela Transerp, além de repensar a atuação do Poder Concedente, exigindo maior pró-atividade a evitar agir tardiamente, como ocorre no caso em tela, servindo com o máximo rigor para com o prestador de serviços público inadimplente, impingindo as multas contratuais, exigindo-se o integral e tempestivo adimplemento da avença e buscar a efetiva fiscalização de faturamento, isso sem contar na cessação imediata, da exploração de receitas públicas em benefício exclusivamente particular.

³⁹ Decreto-Lei n. 201/67: “Art. 4º São infrações político-administrativas dos Prefeitos Municipais sujeitas ao julgamento pela Câmara dos Vereadores e sancionadas com a cassação do mandato: VII - Praticar, contra expressa disposição de lei, ato de sua competência ou omitir-se na sua prática; VIII - Omitir-se ou negligenciar na defesa de bens, rendas, direitos ou interesses do Município sujeito à administração da Prefeitura”.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta Relatoria que trabalhou com a máxima presteza - *ressaltando ter estado com autos por 12 dias* - , no qual se fez possível realizar as constatações e observações ora expendidas, sem prejuízo dos oportunos e necessários aprofundamentos, bem como os desdobramentos que estes trabalhos propiciaram e ainda poderão propiciar. Uma etapa é concluída, porém, muito ainda há de ser feito para correção da forma como é conduzida a gestão do transporte coletivo urbano de nossa cidade, notadamente, o aprimoramento do controle dos serviços - sempre primando pela maior qualidade, eficiência e resguardo da modicidade tarifária.

Nestes termos, estas são as razões que fundamentam o respectivo **RELATÓRIO FINAL** que, apresento à deliberação, com encaminhamento de remessa às Autoridades e Órgãos Indicados no item 5, para que tomem as medidas administrativas e jurídicas cabíveis à espécie.

Em sendo aprovado o presente no âmbito desta CPI, seja o mesmo apresentado ao Douto Plenário desta Egrégia Casa de Leis, para apreciação regimental.

Ribeirão Preto, 10 de dezembro de 2013.

Marcos Papa

Vereador

Relator da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Públicos