

RELATÓRIO EM SEPARADO PARA A COMISSÃO
PARLAMENTAR DE INQUÉRITO
DOS TRANSPORTES COLETIVOS

Vereador Bruno Lessa (PSDB) – Presidente
Vereador Henrique Vieira (PSOL) – Membro Efetivo

DEZEMBRO DE 2013

“Gostaria de lembra-lo que o extremismo na defesa da liberdade não é vício. E deixe-me lembrá-lo também, que a moderação na busca da justiça não é virtude.” (Marco Cicero)

I. INTRODUÇÃO.

Por iniciativa de diversos vereadores foi apresentado a esta Casa Legislativa, em data de 27/06/2013, o Requerimento nº. 153/2013 solicitando a criação da Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de investigar e apurar os fatos relativos à forma de cálculo do valor tarifário, a qualidade na prestação do serviço pelas concessionárias, às alíquotas tributárias das empresas de ônibus, ao funcionamento e resultados do Fundo Municipal de Transportes, criado pela Lei Municipal nº 2.851 de 2011; em sentido amplo a situação dos transportes coletivos em Niterói; foi denominada Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Niterói, com prazo certo de 90 (noventa) dias, passível de prorrogação a partir da instalação.

A iniciativa dos vereadores da proposição, apoiada por um terço da parte dos membros do Parlamento, constituiu-se na expressão concreta e efetiva do exercício do poder de investigação que compete à Câmara Municipal, prevista no art. 57 de seu Regimento Interno, a saber:

Art.57. “As comissões parlamentares de inquérito destinam-se a apurar ou investigar por prazo certo, fato determinado que se inclua na competência da Câmara Municipal e serão constituídas, independentemente de votação, sempre que o requerer pelo menos 1/3 (um terço) dos membros da Câmara Municipal.

§ 1º Considera-se fato determinado o acontecimento ou situação de relevante interesse para a vida pública, que estiver devidamente caracterizado no requerimento de constituição da comissão.

§ 2º A comissão poderá atuar também durante o recesso parlamentar, terá prazo inicial de até cento e oitenta dias, prorrogável até o limite do prazo inicial, mediante deliberação do Plenário, para conclusão de seus trabalhos.”

O artigo 29, § 3º, da Lei Orgânica do Município da Lei Orgânica do município de Niterói prevê a função de fiscalização e controle do Poder Legislativo, a qual, com alicerce na própria Constituição, **prevê, em seu artigo 58, §3º, com base no princípio da simetria, combinados com as leis federais 1.579 de 1952 e 10.001 de 2000, a competência privativa da Câmara Municipal em criar Comissões de Inquérito sobre fatos determinados e por prazo certo, mediante requerimento de um terço de seus membros.**

Desta forma, para cumprir uma das suas principais atribuições, em respeito ao exercício do Poder Legislativo de fiscalizar os atos que possam causar prejuízos à Administração Pública afetando direta ou indiretamente o interesse público, foi criada e instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), para investigação de irregularidades apontadas no próprio legislativo.

Ausente de recuo ou estremecimento de qualquer ordem, com exceção da ausência de estrutura técnica disponibilizada, a CPI ora em comento, procurou agir, desde o início, com a finalidade única de apurar os fatos, com foco na obrigação do administrador em zelar pelo público, com base nos princípios da moralidade, impessoalidade, publicidade, legalidade e eficiência, valendo-se de todos os dois instrumentos legais cabíveis, dentro dos limites impostos pelo estado democrático de direito.

É com base nesse contexto que apresentamos **este relatório final, em separado da Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI**, do “Transporte Coletivo de Niterói”, emitindo, ao final, as conclusões, resultados e encaminhamentos necessários à eficácia dos trabalhos realizados pela Comissão.

1.1 O Papel da Câmara Municipal de Niterói

Ao lado da função precípua de legislar, a Câmara Municipal de Niterói tem a competência essencial constituída pela sua autonomia: a fiscalização extensa de todos os assuntos e temas aos quais a Constituição da República a capacita.

É incontestável que o poder de investigar constitui uma das mais expressivas funções institucionais do Legislativo. A importância da prerrogativa de fiscalizar se traduz, na dimensão em que se projetam as múltiplas competências constitucionais do Legislativo, como atribuição inerente à própria essência da instituição parlamentar.

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) representa um dos mais importantes instrumentos de fiscalização e porque não dizer, controle da atividade administrativa das autoridades públicas, que, inexoravelmente, envolvem a acepção ampla do interesse público.

Em um preâmbulo objetivo e necessário, tem-se que o Poder Legislativo Municipal tem basicamente três funções:

- a) Representativa** - Representar o povo, em defesa dos seus interesses na construção de uma sociedade igualitária e justa;
- b) Legislativa** - Elaborar as Leis de modo a contemplar a sociedade com um ordenamento jurídico que garanta a defesa de toda a coletividade;
- c) Fiscalizadora** - Fiscalizar todos os atos da Administração Pública, de modo a buscar e zelar por todos os interesses da comunidade. Apoiado nesta última função, juntamente com outros procedimentos legislativos, está a competência do Poder Legislativo de fiscalizar as atividades dos administradores e/ou daqueles que giram em torno do interesse público, mediante o instrumento legal qual seja a Comissão Parlamentar de Inquérito.

1.2. Do Papel Fiscalizador

As comissões parlamentares de inquérito, também conhecidas pela sigla CPI, são parte integrante da nossa Constituição, configurando – se como elemento – chave para o exercício das atividades de fiscalização e investigação no Poder Legislativo no Brasil, em todos os seus âmbitos (federal, estadual e municipal).

De acordo com José Afonso da Silva, são organismos que desempenham papel de grande relevância na fiscalização e controle da Administração, a ponto de receberem, pela Constituição de 1988, poderes de investigação próprios das autoridades judiciárias, além de outros previstos nos regimentos internos das Câmaras[1].

No artigo “O papel fiscalizador do poder legislativo: as comissões parlamentares”, Vera de Araújo Grillo defende que uma das funções fundamentais das CPIs é viabilizar a atuação dos parlamentares tendo em vista um dos seus preceitos constitucionais, que é fiscalizar o Executivo. As CPIs são importante auxílio à tarefa dos legisladores de controle sobre a administração pública, garantido a separação dos três poderes (Executivo, Legislativo e Judiciário). A CPI tem um papel eminentemente político, possibilitando a atuação do poder legislativo sem intermediários:

“Sendo a função de controle e fiscalização do poder Executivo essencialmente política, pode-se afirmar que é um dos modos de o Parlamento se informar sobre os fatos os quais deve legislar ou fiscalizar, exercitando sua autonomia na busca de informações sem recorrer a intermediários. É, acima de tudo, interesses coletivos.[2]”.

Dessa maneira, as comissões parlamentares devem cumprir esse papel fiscalizador não apenas por força da lei, mas porque os legisladores, sendo representantes do povo, devem prestar contas a ele de seu desempenho e atuação.

Caso neguem-se a realizar seu papel fiscalizador, os parlamentares acabam por perpetuar o fortalecimento do Executivo em detrimento do Legislativo, subordinando-se sem a garantia de uma verdadeira autonomia:

“Pode-se até chegar à conclusão que, se o Legislativo não cumpre o seu papel fiscalizador do Executivo, perpetuará o sistema político vigente, isto é, de preponderância deste último, e, sendo a separação dos poderes dogma constitucional, verdadeira autonomia do legislativo só sedará quando ele estiver disposto a assumir e lutar pelas responsabilidades inerentes a conduzir sua atuação”[3].

Portanto, a finalidade precípua de uma comissão parlamentar de inquérito é investigar fatos que possam influir no bem viver coletivo. O bem comum é a meta primordial a ser perseguido por ela[4]. Pouco

adiantam as leis, se não se estabelece controle sobre o que foi por elas disciplinado. A CPI é uma fonte rica de controle sobre os órgãos do Governo e da Administração. De maneira ímpar, em virtude de seus poderes parajudiciais, pode-se encontrar nela o mais devassador e, não obstante isso, democrático e jurídico instrumento de combate à corrupção estrutural.

[1] José Afonso da Silva. Curso de Direito Constitucional Positivo. Ed. Malheiros, p. 451

[2] Vera de Araújo Grillo. O papel fiscalizador do poder legislativo: as comissões parlamentares. Pág 21.

[3] Idem, ibidem. Pág 25

[4] José Luiz Mônaco da Silva, Comissões Parlamentares de Inquérito. São Paulo: Ícone, 2000.

1.3. Da CPI

Pode-se afirmar que a CPI é um instrumento jurídico do Poder Legislativo, legalmente constituído para buscar informações, efetuar diligências, colher depoimentos e outros mecanismos para apurar fatos que estejam contra o interesse público, voltada à apuração de denúncias para que sejam resguardados os valores da sociedade.

Antes de tudo, é preciso ressaltar “o que” a sociedade niteroiense pode e deve esperar de uma CPI, que possui limites traçados pela Carta Magna que rege o estado democrático de direito, nos moldes estabelecidos pelo §3º do art. 58, *“as Comissões Parlamentares de Inquérito, terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, e serão criadas para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhado ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores”*.

Como se vê, a Constituição da República deu poderes de investigação de autoridade judicial, bem como outros poderes existentes no Regimento Interno, a fim de possibilitar o cumprimento de todos os objetivos e tarefas. Há que se atentar que a concessão constitucional dos poderes de autoridade, muitas vezes, acaba por confundir a sociedade e a própria mídia que cobra dos seus membros, um êxito do resultado pela quantidade de autoridades, agentes políticos e cidadãos que, através delas venham a ser punidos, o que não é o critério correto a ser adotado na avaliação dos trabalhos de uma CPI. A CPI pode colher depoimentos, ouvir indiciados, interrogar testemunhas, requisitar documentos, levantar meios de prova legalmente admitidos e realizar buscas e apreensões, sem, contudo, poder atribuir poderes ilimitados, estando seus trabalhos sujeitos ao controle judicial, com limitação imposta pela própria Constituição da República.

No âmbito Municipal, a Comissão de Inquérito é regulamentada pela Lei Orgânica do Município de Niterói, que assim dispõe:

Art. 29. § 3º: A Câmara terá comissões permanentes e especiais. As Comissões Parlamentares de Inquérito, que terão poderes de investigação próprios, além de outros previstos no Regimento Interno da Casa, serão criadas pela Câmara Municipal, mediante requerimento de um terço dos seus membros, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público, para que se promova a responsabilidade criminal dos infratores.

Mediante o que propõem as Leis Municipais, Federais e a Constituição da República, o presente relatório tem por objetivo principal, expor as atividades e procedimentos adotados pela CPI, desde a sua criação, apontando os limites constitucionais de atuação, o objeto e finalidade propostos, bem como a conclusão, resultados e encaminhamentos, esclarecendo a sociedade, e todos os abrangidos pelo interesse público, sobre o cumprimento da função parlamentar fiscalizadora.

1.4. Dos Limites da CPI

Além de fiscalizar, o objetivo principal da CPI é, com a conclusão de seu trabalho, propor e apontar soluções e modificações administrativas. As irregularidades que impliquem em responsabilização do agente público deverão ser remetidas ao Ministério Público para as providências legais cabíveis.

Como se vê, a Comissão Parlamentar de Inquérito tem limites. As normas que criaram e/ou regulamentaram a CPI não podem contrariar a Constituição da República e seus princípios, por mais que detenham autoridade jurídica. Em outros termos, a CPI deve respeitar os limites, sob pena de ser declarada nula.

Melhor esclarecendo, se a Constituição da República atribui a CPI poderes de investigação próprios de autoridades judiciais, há que considerar que durante todo o processo investigativo, torna-se exigível o respeito ao direito do indiciado de participar alegando o que quiser em sua defesa.

A CPI não condena, mas colhe informações sobre o objeto investigado, para posteriormente, apresentar dados concretos ao Ministério Público, para o oferecimento de denúncia formal ou instauração de processo de responsabilidade civil, sendo também um importante instrumento de apoio na instrução de tais procedimentos caso já existam quando da conclusão dos trabalhos. Outro limite imposto é o de que a Câmara Municipal, através da CPI, não poder invadir a competência de outros órgãos constitucionais como o Tribunal de Contas da União e Tribunal de Contas do Estado. Da mesma forma, as providências que tenham caráter investigatório e impliquem restrição direta a direitos individuais também estão protegidas pelo próprio texto constitucional e, portanto, somente podem emanar de juiz, e não de

terceiros, mesmo aqueles a quem foram atribuídos “poderes de investigação próprios das autoridades judiciais”.

A CPI deve dispor de todos os meios necessários e para atingir seus objetivos, na condução do procedimento investigatório. Todavia, há que haver o entendimento geral de que os poderes de indagação probatória e de investigação ou pesquisa dos fatos determinados que motivaram a instauração do inquérito parlamentar sofrem, como já mencionado, limitações de ordem jurídico-constitucional que restringem, em consequência, a capacidade de atuação da Comissão de Inquérito.

Por fim, pode-se afirmar que as limitações da CPI consistem, basicamente em:

a) **A CPI NÃO TEM FUNÇÃO PUNITIVA**, mas, sim, investigativa. Pode abrir inquéritos, sem criar processos ou procedimentos que invadam a atribuição do judiciário.

b) **A CPI NÃO TEM CARÁTER JUDICIÁRIO** – A CPI não forma culpa nem pode proferir julgamento em torno de qualquer irregularidade mesmo aquelas supostamente criminosas, possuindo, por fim, as mesmas limitações impostas à Câmara que a originou.

1.5. Da Finalidade da CPI

É jurídica e publicamente notória a preocupação com a real finalidade de uma Comissão de Inquérito. Por tratar-se de questões que envolvem diretamente a política, o desvio da finalidade é, não raras vezes, constatado pela utilização deste instrumento jurídico como forma de condução do poder sem a obediência à apuração, investigação e encaminhamentos justos.

A prova cabal do desvio da finalidade dos trabalhos da CPI está facilmente constatada quando o relatório final se apresenta de forma desproporcional e oposto às provas colhidas nos autos, submetendo todo o processo à nulidade de pleno direito. Deste modo, para que os trabalhos da CPI em pauta sejam preservados e rigorosamente relatados com base na apuração dos fatos, o presente relatório se sustenta nos princípios constitucionais da moralidade, legalidade, impessoalidade e proporcionalidade, atendendo os requisitos fundamentais inerentes a sua efetividade quais sejam a Competência, a Finalidade, a Forma, o Motivo e o Objeto.

Da análise de todo o processo, bem como das provas obtidas, conclui-se que não houve finalidade alheia ao interesse público nem tampouco se constata finalidade alheia à categoria do ato ou objeto que lhe deu origem, podendo-se afirmar que a finalidade principal foi atingida, qual seja, investigar e apurar os fatos relativos à forma de cálculo do valor tarifário, a qualidade na prestação do serviço pelas concessionárias, às alíquotas tributárias das empresas de ônibus, bem como o funcionamento e resultado do Fundo Municipal de Transportes criado pela Lei Municipal nº 2.851 de 2011.

2. DA INSTALAÇÃO, DOS PROCEDIMENTOS E DO PRAZO PARA CONCLUSÃO

2.1 Breve Histórico da Criação, Composição e Início dos Trabalhos da CPI

A proposição nº 153/2013 foi encaminhada por iniciativa de 07 Vereadores desta Casa de Leis, a saber: (ordem alfabética): Bruno Bastos Lessa, Gezivaldo Ribeiro de Freitas (Renatinho), Henrique Vieira, Leonardo Giordano, Pastor Ronaldo, Paulo Eduardo Gomes e Tânia Rodrigues, sendo publicada em 05 de julho de 2013, no Diário desta Câmara nº.428 em 2013.

Versa tal medida legislativa sobre Requerimento de Constituição de Comissão de Inquérito, com a seguinte Súmula assim descreve: “Constitui Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar e apurar os fatos relativos à forma de cálculo do valor tarifário, a qualidade na prestação do serviço pelas concessionárias, às alíquotas tributárias das empresas de ônibus, ao funcionamento e resultados do Fundo Municipal de Transportes, criado pela Lei Municipal nº 2.851 de 2011.”

A composição dos membros da Comissão de Niterói obedeceu à proporcionalidade das bancadas dos partidos na Câmara Municipal à época: PDT, com quatro vereadores; Psol, PPS e PT com três vereadores cada. O presidente foi o proponente do requerimento de instauração da comissão e a escolha do relator foi decidida por votação entre os membros, sendo publicada em 05 de julho de 2013, no Diário desta Câmara nº.428, a saber: Bruno Bastos Lessa (Presidente), Henrique dos Santos Vieira Lima (membro), José Vicente Filho (membro), Luiz Carlos Gallo de Freitas – Gallo (relator), Verônica dos Santos Lima (membro), Roberto Fernandes Jales- Beto da Pipa (1º suplente).

Em 09 de julho de 2013, em publicação no Diário da Câmara nº430, a Vereadora Priscila de Souza Nocetti Costa foi indicada para assumir a segunda suplência da Comissão Parlamentar de Inquérito.

2.2 Das reuniões.

Observação: em conjunto com este relatório será encaminhado o DVD com a inteira gravação de cada reunião.

Em, 06/08/2013

Em seis de agosto de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito avenida Ernani do Amaral Peixoto, número 625, Centro, às quinze horas deu início a primeira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos presidida pelo vereador Bruno Lessa (PSDB) que saudou os membros presentes: Henrique Vieira (PSOL) , Luiz Carlos Gallo de Freitas (PDT) e Verônica Lima (PT). Saudou ainda os outros vereadores Paulo Bagueira (PPS), presidente da Casa,

Pastor Ronaldo e a todos os demais presentes. Em seguida, Bruno deu por instalada a CPI criada através do requerimento de número 153/ 2013 e explicou como será dada a comissão que a partir desta data terá 90 dias para apurar os fatos relativos à questão do transporte público na cidade de Niterói, prorrogáveis por mais 90 dias, perfazendo um total de 180 dias que poderá utilizar para concluir a investigação. Lessa apresentou todos os cinco membros, a saber: vereadora Verônica Lima, indicada pela bancada do PT; vereador Henrique Vieira, indicado pela bancada do PSOL; vereador Gallo, indicado pela bancada do PDT; e José Vicente Filho, indicado pela bancada do PPS. Ele, como subscritor primeiro da CPI, é o presidente, e o vereador Gallo, o relator, conforme decisão em reunião anterior. Os dois suplentes são os vereadores Beto da Pipa, indicação do PMDB e Priscila Noceti, indicação do PSD. A composição da CPI já foi publicada no Diário Oficial da Câmara Municipal. Continuando, Bruno disse que esta comissão terá o desafio de fazer uma investigação importante e tão desejada pela população de Niterói, e que gerou durante o mês em que a Câmara esteve em recesso, tanta expectativa. Antes de iniciar os trabalhos do dia – leitura e aprovação dos requerimentos de informação, agendamento das próximas reuniões e passar a palavra aos membros que assim a desejarem, o presidente teceu alguns breves comentários. Primeiro que a CPI foi desejada de início por alguns vereadores e que Henrique Vieira também havia protocolado requerimento de mesmo sentido, mas que por uma questão temporal – prevaleceu o de sua autoria. Lembrou que o Psolista desde o início se mostrou disposto a fazer essa investigação, bem como posteriormente, vários outros vereadores. E deixou como ponto central da mensagem que a fase de divergência política estava absolutamente superada e que todos os 5 (cinco) membros querem uma investigação séria e que se chegue ao resultado desejado pela sociedade e que devem trabalhar com todo afinco deixando de lado questões ideológicas e partidárias. Em seguida, reiterou que seu papel como presidente é de fazer uma investigação totalmente transparente, aberta e que espera contar com a participação da sociedade, assim como é desejo dos demais membros. Explicou que as reuniões serão públicas e abertas para a população e mais uma vez destacou a importância da participação popular, inclusive nas audiências públicas que pretende realizar para discutir a situação do transporte coletivo. As reuniões serão transmitidas pela internet e pediu para que a sua assessoria verificasse se no site da Câmara estava sendo transmitida, pois julga como um instrumento importante para o princípio da publicidade e da transparência. Por fim, destacou que os objetivos da CPI são, principalmente, investigar a questão do contrato de concessão tendo duas vertentes mais profundas, o cálculo tarifário - a forma como é feito, o modelo de cálculo, as somas dos cálculos e os instrumentos utilizados para se chegar à atual tarifa - e também o serviço prestado ao cidadão - quantidade de linhas, a frequência, a qualidade, a quantidade de ônibus no horário de *rush*. Em seguida disse que os membros já tiveram acesso aos contratos das concessões, que para ele apresentam contradições, e que vai debatê-los e esmiuçá-los com profundidade na CPI e, irá discutir também, o Fundo Municipal de Transportes. O presidente convidou o vereador José Vicente Filho para fazer parte da mesa e o explicou, resumidamente, em que ponto estava à reunião. Retornando, disse que não vai fazer caça as bruxas e que a função da CPI é fazer uma investigação séria e

que traga resultados concretos. Reclamou do acesso às informações e que anteriormente não as conseguiram através de requerimentos como, por exemplo, o da bancada do PSOL, feito em abril, pedindo a planilha de cálculo tarifário e que até a presente data não foi respondido, e que como membro da CPI vai cobrar celeridade, dentro do princípio da razoabilidade. Os requerimentos que serão enviados ao poder público e às empresas são imprescindíveis para a realização da investigação, pois darão a base de sustentação para iniciar a CPI com o devido grau de conhecimento da matéria que está tratando e que essas informações preliminares não impedem que outras possam ser requisitadas posteriormente e que terá o maior respeito por todos os futuros depoentes da CPI e espera seriedade, sinceridade nas respostas e transparência nas informações passadas por eles. Após as considerações iniciais, explicou a pauta do dia – votação dos requerimentos discutidos no mês de julho extra oficialmente entre os membros e discussão da pauta para a próxima reunião, inclusive a data desta. Em seguida, perguntou se algum vereador gostaria de fazer o uso da palavra e o vereador Henrique Vieira se manifestou. Henrique Vieira cumprimentou a todos. Disse reiterar as palavras de Bruno Lessa e que a questão do transporte público em Niterói é absolutamente histórica e que há muito tempo demandava uma maior transparência e detalhamento no processo de concessão, da prestação de serviço, da planilha de custo e do valor das tarifas. Disse que a CPI não é uma questão momentânea circunscrita apenas a este momento, mas sim, uma questão histórica em Niterói. Mas, apesar de ser uma necessidade histórica, era evidente que as circunstâncias favoreceram a existência dessa CPI porque estão num momento de radicalização, num bom sentido da democracia, da transparência, do controle social sobre a gestão pública. Então, essa CPI vai ao encontro e reafirma esse clamor popular de maior controle da sociedade sobre os governantes, legisladores, concessionárias, permissionárias, enfim, os serviços públicos em geral. Completou dizendo que para ele, o tom de trabalho que o vereador Bruno colocou tem que ser reafirmado numa CPI cuja metodologia de trabalho seja transparente, acessível à população e controlada socialmente, porque quem ocupa um cargo de vereador tem que ver com bons olhos o controle social, que não é fruto de desconfiança, mas sim, de um princípio democrático em que o trabalho para ser bem exercido, precisa estar em diálogo constante com a população. Nesse sentido, fez uma proposta aos componentes da comissão para viabilizar tecnicamente e pedir até auxílio a presidência da casa para um portal da CPI em que possa estar atualizando as ações da comissão e cita o exemplo da atual reunião para que possam atualizar esse portal com a gravação da reunião, as votações e a data do próximo encontro. Citou a possibilidade do portal ter um link para que a população possa fazer sugestões e até mesmo denúncias sobre a prestação de serviço do transporte coletivo em Niterói. Então, ao mesmo tempo em que o portal poderá cumprir um caráter informativo dos trabalhos da comissão, poderá absorver demandas e sugestões das pessoas que não compareceram e citou como exemplo o dia e horário presente: terça-feira, 15 horas, e que pelo portal poderiam enviar ideias, sugestões e/ou denúncias. O portal teria a função de, além de informar sobre os trabalhos da comissão, absorver possíveis demandas da população. Henrique terminou afirmando que fará um trabalho sério, respeitoso, ético e sem passionalidade, mas também com muito compromisso com um trabalho sério,

contudente e querendo todas as informações, utilizando das prerrogativas de uma a CPI para fazer um *check-up*, uma vistoria geral nesta relação do poder público e das empresas, na base de cálculo, no valor das tarifas e na prestação de serviços com muita ética e com muito respeito. Essa CPI pretende fazer seu trabalho em todos os aspectos e com o compromisso total com a verdade, com a transparência e com o interesse público. E resumiu que a CPI é uma necessidade histórica e não circunstancial, mas que é reafirmada e alavancada pela radicalização da democracia e pela necessidade do controle social sobre os governantes e legisladores e que por fim, uma CPI que nasce para fazer um trabalho ético e metodologicamente transparente e disposto a ir às últimas conseqüências porque no pano de fundo e a todo o momento, o interesse público é a prioridade. Disse estar feliz em participar e contribuir com esta CPI e que ela realmente cumpra todos os seus objetivos, sem medos e receios, com ética, obviamente com controle social e participação popular. E agradeceu ao presidente Bruno pela possibilidade de contribuir com a reunião.

Bruno retribuiu o agradecimento ao vereador Henrique Vieira e cumprimentou o promotor de Tutela Coletiva e Defesa do Consumidor, Augusto Viana e disse ser fundamental a participação, integração e o diálogo com o Ministério público no decorrer da CPI. Cumprimentou também o vereador Cal (PP), líder do governo. A proposta do vereador Henrique Vieira foi acatada pelo presidente da comissão e um memorando vai ser enviado ao presidente da Casa igualmente aos outros já enviados, como de número 4, em que solicitou uma linha telefônica, especificamente uma ouvidoria, para receber sugestões e reclamações. E disse ter criado também o e-mail cpidostransportesdeniteroi@gmail.com, para igual função.

Para dar publicidade, Bruno Lessa leu os nomes dos funcionários da câmara publicados no Diário Oficial que vão assessorar a CPI: “Ato 432: designar os funcionários relacionados abaixo para assessorar e secretariar a Comissão Parlamentar de Inquérito criada para apurar e investigar questões relativas ao transporte coletivo no município conforme requerimento de número 153, a solicitação do presidente da Comissão Bruno Lessa: Luiz Sergio Sencier, Paulo de Costa Freitas e Vinicius Codeço de Almeida Lopes”. E completou que são funcionários do seu gabinete, de Gallo e de Henrique Vieira, respectivamente. Também publicado no Diário Oficial através do ato 431, a designação de um procurador da câmara para assessorar a comissão que será indicado pelo procurador geral, Dr. Gastão Menescal. Finalizando, disse que fez um memorando solicitando corpo técnico fixo, caso a Câmara dispusesse para ser colocada à disposição da CPI. Enfatizou a fala do Henrique de que essa interlocução entre a população e a comissão vai ser fundamental e que todos os instrumentos possíveis para aprimorá-lo serão utilizados. Em seguida, passou a palavra para o vereador Gallo, relator da CPI. Gallo cumprimentou a todos e disse reiterar o que o presidente Lessa e o vereador Henrique Vieira colocaram, e que para ele o mais importante é a isenção e a busca da verdade, custe o que custar. E que esse vai ser o caminho e a forma que acredita que a CPI vai trabalhar. Disse também concordar com Henrique que os gritos das ruas ecoam dentro da câmara e que esse movimento teve um papel muito importante para que

essa CPI pudesse vim à tona, pois já se passaram anos, e que sempre procurou apresentar requerimentos de informações e destacou a igual dificuldade que Henrique e Bruno colocaram e que mesmo o seu partido, PDT, administrando a cidade por vários anos, a dificuldade era muito grande para ele conseguir algum tipo de resposta do governo em relação ao transporte público. Gallo disse também que a verdade tem que ser procurada, não caçando bruxas, pois essa não é a finalidade dos membros da comissão pelo que foi discutido anteriormente no gabinete da presidência, e que além dos transportes, a comissão tem outras coisas mais importantes como é o exemplo que está acontecendo no Rio de Janeiro em relação ao governador, e que alguns vereadores de Niterói são críticos ao Sérgio Cabral, e que essa mobilização, acampamento e manifestações que estão acontecendo, mostraram o quanto ele não tem valor com a população no Estado do Rio de Janeiro, principalmente, com a população da cidade do Rio de Janeiro que tem feito manifestações constantes, saudáveis e democráticas e obviamente que toda manifestação não tem como controlar os vândalos, aquela meia dúzia de pessoas que vão lá justamente defender a anarquia e o quebra - quebra, mas que essas pessoas não passam dessa meia dúzia. Completando, Gallo disse estar bem à vontade para discutir esse assunto, pois já foi uma luta da Câmara no governo passado em relação à regulamentação do transporte alternativo, e que alguns pares na época fizeram com que o projeto fosse colocado em votação, mas, infelizmente o governo entendeu de outra forma. Por isso, para ele tem que se iniciar de trás e que, mesmo sendo PDT, se houve erro, começou no governo passado e por isso a necessidade de começar a procurar e convocar àquelas pessoas do governo passado e também alguns do atual governo – já instalado há 8 (oito) meses. Finalizou que quem concede uma concessão é o Poder Executivo, a prefeitura Municipal de Niterói e que, infelizmente, a câmara não tem o papel de autorizar ou não o aumento de passagem e que quando é pedido planilhas de custo, custa a chegar e quando chega, já vem ultrapassada e que por isso acredita que com o trabalho dessa comissão, não só dos membros, mas com a participação dos outros vereadores e da sociedade vão chegar ao objetivo com isenção e procurar a verdade do a quem doer. Bruno agradeceu e passou a palavra para a vereadora Verônica Lima que cumprimentou a todos e iniciou seu pronunciamento também reiterando a fala dos vereadores que a antecederam, e que está correta a análise que a bomba propulsora dessa CPI foi, sem sombra de dúvida, as manifestações que ocorreram no Brasil inteiro e também na cidade de Niterói. Haja vista que a CPI dos transportes não está acontecendo só na nossa cidade. E que no Brasil inteiro e na capital do Rio de Janeiro foram aprovadas pelas casas legislativas uma CPI para fazer avaliação de um setor que historicamente é questionado pela população de Niterói e que não corresponde ao serviço que é prestado ao custo que demanda para a população cotidianamente. Completou que em Niterói atualmente se vive um problema que é oriundo de outros governos e de sucessivos governos que não pensaram na questão mobilidade urbana e que se formos fazer uma avaliação sobre a questão do transporte público, certamente vai aparecer no bojo, o fato das pessoas das diversas classes sociais que perdem horas do seu dia no trânsito da cidade, não só as que usam o transporte público, mas também as que possuem carro e que não se pode perder a oportunidade dentro dessa CPI de debater a questão do transporte como um todo e aproveitar

esse momento para apontar soluções, e que isso é fundamental. Disse ainda que o trabalho dessa CPI deve ser evidentemente técnico, com avaliação dos contratos, buscando analisá-los e apontando também soluções pois essa é a expectativa que a população de Niterói tem. Em seguida, citou que se forem fazer uma avaliação do transporte público na cidade de Niterói há 5, 6, 7 anos atrás, um ônibus rodava em média 54 km/h e uma linha de transporte que tinha 100 ônibus atendia a população, mas que hoje tem colocar 210, 220 ônibus nas ruas que rodam de 34, 36 km/h. E que isso significa que as pessoas estão perdendo mais tempo e que qualidade de vida delas está sendo profundamente alterada e que, então cabe a CPI fazer uma avaliação desses contratos e jogar luz aquilo que a população espera obter de informação e de transparência e, efetivamente incidir nesse processo apontando soluções. Encerrou dizendo que essa é a expectativa da população da cidade de Niterói e que tem certeza absoluta que a CPI vai dar conta dessa importante tarefa. Bruno agradeceu a fala da Verônica e reafirmou no que tange a questão da sugestão de soluções, que acha que esse também pode ser um papel fundamental dessa comissão, que além de investigar, poderá discutir problemas e apresentar soluções.

A vereadora Verônica o completa dizendo que é verdade o que o presidente havia colocado. E que há um processo histórico na cidade de Niterói de uma luta política de reivindicação junto a alguns meios de transportes da cidade e cita que na década de 90 foi discutida a questão da concessão pública para os meios de transportes e que estudantes tiveram um papel fundamental na questão, por exemplo, do passe livre, uma conquista da rede pública de ensino da cidade que conseguiu colocar na lei de concessões a questão do passe livre e de novo, não só a temática do passe livre, mas também a questão da qualidade do serviço que a CPI vai saber aproveitar oportunamente esse momento para incidir questões que são fundamentais de avanço para a população da nossa cidade. A palavra é passada pelo presidente ao vereador José Vicente que diz fazer sua as palavras do vereador Gallo, companheiro de longos anos da Casa, e que esta sempre foi um exemplo para o país e se reporta ao presidente dizendo que Vossa Excelência, vereador pela primeira vez, pode perceber que os jornais publicam em todo o Brasil sempre coisas diferenciadas de outras Câmaras, menos na de Niterói que segue o caminho ético e, quando o clamor nacional solicita que seja averiguada aonde tem algo errado, a Câmara não tem como ter outra atitude. Por isso, ele fez questão de fazer parte também da CPI e colaborar com ideias e não só caça as bruxas. Bruno agradeceu e deu continuidade aos trabalhos dizendo que foram protocolados 19 requerimentos de solicitação de informações às pessoas, empresas e aos consórcios diversos, e que esses requerimentos inicialmente foram elaborados pelos 5 (cinco) membros da CPI e que serão lidos para serem votados e encaminhados já no dia de amanhã. E lembrou que neles é dado prazo de 7 (sete) dias para que sejam respondidos. Tanto ao poder público quanto aos consórcios, empresas e aos demais que são requeridos informações, mas que dentro de um princípio da razoabilidade, entendia que alguns documentos pedidos, referentes a 10 anos atrás, caso haja necessidade de um prazo maior, para alguns desses documentos, será dado 3 ou 4 dias a mais se nesse prazo inicial de 7 dias, justificarem o porque aquele documento não foi enviado e até quando o será. Continuando, disse que irá ler os documentos e

fazer a votação, e explicou que os das empresas, aproximadamente 10 (dez), os requerimentos são destinados para cada uma mas que o teor é o mesmo e por isso irá ler somente o nome das empresas e as informações para não ficar maçante. Verônica pediu um aparte ao presidente, que lhe foi dado, e disse que sobre o encaminhamento em relação ao prazo dos requerimentos, que pretendem aprovar hoje, são de conteúdo extenso, pois são perguntas complexas e respostas ainda mais. Então, destacou a importância de se obter essas informações de maneira muito clara e objetiva e para ajudá-lo, propôs no encaminhamento que deveria ser dado um prazo de 7 (sete) dias úteis prorrogáveis por mais 7 (sete) dias úteis e assim estabeleceria claramente quanto tempo a mais, não dando a oportunidade de respostas de longo prazo ao requerido. Um prazo de mais ou menos 15 (quinze) dias que julgou razoável para trabalhar as respostas de conteúdo complexo. Bruno disse que a sugestão da vereadora Verônica é positiva e não prejudica o requerimento já que o prazo, além de constar no requerimento, consta também no ofício que vai ser assinado por ele, como presidente, e que acolhe a sugestão. Em seguida são lidos e aprovados todos os 19 requerimentos, a saber: Requerimento Nº. 001/2013: Aos Srs. Jacob Barata Filho e João Carlos Felix Teixeira, representantes Legais do Consórcio Transoceânico; Requerimento Nº. 002/2013: Aos Srs. João dos Anjos Soares e Francisco José Soares, Representantes Legais do Consórcio TransNit; Requerimento Nº. 003/2013: Ao Representante Legal da Auto Ônibus Brasília & Expresso Tenente Jardim; Requerimento Nº. 004/2013: Ao Representante Legal da Empresa Auto Lotação Ingá; Requerimento Nº. 005/2013: Ao Representante Legal da Empresa Expresso Barreto Ltda; Requerimento Nº. 006/2013: Ao Representante Legal da Empresa Expresso Miramar; Requerimento Nº. 007/2013: Ao Representante Legal da Empresa Expresso Garcia Ltda; Requerimento Nº. 008/2013: Ao Representante Legal da Empresa Santo Antônio Transportes Niterói; Requerimento Nº. 009/2013: Ao Representante Legal da Empresa Viação Araçatuba; Requerimento Nº. 010/2013: Ao Representante Legal Empresa Viação Fortaleza; Requerimento Nº. 011/2013: Representante Legal Empresa Viação Nossa Senhora do Amparo; Requerimento Nº. 013/2013: Ao Representante Legal da Empresa Transportes Peixoto Ltda; Requerimento Nº. 014/2013: Ao Sr. Lélis Marcos Teixeira (Presidente da FETRANSPOR/RJ); Requerimento Nº. 015/2013: Ao Sr. Marcelo Traça Gonçalves (Presidente da SETRERJ); Requerimento Nº. 016/2013: Ao Sr. Joaquim Miguel Soares (Presidente do SINTRONAC); Requerimento Nº. 017/2013: Ao EXMO.SR. José Henrique Antunes (Presidente da Fundação Municipal de Educação de Niterói); Requerimento Nº. 018/2013: Ao EXMO.SR. Dr. Francisco D'Ângelo (Presidente da Fundação Municipal de Saúde de Niterói) e Requerimento Nº. 019/2013: Ao EXMO.SR. Rodrigo Neves (PREFEITO DE NITERÓI). Finalizado a fase de votação de todos esses 19 requerimentos, Bruno disse ter convicção que as primeiras informações solicitadas, sem prejuízos para futuras solicitações de informações, vão servir de base, alicerce para as investigações da comissão parlamentar de inquérito e que são informações de extrema relevância para a discussão da questão do transporte coletivo na cidade de Niterói e que entenderam o prazo de 7 (sete) dias, podendo ser prorrogado por mais 7 (sete) diante da dificuldade na disposição de algum documento, devido a um fator justificável, vão entender que esse prazo dentro do

princípio da razoabilidade, mas que serão extremamente rígidos ao cobrar daqueles os quais esses requerimentos se destinam, resposta eficaz, completa e com o devido conteúdo e todas as informações solicitadas de todas essas indagações. Disse ainda que esses requerimentos serão enviados para aqueles de direito a partir de amanhã, que é quando o prazo passa a ser contato e que depois vai disponibilizar cópias aos presentes que se interessarem e perguntou se o Ministério Público, a imprensa e os demais presentes querem cópia. Em seguida, propôs uma discussão aos membros se as respostas dos documentos enviados pudessem ser encaminhados ao seu gabinete para que não passasse no trâmite interno de protocolo e que imediatamente tiraria cópia e forneceria aos demais membros. Verônica sugeriu que a proposta seja estendida para o relator, vereador Gallo e todos acatam. Bruno então diz que no ofício irá colocar o endereço de ambos os gabinetes para as respostas e que imediatamente após o recebimento, enviará cópias aos demais membros da Comissão e que tem mais dois assuntos para tratar. No primeiro sugeriu a próxima reunião na segunda feira, dia 12, às 14 horas e todos concordam. Após, o vereador Gallo informou que é aniversário da Câmara na data. Bruno explicou que vai fazer as reuniões sempre no plenário porque possibilita a transmissão via internet e pede à direção da Casa um esforço para tal, pois a publicidade é fundamental, e que nessa primeira reunião houve um problema técnico. Continuando, Bruno explicou que a solenidade será às 17 horas no plenário e que por isso irá manter a data e que se algum dia tiver a impossibilidade de realizá-la nesse local, a realizará no auditório mas que a priori será sempre no plenário. Para esse encontro, o presidente listou alguns assuntos importantes para serem discutidos. E, conforme sugestão do vereador Gallo ficou proposta a votação de um regulamento interno da CPI e que este fosse já disponibilizado para os outros membros para discutir e aprovar na próxima segunda-feira.

A outra foi a elaboração de um cronograma dos trabalhos com prazos e metas. E o próprio Bruno disse que o vai fazê-lo e antes da reunião de segunda vai tentar debater com os demais membros para que possam votar e aprovar o cronograma dos trabalhos da CPI. E, por fim, o último assunto, que julgou mais importante, foi a discussão da lista dos convocados para depor, e, pediu aos membros que enviassem requerimentos com suas sugestões até segunda de manhã à presidência da CPI para colocá-los em votação e completou que como serão muitos os convocados, não conseguirão ouvi-los em uma, duas ou três reuniões e por isso, a importância em estabelecer um calendário para respeitar o prazo de 90 dias prorrogáveis por mais 90 dias. A vereadora Verônica Lima pediu a palavra e lembrou da metodologia usada na elaboração dos 19 requerimentos e que foi positiva, onde os membros trocaram e-mails entre si e sugeriu que assim fosse feita com a lista dos convocados. Bruno concordou com a vereadora, mas lembrou que naquela ocasião, os membros tiveram mais tempo. Foi um mês e alguns encontros extra-oficiais. Em seguida, deixou essa opção e a do requerimento para aqueles que assim o desejarem. Lembrou que será importante ter essa lista inicial dos primeiros convocados para que comece a agendar as datas com essas pessoas, uma tarefa trabalhosa de ser feita, pois serão muitas pessoas, para acelerar os trabalhos da CPI. Em seguida pediu a colaboração da imprensa para divulgar o e-mail da CPI e citou que o mesmo

poderá ser usado para receber sugestões de documentos e de pessoas a serem convocadas assim como a linha telefônica e o portal sugerido pelo vereador Henrique Vieira. Concluindo, Bruno explicou que essas primeiras reuniões podem parecer algo mais burocrático, mais enfadonho, mas que são fatos importantes a serem dados no sentido da investigação ser bem feita e poder ser bem concluída ao seu término. A leitura de todos esses documentos solicitados foi necessário para dar publicidade e a votação ocorrer dentro dos princípios da democracia, dando legitimidade. Assim que aprovados, esses documentos vão servir de base no decorrer da investigação. Bem como essa discussão de cronograma e das pessoas a serem convocadas são igualmente importantes para o andamento da CPI. Explicou ainda que muitas das vezes, a população pode entender esse momento como sendo um pouco mais burocrático, porém é uma etapa importante para discutir informações a serem cobradas e pessoas a serem convocadas. A partir da terceira semana da CPI, vamos conseguir dar um ritmo mais acelerado com a discussão dos documentos que receberão e também com o andamento dos depoimentos. É dado um aparte ao vereador Henrique Vieira que concordou com Bruno quanto às explicações dessa fase inicial e propôs que dentro desse método de funcionamento aberto, transparente e democrático, e que determinados requerimentos pedidos revelam um alto grau de complexidade, pois são contratos de base de cálculos que envolvem uma engenharia financeira, colocar no horizonte dessa CPI, além das assessorias já colocadas à disposição e também da procuradoria da Câmara, que essa CPI busque um arco de interlocução com economistas, cientistas contábeis e núcleos que podem agregar nesse processo de análise e ainda sobretudo dar uma legitimidade muito maior ao processo de CPI. E citou a Universidade Federal Fluminense e os Núcleos importantes que também podem assessorar na análise de determinados documentos, o que ajuda concretamente e envolve a sociedade, aumentando a interlocução da CPI por vários setores e por fim, consegue dar legitimidade e confiabilidade no parecer, no olhar e no procedimento. Então, propõe que cada vereador possa pensar também para a próxima reunião essas questões de órgãos técnicos e profissionais que podem agregar nessa assessoria profissional ao trabalho da CPI dada a complexidade de alguns documentos que serão trabalhados. Bruno disse que a sugestão está agregada e cumprimenta o vereador Paulo Eduardo Gomes (PSOL) que chegou ao plenário e que esteve ausente porque estava na Comissão Especial do Caso Macedo, mas que foi representado por seus assessores. Continuando, designou Henrique para fazer esse contato oficial com a UFF e disse que Gallo já tinha sugerido o mesmo e que com a evolução dos trabalhos da CPI poderia até discutir a contratação de uma auditoria mais técnica, de um grupo mais capaz e citou a COPPE e que os membros da comissão terão que ter a compreensão que o tema de alguns documentos, como muito bem colocou o vereador Henrique, são complexos e com questões de natureza contábeis e que esse também será um norte adotado pela CPI e agradeceu a colaboração do Henrique. Por fim, o presidente reafirmou mais uma vez que os valores e princípios de transparência, publicidade, democracia, seriedade e celeridade com que essa CPI será conduzida e que a sociedade pode ter certeza que a condução dos trabalhos será a mais democrática e transparente possível, que como presidente, assim como os demais membros, o objetivo é fazer uma

investigação séria, contundente e que dê as devidas respostas que a população tanto espera em relação ao transporte coletivo. Encerro a reunião e convocou a todos para nossa próxima reunião ordinária. A reunião foi encerrada às 16 horas e 25 minutos.

Em, 12 de agosto: Aprovação de requerimentos

Em doze de agosto de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito Avenida Ernani do Amaral Peixoto, número seiscentos e vinte e cinco, Centro, às quinze horas, deu início a segunda reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos. O presidente, vereador Bruno Lessa (PSDB), cumprimentou a todos os membros da Comissão presentes, a saber: vereador Luiz Carlos Gallo (PDT), vereador José Vicente Filho (PPS) e vereador Henrique Vieira (PSOL); os não membros vereador Renatinho e vereador Paulo Eduardo Gomes (ambos do PSOL); e o ex-vereador Pedro César Genn, um dos subscritores da Lei Orgânica do município de mil novecentos e oitenta e oito. Bruno explicou que a CPI ainda está num processo burocrático do inquérito, porém importante, onde estão sendo votados alguns requerimentos fundamentais para o andamento das investigações, que objetivam a solicitação de informações. Em seguida, cumprimentou os vereadores Milton Cal (PP), líder do governo, e Verônica Lima (PT), sendo que a última foi convidada para compor a mesa, e a atualizou em que ponto estava à reunião. Após, passou alguns informes, a saber: 1- que a ata da reunião anterior estava pronta, mas que a mesma não seria lida, e sim, enviada aos gabinetes para ser aprovada na reunião seguinte igualmente a da reunião de hoje; 2- recebeu duas respostas dos dezenove requerimentos, das empresas Garcia Expresso Ltda e Nossa Senhora do Amparo, e que as mesmas já tinham sido encaminhadas aos gabinetes, com exceção deste último à vereadora Verônica, sendo o feito no momento presente. Ambos os documentos informaram que as concessões não são do poder público municipal. As linhas trafegam no município de Niterói, mas são interestaduais, e por isso, estão fora do âmbito de investigação dessa CPI. Bruno disse que ainda assim, o envio foi importante para que ficasse caracterizado que estão atentos ao serviço prestado pelas mesmas aos niteroienses. 3- O presidente informou que encaminhou um memorando de número sete, conforme solicitação do vereador Henrique Vieira e aprovado pelos membros, ao digníssimo presidente da Casa, vereador Paulo Bagueira, solicitando que esta disponibilizasse no seu site um portal para informações específicas da CPI. Outro memorando também foi enviado ao relator, vereador Gallo, que é também primeiro secretário, solicitando o agendamento do plenário para as reuniões. Continuando disse que vai enviar um memorando ao presidente, solicitando algumas respostas de solicitações já feitas como transmissão via internet, corpo técnico, assessoria do departamento jurídico e de atas e a disponibilização da linha telefônica. 4- Informou que já foi criado o e-mail cpidostransportesdeniteroi@gmail.com, e já estava recebendo algumas reclamações e que está dando atenção a elas. Pediu para que a população divulgasse ao máximo esse e-mail nas redes sociais com colegas e familiares, pois o objetivo da CPI é agir com transparência, publicidade, democracia e dar acesso à população ao curso da investigação. Disse ainda que vai levar

muito concretamente o controle social e que acha importantíssimo a participação da população e que acredita que a reunião de hoje será mais curta, porém não menos importante. E em seguida, abriu para a discussão de sugestões para o cronograma da CPI, antes de colocá-lo em votação, e que após abriria para vereadores não membros fazerem o uso da palavra. O vereador Gallo pediu a palavra, saudou a todos e disse que recebeu o cronograma do andamento dos trabalhos, e que o caminho era esse. Os requerimentos foram votados e as respostas serão analisadas, e que depois vão discutir e agendar os depoimentos, pois serão muitas pessoas convocadas. Continuando disse que, diferentemente, do que está acontecendo na Cidade do Rio de Janeiro, justamente quem pediu a instauração foi banido de presidir a CPI e isso não está acontecendo aqui em Niterói. O vereador que pediu a CPI foi o Bruno Lessa, com o aval dos vinte vereadores, que ouviu o chamamento das ruas, como foi colocado aqui na sessão anterior. A dificuldade em se obter resposta do executivo é uma prática que vem lá de trás, quando travou uma luta e citou que o vereador Renatinho e vereador Paulo Eduardo que também eram vereadores na legislatura anterior, momento esse quando tentaram implantar o transporte alternativo na cidade, e que pela demanda era, e é, uma solução e que infelizmente essa Câmara numa aprovação histórica, tiveram que entrar com um mandado de segurança para que a sessão fosse aberta ao público e que inclusive conseguiram uma liminar para que as pessoas pudessem assistir à sessão. Disse que a CPI deve trabalhar com a razão, ser isenta e culpar aqueles que têm que ser, e que a passagem que não condiz com a geografia da cidade de Niterói, sem querer antecipar qualquer julgamento, mas que vai ouvir o executivo, os empresários, a sociedade e os demais vereadores, além dos membros, e todas as pessoas presentes. Finalizou dizendo que tem que trabalhar como já estão, com seriedade, focados na questão do transporte público e que tem que debater muito a sua fragilidade e dar segurança e conforto, rever a planilha de custo, que é o que a população quer e se for caixa preta ou não, os rumos vão dizer e que tem que trazer para dentro dessa discussão, o transporte de qualidade, uma passagem que junto à planilha de custo, vai chegar ao objetivo que é o clamor das ruas, onde reivindicaram uma diminuição das tarifas do transporte público. Agradeceu ao presidente que retribuiu e passou a palavra à vereadora Verônica Lima que saudou a todos e fez umas breves colocações, a saber: na semana passada, foram aprovados dezenove requerimentos que foram replicados com o mesmo conteúdo para órgãos diferentes, então, o primeiro e mais importante passo foi feito no recesso parlamentar, pois a CPI foi instalada no último dia de sessão plenária na Câmara antes do recesso, trabalhamos e, sobretudo o vereador Bruno Lessa, que trabalhou muito na formulação desses requerimentos, e que já foram aprovados e encaminhados, sendo dois deles já respondidos e a vereadora concluiu que seria interessante se a CPI puder fazer um breve balanço e verificar se as respostas dadas até agora são satisfatórias; a segunda colocação foi a questão da pauta. Houve uma proposta de cronograma da CPI e que inicialmente concluiu ser muito corrido marcar duas reuniões semanais, mas, entretanto está previsto a votação do relatório final no dia cinco de novembro, e com isso teremos o funcionamento da CPI dentro do tempo regimental e, nesse sentido a votação do relatório final, havendo a concordância em fazer duas reuniões por semana; Em seguida, na questão dos nomes que serão convocados que consta na

discussão do cronograma de hoje, disse achar importante trocarem via e-mail os nomes que serão convocados para prévia avaliação, pois considera muito importante convocar o dono de uma determinada empresa, o que em última análise é a pessoa que mais entende e responde pelo negócio, entretanto, julgava mais procedente a indicação de um técnico que responde cotidianamente pelas ações da empresa e que pode responder com mais precisão e mais conteúdo com informações técnicas. Finalizando disse que essas são algumas colocações, porque o que interessa para a CPI é fazer considerações técnicas e nesse sentido seria importante que todos os depoimentos reunidos pela CPI tenham esse direcionamento e que foi debatido por eles na primeira sessão. Há necessidade de chamar para participação, além dos funcionários dos gabinetes, quadros técnicos eficientes com conhecimento reconhecido na sociedade, como a Universidade Federal Fluminense, e isso certamente vai ajudar na elucidação das informações que vão receber. O vereador Bruno Lessa agradeceu a vereadora Verônica Lima disse que antes de passar a palavra ao vereador Henrique Vieira, vai fazer a leitura do cronograma para que as pessoas possam ter acesso e assim o faz. A saber: 1- cinco de agosto: instalação da Comissão Parlamentar de Inquérito e votação dos Requerimentos; 2- doze de agosto: votação dos Requerimentos, cronograma e regulamento da CPI, lista dos convocados; 3- dezoito de agosto: Análise dos documentos; 4- vinte e seis de agosto: Início dos depoimentos; portanto, em setembro serão duas reuniões por semana: uma para depoimentos e outra para outras discussões: dois, nove, dezesseis e vinte e três de setembro: Depoimentos; trinta de setembro, sete, quatorze, vinte um, vinte oito de outubro; e quatro de novembro: Pauta Livre. O vereador Bruno Lessa explicou que as pautas livres são para solicitar novos documentos e/ou depoentes, e fazer o levantamento do que foi discutido até então e para que o relator possa em conjunto fazer a elaboração do relatório final. Continuando a leitura, no dia cinco de novembro votação do relatório final e consta uma observação: “de acordo com o requerimento nº cento e cinquenta e três, que deu origem a instalação, a presente CPI poderá ser prorrogada por até mais noventa dias”. Falou que se ao final de outubro e início de novembro, se ainda faltarem informações e elementos suficientes para a conclusão final, o prazo pode ser prorrogado de acordo com o artigo cinquenta e sete do Regimento Interno, mediante a deliberação do plenário, pelo mesmo prazo inicial de mais noventa dias, e este era o cronograma que gostaria de dar publicidade, e que após a fala do vereador Henrique, irá discutir as respostas da Garcia e da Nossa Senhora do Amparo. Finalizou dizendo que com relação aos depoimentos, tinha quatro novos de convocação para votar, sugeriu abrir para discussão e votação, e finda essa parte, continuaria a reunião para discutir mais nomes a serem convocados para que mesmo sem requerimento, se chegasse num consenso para votá-lo já na semana que vem, e passou a palavra para Henrique Vieira do PSOL que saudou a todos e salientou a importância da publicidade do cronograma pelo vereador Bruno Lessa e resumiu que os meses de agosto e de setembro vão servir para análise dos documentos e para ouvir as pessoas convocadas, então, serão dois meses, basicamente, acumulando informações e já começando o processo de análise e debate com a devida assessoria técnica e profissional que estão buscando. Então, é o período em que o montante de análise vai crescendo conforme as empresas e órgãos públicos responderem

aos requerimentos. E no mês de outubro, vão reavaliar a necessidade de mais convocados e mais documentos para montarem o relatório final para que possam votar em novembro e que, com a demora da chegada dos documentos esse prazo pode ser alterado, pois o próprio regimento que orienta o funcionamento da CPI prevê que ela pode ser prorrogada por mais noventa dias para funcionar. Finalizando, esse mês e o mês que vem, estarão acumulando informações, analisando documentos e ouvindo as pessoas que serão convocadas. Em tese terão um mês para fechar o relatório sempre submetendo a sociedade de maneira mais transparente possível. Por isso, reiterou a importância da presidência da Casa, atender ao pedido que foi feito pelo presidente da CPI através de um memorando onde solicita um portal na internet em que os trabalhos da CPI possam ser atualizados. Esse portal tem um caráter informativo em primeiro lugar e também, para que a população possa fazer denúncias, sugestões e observações sobre o trabalho da CPI. É importante que essa Casa se comprometa em dar esse suporte técnico. A Câmara de Niterói aprovou por unanimidade essa CPI, então, essa casa pode garantir esse suporte técnico que é mais um mecanismo de transparência e participação dentro do princípio da responsabilidade do uso do dinheiro público. A Câmara deve investir nessa CPI para que ela realize o trabalho da melhor maneira possível. Também resumiu o sentido dos dezenove requerimentos. Um dos objetivos é ter acesso à planilha de custos das empresas de ônibus, afinal quanto custa esse serviço para os consórcios e para as empresas? Os nossos requerimentos querem acesso total e terão assessoria técnica para avaliar, entender, interpretar e analisar a planilha de custos dos consórcios e das empresas. E lembrou que existem dois momentos distintos: o primeiro momento em que o serviço estava na modalidade permissionária sendo que, no ano passado quando passou a ser modalidade concessionária. E que estão aguardando a entrega desses documentos para interpretar as planilhas de custos das empresas que são concessionárias na cidade. Além disso, temos requerimentos que tem à finalidade de descobrir a metodologia que gera a tarifa que pagamos. Há isenção, há imparcialidade no processo de investigação, há um caráter técnico no nosso olhar, mas, evidentemente, que estranhemos o valor da passagem tão cara. Queremos entender essa metodologia que regula esse valor e isso também nos ajuda a entender a rentabilidade econômica e financeira das concessionárias e sua margem de lucro. Concluindo, disse que os requerimentos têm olhares específicos para os trabalhadores das empresas, e que existe um requerimento que prevê um diagnóstico no quadro de funcionários, horas extras e as condições de trabalho dos funcionários dessas empresas. O vereador Bruno Lessa agradeceu ao vereador Henrique Vieira e saudou a presença do vereador Paulo Bagueira e perguntou se antes da votação do cronograma, algum vereador não membro gostaria de fazer o uso da palavra e ficou decidido que será feito depois da votação. O cronograma foi aprovado. E antes da análise dos dois ofícios, indagou se algum vereador gostaria de fazer o uso da o palavra e o vereador Paulo Eduardo e o vereador Renatinho a fizeram. O vereador Bruno Lessa agradeceu a ambos e em seguida leu os quatro requerimentos, um de autoria de Henrique Vieira e três de sua autoria, e os colocou em discussão e votação. Os requerimentos são de número vinte, vinte e um, vinte dois e vinte e três. Em sua justificativa, Bruno disse que as críticas às

empresas e consórcios são justas, mas que não podem esquecer que o transporte público é um serviço concessionário e essencialmente público com órgãos regulamentadores e que, aliás, uma das conclusões finais dessa CPI poderá ser que esses não agem com o devido rigor, sem a capacidade de fiscalização necessária para a boa execução desse serviço tão importante. Explicou quem em dois mil e doze foi feita licitação de concessão para o serviço de ônibus e que dois consórcios ganharam para administrar a concessão durante vinte anos prorrogáveis por mais vinte. E que a convocação do Sr. José Roberto Mocarzel se deveu ao fato de que ele era presidente da EMUSA a época e também secretário da Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte, ou seja, responsável por exercer a fiscalização e por também por assinar os contratos. Como disse anteriormente, não vou fazer caça bruxas, vou fazer uma investigação clara, transparente, honesta e que torne a questão dos transportes públicos mais aberta para a população e para isso teremos que ter paciência porque os documentos são extensos, e dedicação, tempo, tranquilidade e seriedade para tratar os nossos convocados. Por isso, faço questão de tornar público que todas as pessoas que virão aqui, serão tratadas com o máximo de respeito, pois isso garantirá a idoneidade das conclusões finais da CPI. A convocação do ex-presidente da EMUSA se faz muito importante para que possamos compreender melhor a forma como foi elaborada e feita a licitação que teve como vencedora os dois consórcios atuais. Afinal, vão administrar por vinte, prorrogáveis por mais vinte anos, o serviço na cidade e que precisam ir ao âmago da questão, pois nos contratos de concessão, estão previstos a forma de cálculo das tarifas e a obrigação e deveres das concessionárias sendo que, para discutir transporte temos que fazê-lo tendo como parte o poder público. E por isso, acha importante ouvir esses representantes do poder público quando do exercício da licitação e homologação dessa. No mesmo sentido, mas citado em outro requerimento, foi convocado também o ex-presidente da EMUSA Sr. Filinto dos Anjos do Souto Branco, pois quando houve a redução do Imposto sobre Serviço (ISS) e a prorrogação no tempo útil dos ônibus, respondia pela pasta. Apesar de nos concentrar no presente, temos que fazer uma análise com um mínimo de historicidade daquilo que se passou na cidade nos últimos anos e por isso, a convocação desses dois ex-presidentes é importante para entender a forma como foi feita a fiscalização dos contratos de concessão e, anteriormente, de permissão desse serviço que é público. Após a explanação da sua justificativa, Lessa colocou em votação os requerimentos de número vinte e vinte um, e ambos foram aprovados e no requerimento vinte e dois, também de sua autoria, o defendeu dizendo que a convocação do Sr. Marcelo Traça Gonçalves, presidente do SETRERJ, se fez necessário pois este órgão engloba todas as empresas de ônibus e isso o ajudará a ter uma visão geral da prestação de serviços e, se o Riocard é administração conjunta com a FETRANSPOR e o SETRERJ, é importante entender a quantidade de usuários dos ônibus que usam o cartão e quantos pagam as passagens com dinheiro. A discussão das planilhas de custo das empresas seja talvez o documento mais importante de análise dessa comissão, porque a partir daí, vamos poder entender o cálculo e a forma como é feita moderação do valor da tarifa. Após a defesa, colocou em votação, sendo aprovado. Em seguida, leu o requerimento de número vinte e três, de autoria do vereador Henrique Vieira onde são convocados os

representantes legais dos consórcios TransOceânico e TransNit. O vereador Henrique disse que existe uma linha de investigação que se direciona ao poder concedente, a prefeitura, que através de seus órgãos fiscaliza, regula e assina o contrato e que a CPI já havia aprovado os requerimentos os quais irão ouvir representantes da EMUSA. Então, no sentido de investigar o poder concedente, os três primeiros requerimentos aprovados vão nessa linha e que o requerimento que apresentou busca o outro lado da história, as concessionárias, e que no ano passado houve um rearranjo dessas empresas quando, então, formaram dois consórcios (TransOceânico e TransNiterói) e esses possuem empresas líderes, e os convocados são os representantes líderes de cada consórcio. O vereador Bruno Lessa concordou com o vereador Henrique Vieira e colocou em votação o requerimento sendo o mesmo aprovado. Em seguida o presidente disse ter chegado num momento difícil da CPI, pois terão que encontrar essas pessoas e confessou dificuldade para tal e pediu ao relator que o ajudasse juntamente com as assessorias jurídicas dos vereadores membros para avaliar se farão através de uma notificação extrajudicial. O vereador José Vicente sugeriu que primeiro se fizesse o convite, caso as pessoas não apareçam, recorrerão ao judiciário. O vereador Bruno Lessa disse que não sabe para qual endereço enviar os convites para os ex-representantes do poder público, pois das empresas serão enviados para os endereços das mesmas. O vereador Paulo Eduardo propõe que a CPI consulte o Procurador Geral como já feito em todas as outras CPIs e falou da necessidade em ter a planilha de custo antes da convocação dos empresários. O vereador Bruno Lessa concordou e explicou que pelo cronograma terá sempre uma reunião anterior ao início da tomada dos depoimentos para análise dos documentos e o vereador Paulo Eduardo perguntou se foi estabelecido um prazo para receberem as respostas pois os membros e as assessorias terão que analisar os documentos e posteriormente organizar a tomada dos depoimentos. O vereador Bruno Lessa respondeu que pelo regimento, artigo cinquenta e oito, inciso seis, o presidente tem a prerrogativa para determinar o tempo de resposta, e explicou como a CPI o fez. A vereadora Verônica entrou na discussão dizendo que gostaria de fazer um encaminhamento ao requerimento do vereador Henrique e disse que a representação dos consórcios pode ser feita também por figuras jurídicas e ou representantes legais, que não necessariamente pode ser o dono do consórcio, e questionou como a CPI vai se comportar diante deste quadro. O dono da empresa ou do consórcio pode ter um representante legal que tem inclusive uma gama de conhecimento técnico para apresentar a essa CPI muitas vezes até maior que o próprio dono. A vereadora salientou que não fez requerimentos, mas gostaria que o requerimento apresentado pelo vereador Henrique pudesse considerar também essa possibilidade. O vereador Bruno Lessa explicou à vereadora que na primeira intervenção havia tido dificuldade de compreensão e que achou que a mesma tinha dito da vinda de técnicos não para substituir os representantes legais, mas para o serviço de assessoramento. A vereadora Verônica Lima respondeu que era isso também e para ser objetiva citou como exemplo que uma CPI pode convocar um determinado representante do consórcio, contudo o mesmo informar a CPI, não ser ele o responsável, e essa medida adotada retarda o processo dos trabalhos, e pediu para os membros considerarem essa possibilidade. O presidente fez uma análise do requerimento

do vereador Henrique Vieira e disse que as cinco pessoas citadas pelo vereador, são estabelecidas no contrato de concessão. E explicou que no seu entendimento, ainda que vá precisar de uma conversa com o procurador e com as assessorias jurídicas, com a aprovação do requerimento pela CPI, os convocados são obrigados a comparecer e prestar esclarecimentos e estes podem até vir acompanhados do corpo técnico e jurídico que entendam ser importantes para subsidiar a prestação de informações. E, passou para o autor Henrique Vieira para que o mesmo fizesse o encaminhamento. Antes o presidente da Casa, o vereador Paulo Bagueira pediu a palavra e disse que a solenidade que estava marcada para às dezessete horas foi desmarcada, e esta será realizada numa outra data. Em seguida falou que entende a colocação da vereadora Verônica Lima. O vereador Bruno Lessa agradeceu e passou a palavra para o proponente do requerimento. Henrique Vieira disse entender as colocações da Verônica, mas que vai manter o conteúdo do requerimento, pois são representantes legais, os quais assinaram o contrato, sendo entendido que eles devam comparecer com assessoria técnica e jurídica para facilitar os trabalhos e os nossos questionamentos. Acredito que a presença desses representantes dos consórcios confere mais legitimidade ao processo de investigação, e que eles, enquanto representantes legais, que assinaram o contrato podem e devem comparecer com suas respectivas assessorias demonstrando inclusive interesse em compartilhar as informações ao responder nossos questionamentos. Então, acredito que o teor do meu requerimento vai ao sentido certo, e sugeri fazer um outro requerimento em acréscimo, não em substituição, indicando que eles devem trazer os responsáveis técnicos e os profissionais das mais variadas áreas de suas empresas para que possam facilitar o processo de questionamento, complementando e contemplando a legítima preocupação da vereadora Verônica Lima que é ter acesso a todas as informações. Verônica então encaminhou a mesa um requerimento agregando essa perspectiva que considerou ser importante para a CPI. O vereador Bruno Lessa agradeceu e lembrou que são convocações e não convites, e que particularmente, achou a sugestão da vereadora Verônica Lima importante porque considera positivo agregar corpo técnico e pessoas qualificadas no debate desse assunto, e que inclusive estava em contato com alguns técnicos para assessorem a CPI, sem citá-los no momento, e indagou o vereador Henrique Vieira, designado para fazer contato com a UFF, e este respondeu que está e acrescentou que vai buscar também assessoria dentro do seu mandato, e informou da reunião marcada nessa semana com o vereador Eliomar Coelho do PSOL, requerente da CPI dos Transportes do Rio, que tem um vasta experiência e uma rede de contatos muito importante na área do urbanismo, transporte e mobilidade, e submeteu aos outros membros da CPI essa mesma tarefa. Em seguida, fez uma citação a fala do vereador Gallo no início da reunião, sobre a necessidade ética de prestar uma solidariedade ao Eliomar Coelho, e deixou registrado o quanto considera lamentável e elogiou a pressão popular que está acontecendo na Cidade do Rio de Janeiro interferindo nesse processo e garantindo a legitimidade da CPI, e que ao fazer a crítica que está acontecendo no Rio, fez um contraponto e elogiou o que está acontecendo aqui na Câmara Municipal de Niterói, e afirmando que essa CPI vai às últimas consequências. Bruno agradeceu e passou a palavra para o Gallo que disse concordar e votar com esse requerimento do Henrique, mas achou importante a

colocação da vereadora Verônica quanto à necessidade de um corpo técnico. O vereador Bruno Lessa retomou a palavra e reforçou que não existe a dificuldade ou dúvida quanto à notificação do depoente em relação aos representantes dos consórcios, essa será feita na sede das empresas onde foram enviados os requerimentos. Em relação aos ex-agentes públicos, irá conversar com o Procurador da Casa para poder sanar essa questão. E antes de passar para a próxima pauta - leitura dos ofícios da Garcia e da Nossa Senhora do Amparo - perguntou se algum membro gostaria de incluir algum nome de convocado para ser votado. A vereadora Verônica salientou sobre o encaminhamento que havia feito no início da reunião sobre a leitura e debate dos ofícios que já chegaram, porém, como a pauta do dia dezenove cita o debate, foi feita somente a leitura. Bruno perguntou aos membros se gostariam de fazer mais alguma consideração a algum depoente e Gallo disse que ainda restavam duas ou três pessoas na sua relação para serem convidadas e perguntou ao presidente qual era o prazo para a entrega dos nomes e Bruno respondeu que não tinha prazo, portanto quando entender necessário fazer-se-á a convocação de novos depoentes, mas seria de bom alvitre a marcação desse cronograma de agosto e setembro, sendo interessante aprovar até semana que vem para agendar, mas sem prejuízo a solicitação de informações e convocação de pessoas para prestarem esclarecimentos já aprovadas hoje e na semana passada. Gallo então disse que vai oficializar as pessoas da Prefeitura, e citou o Sr. Sérgio Marcolini, que achava importante e justificou que este era quem cuidava do licenciamento e autorização do transporte público através da secretaria. Bruno agradeceu e disse que a comissão está com disposição para investigar e que os depoimentos aprovados são de suma importância para o andamento da averiguação realizada por essa comissão. Em seguida fez a leitura dos ofícios recebidos das empresas Garcia e Nossa Senhora do Amparo, onde são citados que essas duas empresas não prestam serviço no âmbito do município de Niterói. Bruno informou que tinha esse entendimento, mas que ainda assim lhe foram enviados requerimentos para a oficialização dessa informação. Após a leitura perguntou se algum membro gostaria de comentar e ninguém se manifestou. Finalizando, reforçou a importância em ter a resposta para constar no relatório final, porque um dos e-mails da CPI que recebeu, cobrava a qualidade do serviço da Garcia, comprovando que a população tem a percepção que se o ônibus passa em Niterói, ele é de competência do município. Sem mais, pelo calendário do cronograma votado e aprovado na reunião de hoje encerrou o trabalho, antes, porém convocou a todos para a próxima reunião dia dezenove agosto, às quinze horas e pediu ao vereador Gallo que reservasse o plenário, e agradeceu a presença de todos. O presidente encerrou a reunião às dezesseis horas e trinta e seis minutos.

Em data de 26 de agosto: Aprovação dos convocados

Aos vinte e seis de agosto de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito avenida Ernani do Amaral Peixoto, número seiscentos e vinte e cinco, Centro, às quinze horas e trinta minutos, o presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos, vereador Bruno Lessa (PSDB), iniciou a terceira reunião saudando todos os presentes e apresentando a

pauta: aprovação da ata da primeira reunião, menção de ofícios enviados e recebidos pela comissão, votação de alguns requerimentos e uma discussão acerca dos documentos da CPI recebidos de várias entidades. Informou que passou a todos os membros da CPI na semana passada, a ata da primeira reunião e a colocou em votação. Explicou que não vai lê-la para não ficar enfadonha, mas que depois irá disponibilizá-la na internet e perguntou se algum membro gostaria de discuti-la. Verônica disse que a priori teria que ser feita à leitura, mas concordou com o argumento do presidente e sugeriu que tenha acesso ao seu conteúdo antes para trazer as observações e poupar tempo da comissão. Bruno disse que a mandou para todos os gabinetes e Verônica perguntou se foi por e-mail e ele respondeu que foi presencialmente e questionou aos demais membros e José Vicente disse que não a recebeu também. Então, Bruno perguntou como gostariam que fosse feito, e Verônica sugeriu que seja usado esse critério. Em seguida Bruno abriu a votação da ata da primeira reunião, sendo aprovada na íntegra sem alterações. Continuando, disse que para encaminhar a reunião iria fazer uma breve menção dos ofícios recebidos e encaminhados desde a última reunião até o presente momento, e que depois, iria votar os requerimentos e em seguida discutir a ordem das convocações. Informou que as reuniões realizadas as segundas-feiras às quinze horas, serão a partir da semana que vem, às quinze horas e trinta minutos em função do uso do plenário pelo programa “Escola da Democracia”. O vereador Beto da Pipa (PMDB) interveio que talvez as reposições das sessões plenárias também ocorram na segunda-feira, e Bruno disse que já havia conversado com os outros membros e que, se a rotina dos depoimentos for muito intensa marcará sessões extraordinárias as quartas-feiras às nove da manhã. Retornando, os ofícios enviados foram endereçados ao Tribunal Regional Eleitoral e ao Ministério Público solicitando os endereços daqueles depoentes cuja comissão desconhece. E aos consórcios cujas respostas já chegaram, porém, dos dezessete itens constantes das solicitações apenas dois foram respondidos, sendo que um incompleto. Então, enviou ofícios solicitando a integralidade. Acrescentou que um ofício foi enviado também ao professor Sr. Jorge Martins da Universidade Federal do Rio de Janeiro, solicitando seu auxílio nessa CPI. Dos dezenove requerimentos enviados, não responderam: 1- Prefeitura Municipal de Niterói, 2- Fundação Municipal de Educação e 3-FETRANSPOR, sendo que a duas últimas pediram extensão de prazo, que se encerra hoje. As empresas de ambos os consórcios já responderam. A saber: 1-Ingá; 2-Barreto; 3-Brasília; 4-Miramar; 5- Garcia; 6-Santo Antônio; 7-Araçatuba; 8-Fortaleza; 9-Amparo; 10-Peixoto; e também 1-Fundação Municipal de Saúde; 2 - Setrerj, 3 - Sitronac. E, que certamente fará uma discussão ainda que superficial acerca dessas respostas já na sessão de hoje e que elas irão servir de base para que cada vereador formule suas perguntas para os que virão a Câmara Municipal de Niterói prestar os esclarecimentos. Completou que com relação as respostas dos consórcios os oficiou novamente para que completassem diante das inconsistências nas respostas, como já foi dito, vencem hoje. O vereador Bruno Lessa disse que recebeu dois ofícios dos consórcios sobre as convocações, com cópias para o relator, e que também vão ser discutidos na comissão. Explicou que o vereador Henrique Vieira fez requerimento solicitando o comparecimento dos representantes legais dos consórcios que estão estabelecidos no contrato, um total de

cinco pessoas, e que foi aprovado na segunda reunião por unanimidade pelos membros. Os ofícios do TransOceânico e TransNit assinados respectivamente pelo Sr. João Carlos Félix Teixeira – presidente do consórcio, ofício de número sessenta e seis; assinado pelo Sr. João dos Anjos Soares; ofício de número quarenta e quatro; os mesmos pedem para que não sejam convocados alguns representantes legais e somente o presidente dos consórcios. O consórcio TransNit pediu que não fossem convocados os senhores Aquilino Parente Fernandez e Francisco José Soares alegando que o presidente é somente o Sr. João dos Anjos Soares, e o consórcio TransOceânico pediu para não fosse convocado o Sr. Jacob Barata Filho alegando que o presidente é o Sr. João Carlos Félix Teixeira. Segundo o presidente Bruno Lessa a convocação não foi por uma questão simplesmente fortuita, e sim porque o contrato de concessão das linhas de ônibus da cidade que estão em vigor foi assinado pela prefeitura, tendo como membros o prefeito e o ex-secretário de serviços públicos e pelos representantes legais dos consórcios; e que esses senhores representantes legais respondem judicialmente e, portanto devem prestar os devidos esclarecimentos para o poder público como é o caso dessa CPI. E o argumento utilizado que essas pessoas não teriam o conhecimento técnico necessário do sistema municipal de transporte não são concretos, uma vez que sendo representantes legais, respondem legalmente. Relembrou que o objetivo das convocações não é expor ninguém, mas simplesmente obter dessas pessoas as respostas que a sociedade tanto busca sobre o transporte público na cidade e por isso entendia a convocação dos cinco como sendo altamente relevante. Disse não ser aceitável a alegação que esses donos não conhecem nada do transporte, sendo esse um argumento falho, vazio, não concreto, quando da sua disposição como presidente, e que esses requerimentos já foram votados e aprovados por unanimidade, e deseja que essas pessoas venham prestar os esclarecimentos, pois são os representantes legais dos consórcios. E no seu entendimento, quem tem que pautar os convocados ou não, são os vereadores membros da comissão, sendo que essas convocações foi uma decisão já tomada e essas pessoas terão que comparecer e prestar os esclarecimentos a essa comissão. O vereador Bruno Lessa disse que a CPI tem um prazo e que mais pessoas poderão ser convocadas, e havendo a necessidade, vão marcar mais de uma reunião por semana. O vereador Bruno finalizou dizendo que em sua opinião é de extrema importância que todas essas pessoas sejam ouvidas. E seguida abriu para discussão aos demais membros. A Vereadora Verônica Lima saudou a todos, elogiou a condução política que vem sendo dada a comissão e a seriedade, produzindo e trabalhando no sentido de construir uma série de informações que são fundamentais para nossa CPI. Que essa semana, a Câmara Municipal de Niterói ficou paralisada, mas a comissão não deixou de trabalhar, que receberam mais de cinco mil páginas de documentos de várias empresas, consórcios e do poder público, portanto vê a necessidade da comissão debruçar sobre os documentos, pois mesmo que faça uma leitura dinâmica, terão que estudar e analisar cada documento. E repetiu da necessidade de dispor uma sala para guardar os documentos recebidos e os que ainda serão. O segundo encaminhamento feito pela vereadora foi que na segunda ou primeira reunião, ela já havia tido que o mais importante para os trabalhos da CPI não é constranger ninguém, o objetivo central é obter as informações. E que é obvio que

cada um terá uma compreensão diferente do que mais ajuda na obtenção das informações. Repetiu o encaminhamento feito na segunda reunião e plenamente acolhido pelos membros da convocação dos sócios das empresas, entretanto, daqui a pouco, podemos nos deparar com uma situação como as de agora, os ofícios do TransNit e do Transoceânico confirmavam aquilo que achava: eles reafirmam não serem gestores do consórcio, contudo a CPI insistir na convocação quando se tem a afirmação que estes não possuem dados técnicos para nos ajudar, me parece protelar a busca no sentido de obter mais e melhores informações. E como o objetivo é buscar os dados, fez esse encaminhamento, que não é novo, pois foi feito no mesmo dia da apresentação dos requerimentos. E caso essas pessoas objetivamente responderem através de ofício que não conseguem nos dar essas informações, nós não podemos ficar protelando, pois isso pode servir como subterfúgio. O vereador José Vicente sugeriu que em cima do que foi dito pela vereadora que o antecedeu na fala, fosse colocado em votação seu requerimento. A palavra é passada ao vereador Henrique Viera que saúda a todos e disse concordar com a vereadora Verônica Lima quanto à necessidade de uma sala para que sejam guardados os ofícios da CPI, de uma linha telefônica para servir de ouvidoria e um portal para atualização das informações e que até o presente momento a estrutura dada pela casa foi praticamente nula, e que esta dispõe de recursos e estrutura para viabilizar e tornar esse trabalho melhor. E com relação ao tema, vai manter sua opinião e que os nomes foram aprovados por unanimidade e disse ser muito simples e até provocativo que alguém diga: - não me chame porque não sei. E se houve a convocação foi porque teve o entendimento que os representantes legais das empresas, que tiveram responsabilidade em assinar esses contratos, têm algo a dizer sobre a questão. Se ficar caracterizado que estes não sabem sobre o que assinaram, a gente o caracteriza no momento e que, naquela reunião foi favorável sobre a questão de algum dos nossos membros fazer um requerimento aditivo ou se quisesse indicar aos representantes legais a possibilidade de trazer seus assessores. Os eixos que sustentam o que foi aprovado por unanimidade são os representantes legais que assinaram os contratos e que estes podem trazer assessores que o auxiliem no processo de respostas aos nossos requerimentos. Evidentemente, em atividades econômicas milionárias, que em tese apontam para a capacidade de gerir negócios, pelo menos a capacidade de lucrar existe, tem que ter a capacidade de responder sobre os métodos, não pode ser representante legal apenas na hora do enriquecimento. É quase que injustificável que não se possa ter conhecimento e que diante da lei não se responsabilize. É uma contradição. Ofícios não devem caracterizar nossa opinião. Os requerimentos foram aprovados e a averbação legal é muito mais plausível do que um ofício, e que o acatamento deste vai abrir precedentes a novos ofícios de igual teor. A palavra é passada ao vereador Gallo que saúda a todos e expõe que para ele cada qual tem que ser respeitado e que foi colocado, anteriormente, que não vai aceitar pressão interna nem externa, e que vai procurar a verdade, e esta vai aparecer pelas pessoas que virão depor e os documentos que estão recebendo. E que assim vão responder aos anseios da população que é o custo da passagem e a qualidade no serviço. E a sua preocupação vai ao encontro da vereadora Verônica Lima, pois não adianta convocar trinta empresários, porque existem, por exemplo, nove empresas que fazem

parte de um consórcio, cinco do TransNit e quatro do Transoceânico, e cada uma delas tem mais de um sócio, e se for convocar a todos serão mais de sessenta e se cada um trouxer um advogado, a CPI será para dois ou três anos e temos prazo para chegar a conclusão. Aqui não é caça as bruxas, se tiver culpado que seja empresário ou do poder público, que sejam penalizados, e que inclusive estava com duas convocações de militantes do seu partido, o Sr. Sergio Marcolini e a Sra. Elizabeth Poubel, ambos ex-presidentes da Nittrans. E nos requerimentos recebidos quem assina o documento do TransNit é João dos Anjos Soares e do TrasOceânico é João Carlos Félix Teixeira e que para ele, essas duas pessoas que deveriam ser convocadas, pois são os presidentes. Falou da necessidade em ter os requerimentos com antecedência de vinte e quatro horas para poder saber se a que a pessoa que está sendo convocada pode contribuir para a CPI. Em seguida, fez uma comparação com a mesa executiva da casa que quem responde é o presidente. E se tiver que convocar todo mundo, terá que ser todos os nove empresários, cada sociedade com três, quatro sócios, com advogados, e isso criaria dificuldade de tempo. Achava importante ser prático e aprova que os presidentes dos consórcios sejam convocados para prestarem esclarecimentos. O vereador Bruno Lessa esclareceu que não está sendo discutido requerimento e que consórcio nenhum tem poder para fazer requerimento à comissão, e que estão discutindo os ofícios enviados e observou que existe uma discordância sobre as posições. José Vicente sugeriu que fosse colocado em discussão seu requerimento e Bruno Lessa respondeu que iria colocar os requerimentos para votar, e que por sugestão da vereadora Verônica Lima, na manhã de hoje, que os requerimentos fossem enviados aos gabinetes com antecedência e então vai discutir os ofícios e depois os requerimentos, aliás, antes os memorandos e depois os requerimentos. E Verônica pediu que não tivesse prejuízos aos que foram encaminhados no dia de hoje, da mesma maneira que o mesmo a tinha apresentado requerimentos dos quais, mesmo sem ter o conhecimento prévio que gostaria para fazer juízo de valor, ela os acolheu para que fossem votados hoje, sem prejuízos aos dos vereadores José Vicente e vereador Gallo. E que é ruim vim para a reunião e só ter conhecimento do conteúdo do requerimento na hora e que fizeram uma combinação, sem prejuízo aos requerimentos apresentados no dia de hoje, e inclusive do José Vicente porque tem que valer para todos. Bruno respondeu que irá discutir os requerimentos na hora dos requerimentos e que vai encerrar a discussão dos ofícios primeiro, e perguntou se Henrique queria fazer uso da palavra. Henrique fez uma pequena correção, que estava com os contratos de concessão e o critério que usou foi de “ultra” objetividade e que colocou todos os representantes legais dos dois consórcios e que, portanto é importante dizer que não houve processo de seleção ou exclusão. E se questionou se entendeu bem a posição do vereador Gallo, e que todos os convocados assinaram o contrato e que em nenhum momento propôs que os sócios das empresas fossem convocados. Explicou que existem dois consórcios que exploram hoje o serviço de transporte em Niterói e assinado com a Prefeitura, apresentaram seus representantes legais e são estes que quer convocar. Apresentou o requerimento a presidência, sendo aprovado por unanimidade, e que não vê a necessidade neste momento de convocar os sócios das empresas que compõem o consórcio. Bruno retornou a palavra e que particularmente essa era

uma discussão que estava se alongando e que a seu ver não tinha a menor necessidade, por dois motivos: o requerimento do vereador Henrique foi discutido, votado e aprovado por unanimidade e segundo que o vereador Henrique acabou de dizer que se valeu para a formulação do mesmo, o contrato de concessão e não tem documento mais importante que este, pois é o documento que transfere ao consórcio o direito de explorar o serviço de transporte público no município de Niterói nos próximos vinte anos e os nomes estão escritos nos contratos e que não havia sido ele e nem o Henrique que tinham os escolhidos. Após a leitura dos nomes desses representantes disse que injustiça seria se ele o tivesse escolhido aleatoriamente. E se eles quiserem vir aqui, e disse ter feito essa observação na sua fala da reunião, com um advogado, engenheiro, mecânico, contador ou com quantos assessores forem, ele não veria problema. O que não daria é diante do ofício mudar o andamento dos trabalhos da CPI e que no seu entendimento esse questionamento caducou e que deveria ter sido feito na hora da votação pelos membros. E questionar posteriormente a aprovação é um questionamento, em sua opinião, que perde o sentido e que não conhece a “desconvocação”. Que quando votou há duas semanas a convocação dessas pessoas era importante e porque agora não é mais, questionou. O consórcio não pode pautar os trabalhos da CPI e a sociedade não entenderá positivamente se isto ocorrer, e leu novamente os nomes que constam no consórcio e que todos assinam e não somente um e mesmo que não tivesse, não achava razoável e lógico “desconvocar” uma pessoa. E se dirigiu ao vereador José Vicente dizendo que seu requerimento está citado que sejam convocados os representantes legais, o que de fato está ocorrendo e que o achou redundante. A vereadora Verônica Lima pediu a palavra e Bruno passou, mas antes pediu que fosse encerrada essa discussão para avançar nos trabalhos da CPI. Verônica disse que iria tomar cuidado para não ser repetitiva e que na segunda reunião colocou verbalmente a preocupação em garantir que viessem prestar os devidos esclarecimentos na CPI, as pessoas que no seu entendimento poderiam trazer um maior número possível de informações e achava que não devia haver uma contrariedade sistemática na parte de ninguém em função do outro ter um entendimento diferente das coisas. A primeira e mais importante questão que deve ser notada é que há pontos de vista diferenciados, há compreensão diferenciada daquilo que mais ajuda no sentido do acolhimento das informações. Disse que não mudou de opinião em função dos ofícios que chegaram até aqui, e que sua fala é idêntica à fala da segunda reunião quando disse que devia tomar a devida precaução para que não chame alguém para prestar depoimento, simplesmente por ser sócio e que não seja o gestor. E que no seu entendimento, o gestor do consórcio aquele que domina todo o conjunto de informações é quem vai poder de maneira mais objetiva e precisa nos trazer informações. E questionou a funcionalidade em trazer um sócio de três por cento, com pouquíssimas informações que vai protelar e não quer que haja nenhum tipo de subterfúgio para que alguém consiga protelar o encaminhamento dos trabalhos. Então, vamos objetivamente trazer pessoas que possam trazer a luz a informações que nós precisamos. Obviamente que alguém pode ter um entendimento diferente do dela ou não. E sugeriu que fossem ouvidas todas as opiniões e que ficasse expressa no encaminhamento do voto de cada um, e isso que entende ser o mais democrático para o encaminhamento dos trabalhos e que sua colocação era

idêntica da segunda reunião e apenas os ofícios que chegaram foram na direção daquilo que já haviam discutido na mesma reunião. Em seguida, vereador Gallo leu no contrato de constituição do consórcio as empresas que fazem parte do consórcio TransOceânico, a saber: 1- Viação Pendotiba; 2- Santo Antônio; 3- Expresso Miramar; 4- Viação Fortaleza; e que cada consórcio tem um presidente que responde por essas empresas, e leu também partes do contrato que explica a composição do conselho diretor que diz se administrado por dois membros para funções de presidente e vice-presidente no mandato de dois anos; oito ponto quatro: fica eleito para o cargo de presidente, o Sr. João Carlos Félix Teixeira, eleito por todos os outros empresários do TransOceânico. E disse que para ele, se tiver que convocar, terá que ser todas as empresas e quem tem que responder pelo consórcio são os presidentes do TrasNit e TransOceânico porque eles são os responsáveis eleitos para responderem pelo consórcio e que se eles convocarem todos os empresários vão colocar mais de vinte e quem tem que responder por eles são os dois presidentes, pois eles vão assumir o bônus e o ônus, e é isso que entende. E achava correto chamar as pessoas que representam os consórcios. Bruno retomou a palavra e encerrando a discussão disse que para ele o assunto do contrato de constituição do consórcio, tinha se esgotado, e o vereador Gallo o interrompeu dizendo que não esgotou e que a comissão tinha cinco membros, e Bruno explicou que quando falou esgotou foi porque ficou claro que ele tem uma posição divergente do Gallo e este da dele, e que ambos não mudarão de opinião e novamente é interrompido pelo vereador Gallo que disse não ver necessidade de chamar meia dúzia de empresários que não vão responder às perguntas, mas que os presidentes das concessionárias com certeza, o farão. Bruno voltou com a palavra e disse que, quando se referiu a esgotou, foi porque os membros têm opiniões diferentes que não estão o fazendo mudar de opinião e tampouco ele aos outros e que nesta discussão do ofício ficou claro que tem opiniões divergentes e o que lhe causa perplexidade é que quando da votação do requerimento do vereador Henrique Vieira para convocação dessas pessoas nenhuma observação nesse sentido foi feita, e Gallo disse que achava que os convocados eram os presidentes e Bruno respondeu que o contrato de concessão estabelece dois representantes do consórcio TransOceânico e três do TransNit, e que esses contratos foram fornecidos a essa comissão, gentilmente, pelo vereador Beto da Pipa (PMDB) desde o início de julho, antes mesmo da CPI ser instalada, e que todos participaram das várias reuniões onde foram discutidos esses contratos com vereadores membros e não membros. O contrato de constituição do consórcio é um contrato que diz respeito ao consórcio e devem servir de base referência para eles, vereadores, pois é o ato pelo qual o consórcio é apresentado perante o poder público, e que Vossa Excelência tinha lido o contrato de concessão dos consórcios e também todos os contratos sociais das empresas e que pode ser observado que a Viação Pendotiba, líder do consórcio verde, tem mais de dez sócios, e estes não serão convocados, apesar de que, se tiverem que convocá-los, vão convocar. E explicou que não estão convocando todos os sócios, mas aqueles que assinaram o contrato de concessão, estes que perante o poder público foram representando os sócios de todas as empresas componentes do consórcio presidido pelo Sr. João Carlos de Félix Teixeira do TransOceânico e Sr. João dos Anjos Soares

do TransNit, portanto, representantes legais, e que não estão convocando sócios com um ou dois por cento das ações, são convocações importantes e em última análise, que não acredita que essas pessoas não têm nada a contribuir com a CPI e quem tem que comprovar isso são os membros a partir dos depoimentos delas. Não é o presidente do consórcio que tem que pautar a agenda da CPI, e que já fizeram a votação, aprovada por unanimidade pelos cinco vereadores da comissão. E nesse sentido disse que a discussão esgotou e falou que tem tomado decisões democráticas e que todos os membros são provas disso, mas que algumas decisões cabem a ele, e a vereadora Verônica o perguntou quais, e ele respondeu: envio de ofícios e colocação de requerimentos para votação, e Verônica o interrompeu que desde que tenham conhecimento prévio, e Bruno concordou e disse a ela que antes da comissão começar a trabalhar, que ela tinha participado de várias reuniões e que os primeiros dezenove requerimentos da comissão, mais densos e complexos que solicitaram mais de cento e cinquenta informações, foram elaborados e assinados por todos os membros vereadores a partir de reuniões entre eles porque a CPI não estava instalada. Disse que a condução do trabalho da CPI tem sido transparente e democrática e que com relação a esse assunto não viu argumento concreto para que essas pessoas não fossem convocadas e não podia aceitar uma tentativa de se fazer política, pois essa CPI tem conduzido seus trabalhos com muita seriedade e garantiu que todos os depoentes serão tratados com respeito e dignidade. E por fim, disse achar que era fato consumado a convocação, ato jurídico perfeito e que não conhecia essa figura no mundo jurídico a “desconvocação”, e que achava boa essa discussão, e vai se manter firme nos seus argumentos, mas dizer que não vê sentido nessa convocação é falacioso, que essas pessoas não podem contribuir com nada, veremos aqui diante dos depoimentos e enfatizou que o requerimento foi aprovado por unanimidade e não maioria, e que passará para o próximo ponto de pauta que é a análise dos memorandos enviados pela CPI para posterior análise dos requerimentos. A vereadora Verônica pediu a palavra para questionamentos ainda no ponto anterior. E disse que na tentativa de ser bem objetiva, para que não fique um monólogo e que no seu entendimento na segunda reunião que quando foram aprovados os requerimentos de convocação das pessoas, ela tinha feito um encaminhamento verbal e que tinha entendido o acatamento pelo conjunto de vereadores que dizia exatamente sua opinião de hoje, e que houve uma concordância maior na parte dos vereadores José Vicente e Gallo, que não necessariamente as pessoas que serão convocadas para depor na CPI são as que dispõem do conjunto de informações que necessitam, e para que não haja nenhum tipo de protelação no processo de colhimento das informações, compreendia que o gestor do consórcio, que vai à direção do vereador Gallo, que os consórcios têm pessoas que respondem, também juridicamente, que no seu entendimento essas pessoas viriam até aqui e que tinha compreendido que seu encaminhamento verbal tinha sido compreendido e acolhido, mas parece que não foi por parte da comissão, e que está sendo tratado como coisa nova, algo que foi colocado de maneira clara e objetiva na segunda reunião. E a segunda questão que não tinha espanto, que as pessoas aqui têm encaminhamentos divergentes e que era natural que tenham uma compreensão diferenciada daquilo que ajuda mais e melhor no colhimento de informações. E o vereador José Vicente disse a Bruno

que hoje na sala do vereador Gallo, ele havia tido que antecipadamente quando tivesse reunião que haveria ou na sala do vereador Gallo ou na sala do presidente, discussão antecipada dos requerimentos, e que logicamente cada um teria uma certeza do que estava sendo votado e ele entendeu que não seriam identificadas as pessoas e hoje, como havia dito ao vereador Gallo, que os dois presidentes, que essas outras pessoas que a mesa está determinando, logicamente através do seu requerimento não virão. Bruno explicou que a Verônica o fez uma ponderação pela manhã, onde dizia que chegassem na reunião sem ter conhecimento dos requerimentos votados e que isso é negativo para a comissão e respondeu que iria adotar como norma o envio dos requerimentos para os gabinetes dos vereadores com no mínimo vinte e quatro horas de antecedência e que com relação aos requerimentos já aprovados nas reuniões anteriores teria duas observações: Que nos dezenove requerimentos aprovados na primeira reunião, não foram de autoria de nenhum vereador isolado, mas do conjunto e assinados pelos cinco, frutos de discussões no mês de julho quando essa Câmara esteve em recesso. E os requerimentos que convocam as pessoas são de sua autoria e do vereador Henrique Vieira, e que estes foram lidos, colocados em discussão, defendidos por seus autores e votados pela unanimidade dos membros. E a ponderação da vereadora Verônica, disse concordar e acha justo que os demais membros tenham acesso aos requerimentos com vinte quatro horas de antecedência como enviou para os vereadores Verônica, José Vicente e Gallo na manhã de hoje e para o vereador Henrique na semana passada. Reafirmou que a ponderação da vereadora Verônica, mas que não vai se aplicar para os requerimentos passados, que são fatos consumados, e sim pelos da data de hoje, tanto que tirou cópias, inclusive do requerimento do Gallo e os enviou a cada gabinete. Mas, a discussão eram os ofícios de “desconvocação” dos representantes legais, e que não via nenhuma possibilidade de acontecer e os argumentos da convocação são sólidos e quanto ao encaminhamento da vereadora Verônica no dia da votação, disse que estes poderiam vir com seus assessores, mas que os representantes legais não podem se eximir da responsabilidade de prestarem contas com o poder público, o que é uma obrigação das concessionárias estabelecidas no contrato de concessão que tem tão poucas obrigações para as concessionárias e muito mais para o poder público, e que para ele é prejudicial que a comissão fique mudando de opinião e que é natural da democracia que tenham opiniões diferentes entre os membros, e indagou se poderia passar para outros pontos da reunião e há concordância, igualmente quando pergunta se pode deixar a marcação para o final. Próximo ponto ficou sobre os memorandos. Disse que enviou alguns para a Casa e pediu a ajuda aos membros nesse processo, solicitando infra-estrutura para a comissão como sala, funcionário do serviço de atas, copiadora, e citou a transmissão pela internet que foi atendida, e agradeceu a equipe da TV Câmara. Outro requerimento enviado foi quanto o assessoramento do procurador, apesar das assessorias jurídicas disponíveis, linha telefônica e portal de internet. Informou que está disponibilizando um, e que gostaria de contar com os membros na cobrança da infra-estrutura que é mínima. O vereador Henrique informou que o mandato criou um site cpidostransportes.com, uma iniciativa do mandato sobre as ações do trabalho da CPI e ainda assim, isso não anularia a necessidade da Câmara dá a devida estrutura. Bruno disse que vai

pegar um domínio oficial para não ficar esperando e pergunta se há concordância e todos aceitam. Em seguida colocou os requerimentos para votar. São lidos os seguintes requerimentos: requerimento vinte e quatro, já encaminhado a todos os vereadores previamente, e endereçado enviado ao SETRERJ e aprovado por todos os membros; vinte e cinco, endereçado a Prefeitura de Niterói e durante a leitura, a vereadora Verônica informou que no item três, os convocados dos consórcios também poderão contribuir e Bruno disse que ao final irá justificar tal requerimento, e que este se refere exclusivamente a Araçatuba porque no contrato de constituição dos consórcios assinado em meados de maio, e que a empresa Araçatuba entrou posteriormente no consórcio por um aditivo em dezembro do mesmo ano, e as indagações são no sentido de esclarecer como ele funcionou nesse período fora do consórcio e como entrou no consórcio. O requerimento é colocado em votação e também foi aprovado. Requerimento vinte seis, endereçado aos representantes legais do consórcio Transoceânico, também aprovado. Requerimento vinte sete com as mesmas informações só que endereçado aos representantes legais do consórcio TransNit. O vereador Gallo interveio que o endereçamento deverá ser ao presidente somente, e Verônica e José Vicente o acompanham e o requerimento foi rejeitado pela maioria, recebendo votos favoráveis do presidente e do vereador Henrique Vieira, que perguntou ao Bruno se o anterior com o mesmo teor foi aprovado e endereçado a todos os representantes legais e se dirigiu aos que votaram contra perguntando qual a coerência e que apresentassem seus argumentos. A Vereadora Verônica explicou que são favoráveis ao requerimento se opondo apenas ao endereçamento, e Henrique perguntou do anterior, e Verônica assumiu que passou despercebido. Bruno explicou que o requerimento é votado na sua integralidade. Verônica se ofereceu para fazer um novo requerimento de igual teor endereçado a quem ela entende que deva ser, o presidente do consórcio, para não haver prejuízos, e Bruno argumentou que os requerimentos tem que ser enviados aos representantes legais e Verônica respondeu que há divergência quanto a essa questão e perguntou ao presidente se o mesmo a permitiria fazer a leitura verbal que lhe é negado. Bruno disse que tais observações só apareceram após os ofícios enviados pelos consórcios e Verônica disse que não há dois entendimentos e que não quer que tenha prejuízo ao conteúdo que é importante e que a única divergência que há, é quanto ao endereçamento. A palavra é passada ao vereador Henrique que disse que o ofício dos consórcios pedindo que alguns representantes legais não fossem convocados alterou completamente a orientação de três vereadores. Um ofício chegou dos consórcios e colocou outra tônica aos trabalhos da CPI que começa a proteger determinadas pessoas de aparecerem aqui. Vereador Gallo disse que desde o início estão discutindo a convocação do presidente do TransOceânico e TransNit, e se acharem que é mais justo e viável trazer essas pessoas que juridicamente também respondem, e que tem muita autoridade para discutir essa questão, pois defendeu a regulamentação do transporte alternativo nessa Câmara. Disse que quanto à condução do trabalho que a votação não fosse apressada. Seguindo a votação, o requerimento vinte e oito, de autoria do vereador Gallo, convocando o Sr. Sergio Marcolini e a Sra. Elizabeth Poubel, ex-presidentes da Nittrans, e que os mesmos podem ser encontrados na secretaria de Estado de Abastecimento e Pesca e por isso sendo as

presenças solicitadas ao Governo do Estado, Sr. Sergio Cabral, para o dia dezesseis de setembro às quinze horas, e foi aprovado; Seguindo a votação, requerimento vinte e nove de autoria do vereador Henrique Vieira é questionado quanto ao período de colhimento das informações pela Verônica e o autor preferiu respondê-la após estudar com sua assessoria, e o requerimento então ficou para ser votado na próxima reunião com o consentimento de todos. Ainda assim, o vereador Henrique Vieira o justificou dizendo que cabe ao poder público a fiscalização dos serviços e que, historicamente, em Niterói, temos a impressão enquanto cidadão, que as empresas se beneficiam desses contratos, porém são pouco fiscalizadas e exigidas na prestação do serviço. Citou alguns problemas enfrentados por usuários dos ônibus diariamente e que o requerimento vai ao sentido de saber qual a fiscalização que o poder público exerce sobre a fiscalização desse serviço. O presidente deu prosseguimento à votação e com os requerimentos trinta e trinta e um, entregues a ele no início da reunião, disse que vai acatar a sugestão da vereadora Verônica e fazer cópias a todos os membros e deixar a votação para a próxima semana. Verônica interveio que o encaminhamento não tinha sido esse, pois tomaram conhecimento dos requerimentos votados hoje no mesmo dia e que todos deveriam ser igualmente votados hoje para não haver prejuízos, e que teve conhecimento dos requerimentos por ele apresentado assim como os do vereador José Vicente e que as diferenças dos horários pouca diferença fazia. Pediu que não fosse feito a partir do seu encaminhamento um critério que discriminasse e não colocasse para votar o requerimento do José Vicente, e que o critério foi claro e valeria para as próximas reuniões o prazo de vinte e quatro horas de antecedência. O vereador José Vicente disse que chegou ao gabinete de Gallo e este estava conversando com o Bruno Lessa e que nada foi mostrado a ele. E quando apresentou o requerimento, Bruno havia lhe dito que primeiro iria votar os outros requerimentos e depois o dele, e que o mesmo estava aguardando. O presidente justificou que desconhecia o conteúdo do requerimento e que o mesmo foi entregue com a sessão já iniciada e que caberia a presidência a colocação ou não do referido para votação, e que este não iria fazê-lo na sessão de hoje. José Vicente disse que se soubesse disso antes, teria se retirado e Bruno o respondeu que a decisão era dele. Na justificativa, Bruno disse que o requerimento era denso, profundo cujo tema complexo e que ainda não tinha tido a oportunidade de analisá-lo e que precisava discutir com a Procuradoria da Casa e com sua assessoria jurídica, e que por isso a presidência não iria colocá-lo em votação. O vereador Gallo pediu para que fosse votado e colocado em prática a regulamentação da CPI para comandar essas discussões e Bruno sugeriu essa discussão na quarta de manhã para ser aprovado já na próxima reunião e todos concordaram. O vereador Gallo retomou a palavra e disse que todos os requerimentos tinham sido de conhecimento dos vereadores no momento da reunião e Bruno o interrompeu que todos dezenove primeiros foram feitos por todos e que ele se referia aos de convocação e Gallo disse que o mesmo tinha ido ao seu gabinete e explicou que iria ter a reunião onde seria apresentado novos requerimentos de convocação e de informações que foi passado cópias a ele e para Verônica, pois Henrique já tinha conhecimento. Pediu que fosse uma prática dessa CPI, que não é qualquer uma, e não via o porquê de discriminar esse requerimento e Bruno disse que não estava discriminando e que tem dois

e Gallo continuou que não tinha conhecimento dos requerimentos votados como não tinha dos outros nas reuniões anteriores e queria esse mesmo tratamento que foi dado aos outros requerimentos. O presidente justificou que recebeu no decorrer da reunião dois requerimentos, um de autoria do vereador Henrique Vieira, de número trinta, e do José Vicente, de número trinta e um, e que não estava colocando em votação ambos os documentos e em relação ao último, pediu vistas por não compreender seu conteúdo. José Vicente disse que não retirará o requerimento e que nos próximos vai chamar os vereadores um dia antes, e Bruno disse que o requerimento será votado outro dia e que o vereador Henrique Vieira podia comprovar que quando entregou seu requerimento, ele havia tido que não o colocaria em votação por uma sugestão válida de vinte quatro horas de antecedência e queria garantir que os requerimentos, seja de convocação ou de informação, sejam entregues no gabinete de Vossas Excelências com vinte quatro horas de antecedência, regra essa que passará a adotar na comissão. A vereadora Verônica pediu a palavra e disse que no seu entendimento houve um processo discriminatório ao requerimento do vereador José Vicente, e Bruno questionou se o requerimento do vereador Henrique Vieira não aconteceu o mesmo fato quando o vereador José Vicente havia falado com eles antes e que o mesmo não o tinha feito com ele e com Henrique Vieira. Verônica reforçou a necessidade dos membros terem conhecimento dos requerimentos que serão votados com vinte e quatro horas de antecedência, mas que até a presente data votaram requerimentos onde tomaram conhecimento praticamente na hora da reunião, as uma e quarenta da tarde, e que, portanto não havia nenhuma diferença em tomar conhecimento nesse horário ou às três da tarde, como foi o do José Vicente e que tal atitude era um critério esquisito levando em consideração que nas reuniões anteriores, parte dos requerimentos votados foram de conhecimento na hora da votação, sendo assim o encaminhamento ficava confuso no seu entendimento. Bruno solicitou que sua assessoria que estava fazendo a ata que registrasse o REPÚDIO da não votação ao requerimento do José Vicente e também ao do Henrique Vieira que também não está sendo votado, para que fique claro que não há preconceito ou discriminação, ainda mais por parte da sua pessoa com ninguém, e enfatizou o respeito que tinha pela figura de vossa excelência, mas que essa era uma decisão que cabia a presidência, monocrática e a vereadora Verônica o interrompeu pedido que fosse votado o conjunto de regras para não ficar “eu decido” e Bruno a respondeu que há pouco tinha combinado uma reunião para tal e que achava válido um regulamento que não fosse contra as regras que a legislação já estabelece sobre Comissão Parlamentar de Inquérito e nem tão pouco contrarie o bom senso e queria que constasse o REPÚDIO de Vossa Excelência em caixa alta. Novamente a vereadora o interrompeu e disse que o termo correto era contrariedade em relação à diferenciação no tratamento que foi dado aos requerimentos de informação dos vereadores Henrique Vieira e José Vicente em relação aos outros, pois tomaram conhecimento de todos no mesmo dia e hora e questionou o porquê se vota um e não os outros. Bruno pediu que constasse CONTRARIEDADE em caixa alta também e que o sentimento de contrariedade, que em sua opinião, vai se tornar mais sincera quando a vereadora se somar a ele no plenário quando reclama dos seus tantos requerimentos de informação solicitando duvidosos contratos firmados entre a Prefeitura de Niterói,

sejam tão logo aprovados no plenário, e Verônica respondeu que teve concordância com todos os requerimentos por ele apresentados e Bruno perguntou sobre os do plenário e citou alguns deles. Verônica disse que não houve observância da parte dele e que todos apresentados até agora aprovados com sua concordância e Bruno rebateu dizendo que são muitos e que estranhamente não foram votados e que quando forem a plenário que ela faça coro para a tão rápida votação e aprovação dos mesmos para ele entender a manifestação dela como um ato efetivamente sincero. O vereador Bruno Lessa passou a palavra para o vereador José Vicente que disse que problemas de Prefeitura não fazem parte dos da CPI e para não partidária-la. Citou o requerimento do vereador Gallo que convocou membros do seu partido e que o mesmo foi vice de Jorge e votou pela aprovação. Bruno o respondeu que a CPI não é partidária e que se tiver que convocar partidários de qualquer partido o mesmo o fará e que pretende levar a comissão na maior tranqüilidade e citou as dificuldades para instalá-la, assumir a presidência e se tiver que ser outra luta para que tenha andamento positivo e necessário para efetivação das investigações, da sua parte não há problema algum. Finalizou a discussão dizendo que era decisão da presidência não colocar os requerimentos para votação. E foi para os dois últimos pontos de pauta: marcar a agenda dos convocados e que, segundo o cronograma, para semana que vem já teria que ter um convocado e posteriormente marcar esses depoimentos e perguntou se os membros queriam iniciar a discussão dos documentos recebidos. Sugeriu que o presidente do SETRERJ, Sr. Marcelo Traça Gonçalves, fosse o primeiro a ser ouvido pela comissão e perguntou se todos concordavam. O vereador Gallo pediu a palavra e sugeriu que fossem votados os ofícios encaminhados a comissão pelos consórcios. Bruno o explicou que ambos os presidentes já estão convocados e que ofício não se vota, mas se lê, e que não poderia votá-los porque são dos consórcios. E Gallo o questionou quando que serão discutidos, pois existe encaminhamento diferente em relação a eles e sugeriu que fosse colocado em votação através de um requerimento verbal para que fossem convocados os presidentes e Bruno explicou que já foi votado e que ambos estão convocados e que não está conseguindo compreender e Gallo o respondeu que tem uma maioria que está compreendendo de outra maneira e pediu que Bruno conduzisse os trabalhos da melhor maneira, pois todos têm o mesmo objetivo, e que fossem convocados só os presidentes porque de nada adiantaria trazer pessoas que não acrescentariam nada. Bruno explicou que está consumando que os representantes legais virão depor conforme requerimento já aprovado por unanimidade pelos membros e perguntou ao vereador Gallo se o mesmo havia o entendido e este respondeu que não. A vereadora Verônica pediu a palavra e falou do prazo de sete dias prorrogável por mais sete mediante pedido por escrito e que foi feito a partir dos primeiros requerimentos e disse que queria fazer um encaminhamento, e Bruno pediu que isso fosse discutido depois que terminasse a discussão anterior e repassou a palavra para o vereador Gallo que pediu que fosse dada a continuidade. A palavra então foi novamente dada a Verônica que disse que a comissão deu um prazo sete dias para responder podendo ganhar mais sete úteis e perguntou que no caso da Prefeitura Municipal foram pedidos e aprovados requerimentos que datam mais de dez anos atrás e que haveria dificuldade da prefeitura, não para responder, mas localizar essas informações mais antigas e

que esta dificuldade era um fato e que diante deste queria fazer um encaminhamento que estendesse esse prazo que seria até hoje, por mais sete dias. Bruno respondeu que a votação de um requerimento gera fato consumado, tornando ato jurídico perfeito, e que o prazo para o qual foi encaminhado foi sete dias úteis prorrogáveis por mais sete e que compreendia que solicitaram informações antigas e densas, mas que não poderia votar extensão do prazo e disse que os próximos poderiam ter com um prazo maior. Sugeriu que a mesma levasse a prefeitura, também que a mesma encaminhe o que levantou até agora, e que a comissão abriria uma concessão de mais sete dias corridos e sem precisar votar, pois seria o mesmo que fez ao consórcio que respondeu de maneira incompleta e que deu mais cinco dias para que completasse, e as mesmas chegaram agora. E que não tem como estender um prazo já votado. Verônica pediu que fosse dada a Prefeitura o mesmo benefício que ao consórcio e Bruno respondeu que não foi benefício, pois este o tinha respondido de maneira incompleta, e a Prefeitura que fizesse o mesmo. Verônica explicou que já sabia de antemão que havia uma dificuldade de ser enviado no dia de hoje todo o conjunto complexo de informações que datam os últimos dez anos, o que não vá dizer que nada vá ser enviado em termos de documentação e que ela só quis antecipar que poderá haver algum prejuízo àquilo que nós acreditávamos acolher no dia de hoje, o que não quer dizer que não vão receber nada e que neste sentido para um encaminhamento posterior, vai fazer o devido requerimento, até porque a questão das regras se faz muito necessárias a partir de agora, que o alongamento do prazo não pode ser eterno, mas que pode, sem prejuízo do acolhimento das questões, ceder mais três ou quatro dias para que a gente possa recorrer para não parecer que alguém deu de ombros para a comissão e não quis mandar a documentação. Bruno respondeu que é uma pessoa de bom senso e se a Prefeitura enviar a documentação faltando alguma questão, que vai oficiá-la e abrirá novo prazo para responder e o que ela não poderia era não enviar nada e com isso estaria desrespeitando a comissão e que esta iria tomar as medidas judiciais cabíveis. E o último ponto de pauta é a agenda dos oito convocados e que os membros precisariam discutir a ordem desses. Sugeriu que na próxima seja ouvido o presidente do SETRERJ, Sr. Marcelo Traça, e depois do SINTRONAC para ter uma visão geral dos transportes coletivos na cidade de Niterói; depois seria um representante de um dos consórcios e um do poder público numa mesma reunião. Verônica disse que queria um encaminhamento diferente e que a primeira convocatória fosse um representante do consórcio conforme o vereador Bruno havia encaminhado e este a corrigiu que foi o presidente do SETRERJ, ela confirmou e concordou. Pediu que não fosse votada a convocatória de todos no dia de hoje e explicou que diante do depoimento dos fatos de algum depoente, surja a necessidade de se ouvir na seqüência um determinado depoente, assim como é contra que sejam ouvidos dois depoentes no mesmo dia por causa do tempo que pode ser pouco. Então, primeiro seria o do SETRERJ e ao final da reunião, decidiriam quem serão os novos convocados. Bruno concordou com o encaminhamento e que está mantido o Sr. Marcelo Traça Gonçalves como primeiro convocado e lembrou que essas pessoas já foram convocadas e que está apenas marcando as datas. Fez apenas uma ponderação que ao final do primeiro depoimento se fizesse um agendamento dos demais para que essas pessoas tenham mais tempo para se organizarem.

Verônica concordou e Bruno disse haver entendimento neste ponto por parte dele e concordou também que uma tarde é pouco para ouvir duas pessoas, só que pela quantidade de trabalho e mantendo o ritmo de uma semana não daria e sugeriu que caso necessário, fossem feitas duas reuniões por semana, e o dia propício para todos, conforme já conversado, seria as quartas-feiras de manhã e disse não estar marcando nada, mas que vai deixar a data em aberto, e Verônica o completou que esse primeiro depoimento vai servir não só para aclarar quem deve ser agendado posterior, mas vai ajudá-lo também para ter a percepção se dará para convocar mais de um depoente ou não, e que a dinâmica será pergunta e resposta, sem juízo de valor, e Bruno sugeriu que tenha tempo para cada membro fazer as perguntas e reforçou que havendo necessidade será na quarta de manhã e Verônica concordou. Bruno perguntou se iriam fazer alguma discussão a respeito dos documentos que receberam e Verônica respondeu que não teve acesso a nenhum documento e que não foi a única em função da dificuldade que estão tendo na disponibilização do material, e que não vai esperar a solução da Casa, e que já encaminhou um funcionário que está fazendo parte da Comissão dos gabinetes para fazer as devidas cópias da documentação, e que por isso não poderá fazer discussão. Bruno disse que compreende que enquanto a Casa não responde aos memorandos atendendo as solicitações, que os vereadores ou funcionários adotem tal procedimento. E mais uma vez enfatizou que os outros membros façam as cobranças para que a casa responda as solicitações de infra-estrutura, pois são de suma importância. O vereador Henrique pediu a palavra para informar da audiência pública sobre símbolos religiosos em repartições públicas, na segunda feira, às dezoito horas, também questionou sobre a situação da Escola da Democracia e se excepcionalmente a reunião da CPI não pudesse começar às quatorze horas ao invés das quinze e trinta, e Bruno Lessa respondeu que por conta desse programa, o plenário só está liberado nesse horário, mas que sem prejuízo do depoimento, irá fazer da forma mais célere possível. O presidente encerrou a reunião às dezoito horas e dez minutos convocando todos para a próxima reunião, na segunda feira, com o convocado que será notificado amanhã.

Em data de 02 de setembro: Aos dois de setembro de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito avenida Ernani do Amaral Peixoto, número seiscentos e vinte e cinco, Centro, às quinze horas e trinta minutos, o presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos, vereador Bruno Lessa (PSDB), iniciou a quarta reunião saudando todos os presentes. Antes de iniciar o colhimento do depoimento do Sr. Marcelo Traça Gonçalves, presidente do SETRERJ, colocou a ata da segunda reunião em votação e esta foi aprovada por todos os membros sem discussões e alterações. Após, Sr. Marcelo foi convidado para compor a mesa, assim como seu respectivo advogado. Em seguida, Bruno falou da necessidade da elaboração do Regimento Interno da CPI e que inclusive havia conversado com o vereador Gallo (PDT) pela manhã que embora este tenha lhe enviado um texto em que tem concordância com quase toda integralidade, vai fazer algumas proposições. Em seguida, é discutida a ordem dos membros, a saber: Gallo, Bruno Lessa, demais membros e os não

membros que queiram fazer perguntas ao depoente, tendo o tempo de quinze minutos para os membros e dez para os não membros, e que após essa primeira fase, teria uma segunda para os que ainda quisessem. O presidente então passou a palavra ao relator, vereador Luiz Carlos Gallo (PDT), que primeiramente saudou a todos. Pergunta: Que municípios compõem o SETRERJ e se o depoente representa, é sócio de alguma empresa de ônibus no município de Niterói? Resposta: O SETRERJ compõe os municípios de Maricá, Niterói, Itaboraí, São Gonçalo, Tanguá e o Estado do Rio de Janeiro e não sou sócio ou acionista de nenhuma empresa dentro de Niterói. O SETRERJ é uma entidade de cunho de apoio. Presta apoio a toda essa região e, não tem e nunca teve gerência em nenhum desses municípios de forma direta, somente de apoio sociais, ambientais e técnicos para melhorar o sistema. Pergunta: Quantos municípios? Resposta: Trinta empresas com aproximadamente quatro mil veículos e vinte dois mil empregos diretos em cinco municípios. Pergunta: Todas essas empresas são filiadas ao SETRERJ? Resposta: sim. Pergunta: Desde quando assumiu a presidência do SETRERJ? Resposta: Desde dois mil e sete. Pergunta: Os acordos coletivos de trabalho são firmados com quais sindicatos de trabalhadores rodoviários? Resposta: Os acordos dissídio coletivos são firmados com o SITRONAC, Sindicato dos Trabalhadores do Sistema de Transportes Rodoviários da Região. Pergunta: Quem elabora a planilha de custo e em que se baseia o poder executivo para conceder reajuste de tarifa às empresas, o SETRERJ ou o técnico da Prefeitura e qual é a base de cálculo dessas tarifas? Resposta: Em toda base territorial do SETRERJ não fez e nunca fez nenhuma gestão em cima disso e muito menos na base de cálculo que é feita por técnicos das prefeituras. Pergunta: Em que se baseiam esses cálculos? Resposta: A planilha é técnica, assim como a base e são elaboradas por técnicos das secretarias dos Transportes. Pergunta: Como se chega ao percentual do aumento da passagem? Resposta: São custos de insumos, mão de obra e que este conjunto forma a planilha e os preços das passagens. Pergunta: Eles são vinculados ao INPC ou a que tipo de aumento de passagens que o governo concede? Resposta: Após a concorrência pública em Niterói, o sistema de reajuste tarifário ficou claro e objetivo. É pelo INPC. Pergunta: Em que lei as empresas exigem que os idosos tenham cartão Riocard, qual a orientação do sindicato nesse sentido e como deve proceder o idoso ou o deficiente que não tem o Riocard para ter a gratuidade? Resposta: A questão da gratuidade não é uma lei, o que há é uma regulamentação dessa gratuidade e o cartão é uma maneira simples de equacionar a oferta e a demanda. Para se ter uma ideia, hoje dentro da nossa base territorial temos oito milhões de gratuitos por mês, chegando perto de quase cem milhões gratuitos por ano e essa necessidade que existe é para ter um controle. Citando um exemplo dentro da gratuidade do estudante, o SETRERJ desenvolveu com os demais sistemas de ônibus do Estado e aqui, particularmente, desenvolvemos um validador para ser usado dentro das escolas, ou seja, a criança chega à escola e valida seu cartão. As diretoras nos falaram que a prática diminuiu a evasão escolar porque o cartão era mal utilizado anteriormente. A entrega desses cartões são previamente agendados por telefone e entregues com prioridade a todos os gratuitos. Pergunta: Como o SETRERJ tem controle dessas gratuidades? E se eu quiser requisitar esse número é possível? Resposta: Perfeitamente. Com nome, data, horário e a linha

utilizada de cada gratuito. Pergunta: As empresas que obrigam os idosos a preencherem a prancheta com seus dados não causam um constrangimento para o idoso que tem direito a gratuidade? Gallo explicou que para o idoso que completa sessenta anos é complicado ter que agendar e com a identidade é exigida esse preenchimento. Citou também que os motoristas alegam que algumas empresas fazem com que estes não atendam as pessoas da terceira idade ou crianças uniformizadas. Pergunta: Quero saber até onde o SETRERJ tem conhecimento disso? Resposta: Vou explicar como é o processo de aquisição desse cartão. O idoso agenda com o SETRERJ, formata os dados e o retira. A questão do controle é necessária para que você consiga fazer uma programação entre a oferta e a demanda. E essa orientação quanto à questão da gratuidade, sendo ela qualquer uma, não existe, pois o direito tem que ser respeitado. Pergunta: Com a implantação da bilhetagem eletrônica, reduziu-se a evasão de receita em que percentual e se ela foi considerada para efeito de reajuste de tarifa? Resposta: O SETRERJ não tem gerência sobre as tarifas, sobre a operação e sobre dados de informações das empresas que o compõem. O vereador Gallo encerrou sua fase de perguntas e passou a palavra ao presidente que o agradeceu. Este disse ter, aproximadamente, trinta perguntas, mas que iria encurtá-las para cumprir o tempo e passar a palavra aos demais membros. Pergunta: Como era feita a gestão do RioCard, o repasse do dinheiro e se o SETRERJ e a FETRANSPOR participam desse processo? Resposta: O Riocard é controlado por uma empresa de mesmo nome e a partir da compra, seja ele na modalidade expresso ou na modalidade vale transporte, esse dinheiro vai para o Riocard e depois as empresas são ressarcidas de acordo com a utilização por parte do usuário. Antes da próxima pergunta, Bruno reforçou a resposta do depoente e disse que a empresa Riocard repassa diretamente as empresas de ônibus e não aos consórcios. Pergunta: Qual o nome do gestor da Riocard? Resposta: Fetranspor. Pergunta: Dentro da sua experiência no ramo, qual o percentual que uma empresa arrecada na modalidade Riocard e na modalidade dinheiro? Resposta: Varia. Pergunta: Não tem uma média? Resposta: O SETRERJ não tem gestão em cima dos números das empresas. Pergunta: Quanto o SETRERJ recebe de repasse da secretaria de Educação anualmente em razão da gratuidade dos alunos da rede pública? Resposta: O repasse se deu até a realização da licitação e se dava pelo número de utilizações que eram feitas pelo beneficiário da gratuidade. O SETRERJ repassava, imediatamente, para as empresas associadas. Pergunta: Hoje não existe mais esse repasse e Marcelo confirmou que não. Pergunta: Como é feito o subsídio as empresas da gratuidade? Resposta: Este está previsto dentro do contrato para que seja repassado pela Fundação Municipal de Educação diretamente ao consórcio. Pergunta: O SETRERJ não gere mais esse processo? Resposta: Não. E completou que o SETRERJ nunca havia gerido. Pergunta: Os acordos firmados eram feitos pelo SETRERJ? Resposta: Havia o recebimento e logo o dinheiro era repassado para as empresas associadas e desde junho do ano passado não o faz. Pergunta: Como era feita a divisão entre as empresas? Resposta: Pelo número de utilizações de cada empresa. Pergunta: Essa gratuidade se refere aos alunos da rede municipal e estadual? Resposta: Somente os primeiros estão dentro do repasse da secretaria Municipal de Educação, pois o segundo são feitos pela secretaria Estadual de educação. Pergunta: Quando o convênio tinha um pacto com o SETRERJ, alguma

vez, o Tribunal de Contas o questionou? Resposta: Não tenho conhecimento para responder essa pergunta. Pergunta: Os consórcios cumprem a prestação mensal de acordo com o item nove ponto dois, inciso dez do contrato de concessão a prefeitura? Resposta: O SETRERJ não tem qualquer gerência sobre as empresas do município, mas acredito que sim, pois a responsabilidade tem que ser cumprida. Pergunta: O SETRERJ participa da elaboração desses boletins mensais de operação enviados a prefeitura junto às empresas? Resposta: Não. Pergunta: Em relação aos acordos coletivos firmados entre o SETRERJ e o Sindicato dos Trabalhadores, o desse ano alterou a data base da categoria de dezoito de março para primeiro de julho, sendo o acordo válido por quatorze e não doze meses. Quais as razões que justificam essa direção de prazo para uma futura negociação e se ela não é prejudicial ao trabalhador? Resposta: Essa questão nos atenta muito e na minha gestão, nos últimos cinco anos, o INPC acumulou em quarenta por cento e foi concedido um reajuste superior ao índice e isso é um ganho de salário real, que na minha opinião fica aquém do que podem dar para uma categoria que precisa realmente e que tem necessidade de uma melhora cada vez mais, pois transporta vidas. Nós temos essa preocupação com essa categoria não só na questão do ganho direto, mas também, nos indiretos com os benefícios. Essa extensão da data base se deu porque o reajuste quando era no mês de março já carregava uma diferença de um ano para trás e quando passou para o mês de julho está mais próximo dos contratos de reajustes das novas concessões que foram dados a alguns municípios da nossa base que é em junho ou julho. E assim podemos contemplar com um reajuste acima. PERGUNTA: a cláusula trigésima quarta do acordo coletivo, que fala sobre pagamento de salário, estabelece um desconto ao empregado caso haja algum dano ao ônibus, ao patrimônio da empresa. E a cláusula estabelece um prazo de cinco dias para dar ciência ao empregador acerca de uma eventual interposição sobre qualquer tipo de defesa. Você não acha que esse tempo é lesivo para o trabalhador para comprovar que não tem culpa nem dolo na avaria gerada ao patrimônio da empresa e nos descontos realizados? E se a empresa recebe alguma multa de trânsito, ela faz um desconto imediato dando um prazo de somente cinco dias. A empresa recorrendo dessa multa e ganhando, o desconto volta para o salário do trabalhador? Resposta: Em relação ao primeiro item, é negociado entre os sindicatos e é dado como justo por ambas as partes esse acordo assinado pelos dois sindicatos. Com relação à segunda colocação, obviamente, que cabendo o recurso e isso em alguns casos não se chega nem a efetuar o desconto, é dada toda a condição de defesa e resposta por parte do trabalhador. Pergunta: Com relação à jornada, o acordo se refere algumas vezes ao regime de duas pegadas, o que significa isso? Resposta: É o intervalo. Às vezes o rodoviário trabalha um período na parte da manhã e um período na parte da tarde, fator este que é previsto e acordado entre as partes no acordo coletivo. Pergunta: É uma espécie de intrajornada? Resposta: A operação de algumas linhas se torna pendular dando força na condição econômica e do comércio e tem uma concentração de demanda em dois períodos em um dia. Pergunta: Isso é acordado? Resposta: Sim e previsto no acordo sindical. Pergunta: Com relação aos intervalos de cinco minutos entre as paradas finais, o senhor não o considera curto para o trabalhador? Resposta: São períodos compactuados e acertados entre os sindicatos e a evolução do

sistema e da condição sempre vai existir. A preocupação é ampla dos dois lados. Pergunta: Com relação à gratuidade dos idosos, que é um ponto que eu nem ia perguntar, mas que o vereador Gallo levantou com brilhantismo. A exigência do Riocard ao idoso e não só a identidade para comprovar a idade, é necessária? Isso não fere o Estatuto do idoso? Resposta: Pelo meu conhecimento existe a regulamentação da gratuidade e que em momento nenhum está sendo negada. O Riocard é uma mera forma de se obter o controle em cima da oferta de acordo com a demanda. Pergunta: E há subsídio? Não, porém em alguns municípios existe. Pergunta: E se não há, porque a necessidade do controle com o Riocard e não apenas com a carteira de identidade? Resposta: Para que se possa equacionar a demanda de carros. A gente tem que conhecer o número de passageiros que são transportados na sua totalidade para poder equacionar a oferta e oferecer um serviço adequado. Pergunta: Mas para conhecer a totalidade não bastaria ver o registro de quantos embarcaram? Por que a necessidade de saber quantos idosos embarcaram? Resposta: É uma forma de saber a quantidade de passageiros nos ônibus para que não haja nenhum tipo de discriminação. O embarque é igual a todos. Hoje não há mais aquela distinção de embarque em portas diferentes. Você dá uma condição de igualdade, celeridade e também de controle ao processo. Essa é a forma mais rápida, mais célere, mais ágil e menos discriminatória. Pergunta: Com relação ao Bilhete Único Municipal implementado em 2011 quantos passageiros o usam? Resposta: Não tenho essa informação, mas me comprometo a fornecer. Pergunta: No questionamento feito pelo nobre relator, vossa senhoria disse que são oito milhões de gratuidades por mês em toda a área do SETRERJ. E em Niterói? Resposta: No ano de dois e treze foram dezesseis milhões de gratuidades até julho. Pergunta: Trinta e dois milhões por ano, aproximadamente? Resposta: No ano de dois e onze foram vinte e cinco milhões e em dois mil e doze foram vinte e sete milhões e as perspectiva para este ano é trinta milhões. Pergunta: Há algum outro subsídio a gratuidade ou somente aos estudantes? Para este último e também para os portadores de necessidades especiais. Pergunta: Quem paga o subsídio? Resposta: O município. Pergunta: Está sendo feito? Resposta: Não. O subsídio é repassado diretamente aos consórcios, não sei responder ao certo. Pergunta: Com relação aos validadores de passagens, vossa senhoria disse ter um controle de quantos alunos são, por escola e por linhas. Poderia fornecer esses dados a Comissão? Resposta: Sim. Pergunta: O senhor sabe como são calculados os coeficientes de consumo informados nos boletins de operação pelas empresas? Resposta: Não. Pergunta: Os pleitos de reajustes são calculados pelos consórcios ou pelo SETRERJ? Resposta: Pelo primeiro e Bruno completou perguntando do período anterior a licitação feita em dois mil e doze se eram realizados pelo Sindicato e Marcelo respondeu eventualmente. Pergunta: O SETRERJ justificava esses pleitos baseado em alguma planilha ou com base no índice? Resposta: Não há necessidade de reajuste face a defasagem no aumento dos custos. Pergunta: Mas sem uma justificativa técnica desse aumento? Resposta: Justificativa técnica é a necessidade de reposição dos custos. Pergunta: Mas sem a planilha e foi sempre a prefeitura que elaborou as planilhas? Resposta: De acordo com o novo contrato, o reajuste vai ser feito pelo INPC. Pergunta: E a planilha de custo que consta no edital de licitação será a mesma nos próximos vinte anos? Resposta: Está bem claro

nos contratos a forma de reajuste, que é pelo índice inflacionário. E a cada dois anos parece que terá uma revisão tarifária desses índices. O INPC cria um retrato com a realidade do setor, porque é uma sigla de defasagem econômica. Pergunta: Uma das grandes reclamações da população elaboradas a nós vereadores dessa CPI parece ser simples, mas que carece de uma resposta técnica mais profunda. Por que o valor tarifário da passagem em Niterói é o mesmo do Rio se as distâncias aqui são menores? Resposta: Peço licença para opinar como empresário no setor de transportes. A tarifa é técnica e, às vezes, uma tarifa modal pode no primeiro momento parecer desleal, mas ela é uma equação social porque é uma fórmula que você tem de dar um equilíbrio para aquele que mora mais distante. Porque senão, aqueles que moram mais distantes teriam que pagar uma passagem muito mais cara. E você tem também a dificuldade que teria de exercer a cobrança justa por quilômetro rodado porque teriam vários embarques e desembarques que seriam feitos dentro disso. A resposta é técnica. Os custos são praticamente alinhados em termos de tarifas. Pergunta: Mas, tecnicamente, o que justifica a passagem do Rio de Janeiro que em média tem distâncias maiores que em Niterói e que pese que temos ônibus com distâncias variadas como as linhas trinta e oito A (Engenho do Mato-Centro), percorre cerca de quinze quilômetros e o vinte e um (Riodades - Centro) que percorre quatro quilômetros. Mas o comparativo não é dentro do município. Tecnicamente por que as linhas de Niterói pagam o mesmo valor das do Rio percorrendo distâncias menores? Resposta: a tarifa é técnica e temos vários municípios em São Paulo, entre outros, que as passagens são mais caras que aqui. Mas em Niterói há uma possibilidade de custo no equilíbrio. A tarifa tem um equilíbrio dentro da sua gestão, utilização desses usuários e foi aquilo que expliquei anteriormente. Um número de passageiros próximo e um distante, esse número que vai gerar um equilíbrio. A resposta é técnica e calculada e não é difícil. Bruno o interrompeu e perguntou se a Prefeitura é quem faz esse cálculo? Resposta: Existe um órgão federal chamado GEIPOT, que já tem esse cálculo tarifário há muito tempo. Não existe caixa preta. Tecnicamente na hora de calcular essa tarifa não tem mistério. É só levantar os dados, pegar todos os insumos e calcular a tarifa de uma maneira muito fácil e ágil. Pergunta: E os boletins mensais de operação são utilizados no cálculo e é respondido que sim. Pergunta: Nos últimos dez anos foi feita alguma auditoria fiscal, contábil nas empresas em Niterói e foi respondido que não. Bruno explicou então que como tem a previsão de uma nova rodada de perguntas, sugeriu que a vereadora Verônica Lima (PT) fosse a próxima e em seguida palavra seria Henrique Vieira (Psol) e José Vicente (PPS) e todos concordam. Verônica cumprimentou a todos e disse que a discussão do transporte rodoviário não está desvinculado do debate da perspectiva de construção de uma política pública vinculada à questão da mobilidade urbana e a partir disso, serão feitas seus questionamentos. Pergunta: O SETRERJ participa ou já participou da formulação de política pública de transporte. Caso sim, como foi? Resposta: Não. Pergunta: O sindicato já contratou ou elaborou algum tipo de projeto de transporte no município, caso positivo explicá-lo. Resposta: Uma das finalidades do órgão é dar apoio técnico. Um exemplo é o corredor da Alameda Boaventura, que me deixa feliz, pois o projeto proporcionou qualidade de vida ao usuário daquela região que agora faz a travessia em vinte minutos, antes era de quarenta. O

SETRERJ trabalha com outros pontos, mas esse que é seu papel. O socioambiental, cultural e também em relação à cidadania. Pergunta: Qual é o montante no estado do Rio e em Niterói de pessoas transportadas fora da gratuidade para estabelecermos um parâmetro? Resposta: São trinta empresas que fazem parte do SETRERJ, No Estado, a base é maior, e são transportadas aproximadamente vinte e seis milhões de passageiros por mês. Pergunta: Há por parte de vocês um estímulo, treinamento para o trabalhador que exerce dupla função? Resposta: Há um empenho muito grande no treinamento de todos nossos profissionais. Hoje nós temos um trabalho belíssimo, o Pilotar, pelas empresas de ônibus e temos universidade corporativa de formação de mão de obra dentro do sistema, temos o programa “Motorista Cidadão” que ainda está aquém daquilo que queremos chegar. Temos apenas trinta e um por cento da nossa mão de obra treinada por esse programa, e nosso objetivo é chegar a cem por cento e ainda temos o trabalho de reciclagem. Estamos começando agora com um simulador, que existem apenas três no Brasil e um deles está na base do SETRERJ em Niterói, para que possamos melhorar o treinamento dos profissionais. O presidente agradeceu a vereadora Verônica e passou a palavra para o vereador Henrique Vieira que saudou a todos e perguntou: O que acontece se o passageiro com direito a gratuidade, por algum motivo não estiver com cartão? Caso não consiga a gratuidade sua por direito, não temos um problema no direito condicionado a uma fórmula, a um caráter operacional ou, às vezes, uma falha do próprio sistema? Resposta: Esse cartão é cedido gratuitamente e existe para a necessidade de controle. Além disso, há facilidade para a retirada da segunda via. Antes de formular a pergunta seguinte, Henrique citou as várias reclamações recebidas pelo vereador Renatinho (Psol), presidente da Comissão de Direitos Humanos, de estudantes que não conseguiram ir à escola, e que isso até havia gerado uma audiência pública, por conta do atraso na entrega desses cartões, o que motivou a pergunta. Disse ainda que percebera que de fato, havia a necessidade do cartão para a obtenção desse direito e Marcelo o completou e dizendo que esteve presente nessa audiência e que queria reiterar seu compromisso no sentido de trabalharem nessa questão da gratuidade. Pergunta: Existe algum órgão responsável por fiscalizar a gratuidade das empresas que pertencem ao SETRERJ? Resposta: O Riocard e o estado tem processos de auditorias em cima das gratuidades. Pergunta: De quanto e quanto tempo essas auditorias são feitas? Resposta: Não tenho como precisar. O vereador Henrique pediu ao depoente que fossem enviadas as datas que foram feitas essas auditorias, tendo resposta positiva deste. Pergunta: O SETRERJ já fez algum projeto de mobilidade para Niterói que considerou no estudo alguma matriz que não fosse exclusivamente rodoviária? Resposta: A preocupação é dar melhoria e agilidade no setor da malha rodoviária, e isso tem que ser discutido com muita seriedade, que é a questão da mobilidade. Na base do SETRERJ hoje são quatro mil ônibus aproximadamente, há três anos eram dois e novecentos. Então, o que está acontecendo é a questão da mobilidade. Temos que colocar mais ônibus para carregar o mesmo número de passageiros, e este tem a sensação que não tem ônibus por ficarem horas no ponto e isso acontece por conta dos problemas da mobilidade. Henrique disse que essa questão iria tratar com o poder concedente, a Prefeitura de Niterói, e que quando fez a pergunta ao sindicato do ramo rodoviário foi para

destacar que a mobilidade é pensada a partir da experiência na busca do melhor serviço mas, evidentemente, visando aumentar a margem de lucro. E que quis provocar que não necessariamente as saídas de mobilidade urbana dependem exclusivamente da matriz rodoviária, pois as cidades no mundo que mais avançam nesse sentido são as que menos dependem exclusivamente dessa matriz e trabalham também o BRT, Metrô e transporte hidroviário. E que ele quis delimitar é que o SETRERJ quando pensa em mobilidade urbana vai pensar nos seus investimentos e propor saídas que sejam dentro da matriz rodoviária. Marcelo o interrompeu e disse que o SETRERJ pensa no sistema de transporte integrado sem concorrência e sem exclusão de nenhum modal e que tem que haver cada vez mais opções para que o passageiro possa escolher. O vereador então faz a pergunta: De onde vêm os recursos do SETRERJ? Resposta: Da contribuição das empresas, mensalidade necessária para a manutenção do sindicato, desenvolver projetos. Pergunta: Essa mensalidade varia ou é fixa? Resposta: De acordo com a frota de cada empresa. Pergunta: O SETRERJ tem conhecimento que há empresas que ocupam os motoristas além das duas horas extras já regulamentadas e em caso positivo, qual tem sido o papel do sindicato? Resposta: Não tenho como dizer por que não tenho gerência sobre as empresas, mas a orientação do sindicato é sempre pelo cumprimento da lei e que porventura a hora extra estiver além, tem que ser paga. Pergunta: Tem algum quantitativo de ações nesse sentido e recebeu resposta negativa. Pergunta: A não declaração das horas extras caracteriza evasão fiscal. Como as empresas têm atuado nessa questão e Marcelo respondeu que não pode responder pelas empresas e sim pela orientação do sindicato que é sempre pelo cumprimento da lei. Pergunta: A maioria das respostas está amparada pelo acordo coletivo com o sindicato dos Rodoviários. Qual a relação do SETRERJ com esse sindicato e se já houve contribuição e Marcelo respondeu que a relação é respeitosa. Pergunta: Se somarmos ano a ano o reajuste tarifário e o comparamos com o INPC, temos sempre um número superior ao índice inflacionário. Como se justifica isso e o que se faz com a sobra? Resposta: Não participo do processo de cálculo de tarifa. O sindicato é de apoio institucional. Pergunta: O senhor havia colocado que o aumento salarial foi superior ao INPC e que fizeram esse levantamento porém, no parâmetro do salário mínimo, a soma de dois mil e oito para cá, teve um aumento de sessenta e três por cento e que embora o reajuste da categoria tenha sido superior ao índice, quando comparado, ele se deu nesse mesmo período em cinquenta e dois por cento, portanto inferior ao do salário mínimo. O que pode significar na vida dos trabalhadores uma perda concreta. Como explicar isso? Resposta: Concordo com vossa excelência e que dentro da visão dele, estão trabalhando para buscar a igualdade e melhoria e lembrou que a categoria tem que ser respeitada, pois transporta vidas e dentro desse espírito que o senhor chegou a essa conclusão e estão nessa busca. Em seguida, o vereador Henrique mostrou um documento retirado do site do próprio SETRERJ em que dizia: “principais problemas no setor de transporte: aumento do número de gratuidades, mais dois milhões de cartões de gratuidades (idosos, estudantes e portadores de necessidades especiais) e disse ser curioso tal afirmativa e que parece colocar em conflito aquilo que é natureza do interesse público e a do setor privado. O que significa a visão do sindicato com sua relação com as empresas categorizar o aumento das gratuidades

como um problema. Marcelo disse que era um erro e que seria corrigido. E que hoje existe uma falsidade, crime de umas pessoas que não tem o direito a gratuidade, fazendo uso desta e que isto, tal preocupação externada no site, vai, obviamente, impactar na melhora da prestação do serviço. Henrique disse que no site a colocação não é em relação ao uso falso, mas do aumento e tem que fazer um ajuste no texto porque quem o lê, entende que esse aumento constitui um problema para o sindicato e o Marcelo concordou e disse que vai alterá-lo. Ainda do site, o vereador Henrique perguntou qual a perspectiva que hoje o sindicato tem em relação ao transporte complementar (também citado como problema no site) e como o senhor vê a formalização e o investimento em transportes alternativos? Resposta: A questão do transporte clandestino é predatório para o sistema e desconheço qualquer país que tenha um serviço de transporte eficaz e arrumado, que tenha esse tipo de serviço. Henrique, ainda do site, “principais causas da queda de demanda”, e citou alguns deles antes de perguntar se há empobrecimento da população criando queda de demanda, qual a possibilidade de pensar em reajuste tarifário no sinal menos para ampliar a demanda? Resposta: A busca do setor é por uma passagem cada vez mais barata e essa busca tem que ser em cima de um equilíbrio econômico. O que temos é a reposição dos custos, estamos aí com um aumento de combustíveis e isso impacta diretamente no preço da passagem. Temos que brigar juntos pelo barateamento dos custos da passagem. Henrique Vieira encerrou e o presidente passou a palavra ao vereador José Vicente que perguntou ao presidente se este tinha lido uma coluna no jornal “A Tribuna” e lembrou do ocorrido na semana anterior e que ele, também, conforme a coluna, poderia pedir vista de todos os requerimentos, o que imobilizaria a comissão e pediu que fosse colocado em votação seu requerimento onde pede a convocação dos presidentes dos consórcios. Bruno respondeu que quanto ao pedido de vista do requerimento seu deu porque o achou inócuo e mal formulado e que para dirimir qualquer dúvida, a vereadora Verônica sugeriu que os requerimentos fossem apresentados aos membros com alguma antecedência e na quinta-feira este havia enviado a todos os vereadores membros na sessão plenária os requerimentos e que eles não se encontraram, mas que deixou o referido documento em seu gabinete no dia seguinte. Disse que tal discussão não era para ter sido feita naquele momento que era de elaboração perguntas ao depoente. Explicou que o tal requerimento foi entregue no momento da reunião e que outro requerimento, o do vereador Henrique Vieira, também não foi votado e que não houve qualquer tipo de preconceito. E sobre a coluna, reiterou seu respeito à imprensa e que esta faça o entendimento que achar melhor da CPI e que este, continua a presidindo com muita seriedade e democraticamente e que as pessoas que José Vicente disse não ter nada a contribuir tiveram as convocações aprovadas unanimemente pelos membros e divulgados de forma democrática e que lhe causa estranheza que essas pessoas sejam “desconvocadas”, e que discutiram amplamente na última reunião e que se fosse o desejo do vereador José Vicente que poderiam voltar a discutir os motivos que ensejam essa motivação de “desconvocação” formulados por ele, que na sua opinião são vazios, inoportunos e atrapalham e muito o trabalho da comissão. Reforçou que em sua opinião todos que foram convocados, com a aprovação da totalidade dos membros o foram porque deveriam ser e que não iria aceitar como

presidente, que algum vereador obstrua os trabalhos da comissão que é séria e que quer chegar as conclusões que a população de Niterói espera ouvir e finalizando explicou que pediu vista aos documentos porque seu objeto é inócuo e que poderia até votá-lo no dia, mas que o faria no momento certo, e completou que na sua concepção e, que pediria a ajuda da Procuradoria da Casa, que o requerimento formulado por ora não torna inválida a vinda dos convocados já aprovados. Em seguida, Bruno passou a palavra ao vereador Vitor Junior (PT) que saudou a todos e lembrou que o tema da CPI tem feito grande movimentação popular nos últimos meses e fez com que a Câmara promovesse debate com o poder executivo. Disse que não iria se ater na questão trabalhista porque tinha segurança que hoje a categoria está organizada e que tem uma boa relação com o sindicato das empresas e que os trabalhadores sabem cobrar seus direitos. E sugeriu que houvesse um entendimento das partes envolvidas nos sistema, cada qual com sua responsabilidade e que a CPI tem que trabalhar para tornar transparente o que cada parte contribui. Citou a Alameda São Boaventura, no Fonseca, como uma obra do governo que trouxe melhorias na mobilidade; a necessidade de tarifas que atendam a população e que faça o sistema funcionar e por fim as responsabilidades do poder público e também do usuário na conservação dos ônibus. Ao final, lembrou a fala do vereador Gallo sobre aprovação do regimento interno da CPI e sugeriu que se reunissem para discussão da matéria e que qualquer requerimento fosse votado numa próxima reunião e que pudessem aproveitar a presença do depoente para versar todas as informações que a sociedade espera. O presidente Bruno agradeceu e disse que iria avaliar as sugestões e em seguida perguntou aos vereadores Beto da Pipa (PMDB) e Renato Cariello (PDT) se queriam se pronunciar e ambos responderam negativamente. Bruno, então, abriu para mais uma rodada de perguntas e como o relator Gallo não as tinha, a iniciou. Pergunta: A obra da Alameda São Boaventura foi uma ideia e subsidiada do SETRERJ? E de acordo com o dado, o tempo do percurso reduziu de quarenta para vinte minutos para ônibus. Se houve essa redução, houve também a de custos. Por que não houve redução nas tarifas dos ônibus que passam na Alameda? Resposta: O projeto foi desenvolvido pelo SETRERJ, mas que a obra foi custeada pelo governo do Estado e também pelo município. Com relação ao tempo foi de quarenta e cinco para vinte e dois minutos a redução. E à questão tarifária, ela não tem esse impacto e reflexo porque os custos das tarifas são muito simples. É você pegar quanto custa àquela prestação de serviço num todo e aplicar os índices de formulação da tarifa. Pergunta: Houve redução dos custos das linhas que passam na Alameda e Marcelo respondeu que teve redução no tempo de viagem e um aumento de qualidade de vida. Pergunta: Se engarrafa menos não gasta menos combustível? Resposta: Essa conta é irrisória. Às vezes se tem um ganho num percurso e perda no outro, haja vista a frota do SETRERJ que eram de dois mil e novecentos ônibus e aumentou para quatro mil e que num todo há uma necessidade de aumento e o custo aumentou. Bruno citou a linha Riudades e Centro, que faz uma curva e há uma redução de custos e conseqüentemente se isso não foi repassado ao consumidor, há um aumento no lucro do empresário? Resposta: Certamente alguns custos também não foram repassados aos usuários e Bruno perguntou de quais linhas e este respondeu que não sabia precisar, mas que estava falando em relação ao

sistema de transporte. Bruno o completou que por mais que o depoente diga que cálculo tarifário seja simples, ele, grande parte da população e alguns membros não compartilham dessa opinião. De quando é a tabela do GEIPOT? Resposta: O uso da tabela vem de anos e Bruno perguntou se há uma necessidade de atualização desta e foi respondido que a atualização é feita com a inserção de dados, mas que a tabela é como uma fórmula matemática, e Bruno o interrompeu perguntando se na fórmula consta os gastos com maquinários, pessoal, combustíveis e o percentual de lucro para se obter o total. Marcelo respondeu que sim e Bruno reforçou se não tem necessidade de atualização desta, uma vez que tem ônibus mais modernos gastam menos materiais. Marcelo novamente respondeu que há atualização com os dados e citou o exemplo de redução do consumo de combustível numa mesma quilometragem hoje e antigamente. Bruno o completou que há uma atualização dos valores e não da fórmula da equação e Marcelo respondeu que não tem necessidade disso e sim da melhora tecnológica entre outras. Bruno citou que segundo o próprio Marcelo disse em seu depoimento que o SETRERJ nunca elaborou as planilhas de custo e sim a prefeitura e perguntou se o SETRERJ nunca havia questionado esses números e lhe é respondido que este não tem esse papel, e Bruno o completou que fazia somente os pleitos de reajuste e Marcelo respondeu que o SETRERJ não tem essa gerência. Pergunta: Mas na resposta enviada à comissão pelo SETRERJ foi informado que o sindicato realizava os pleitos de reajuste antes da licitação? Resposta: Através da estrutura, as empresas a utilizavam, e Bruno completou que as empresas o faziam individualmente. Pergunta: O senhor colocou que o SETRERJ sobrevive de uma contribuição mensal das empresas, qual o valor médio dessa contribuição? Resposta: Não tenho como responder no momento, mas posso trazer depois. Pergunta: O SETRERJ já fez algum estudo no Terminal Rodoviário João Goulart para possibilitar uma melhor ordenação? Resposta: Esse é um pleito nosso. A melhora do terminal e que há uma necessidade de melhora no termo de engenharia, na operação das bases. Pergunta: Existe alguma proposta concreta já entregue a Prefeitura de Niterói? Resposta: Estamos formando para ser entregue não só a prefeitura, mas aos consórcios. Pergunta: Foi contratada alguma empresa para fazer o estudo? Resposta: Será realizado por técnicos do próprio sindicato. Pergunta: Sob a ótica do sistema de transporte, qual o maior problema no terminal hoje? Resposta: Uma melhor adequação do tamanho e da necessidade da expansão para melhor atender o usuário. Pergunta: Existe alguma relação direta entre o SETRERJ e a TERONI (empresa que administra o Terminal) ou existia com a antiga NITER é respondido negativamente. Pergunta: A TUT (Taxa de Utilização do Terminal), que dá noventa e cinco por cento a TERONI e cinco a Prefeitura é paga pelas empresas ou pelos consórcios e quais os valores pagos? Resposta: Não sei, mas posso buscar as respostas. Pergunta: O SETRERJ ou alguma empresa participou da construção do terminal e lhe é dito que as empresas sim. Pergunta: Com relação à lei dois mil seiscentos e dezenove, que é a lei que regulamenta o trabalho do rodoviário, o parágrafo único do artigo segundo estabelece um seguro obrigatório. Hoje o SETRERJ estabelece esse seguro. Ele é pago e qual o valor? Resposta: Pagamos, mas não sei precisar o valor. Pergunta: Segundo o senhor, a Riocard é uma empresa não ligada a FETRANSPOR diretamente, mas que esta teria participação. Essa participação seria

somente desta? Resposta: Não. Pergunta: E essa empresa tem fins lucrativos? Resposta: Sim. Pergunta: O fato da FETRANSPOR participar disto não contraria o princípio que uma entidade sindical não pode exercer uma função visado o lucro? Resposta: Não sei informar corretamente se é a FETRANSPOR. Pergunta: Quem controla a quilometragem no ônibus? Resposta: As empresas. Pergunta: As empresas passam esses dados a Prefeitura? Resposta: Acredito que sim. Pergunta: O senhor não considera que a dupla função, por mais que acordada com o SINTRONAC atrapalha de alguma forma o desempenho do motorista e que isso atrapalha a qualidade de vida do trabalhador? Resposta: Estamos buscando hoje uma maior utilização do bilhete eletrônico. Pergunta: Qual o percentual de pagamentos com esse cartão e é respondido que não sabe. Pergunta: Aquela máquina do Riocard imprime ou as empresas fazem conferência? Resposta: Os dados são descarregados nas empresas e na Riocard. Pergunta: Há alguma gerência da FETRANSPOR sobre esse repasse por que ela subsidia algum tipo de informação nesse sentido. Resposta: É diretamente a Riocard. Pergunta: A planilha que consta hoje no contrato de concessão foi elaborada pela Prefeitura e será usada nos próximos vinte anos no mecanismo de correção através do INPC. Quando da licitação, o SETRERJ ou as empresas fizeram algum questionamento referente a essa tabela? Resposta: O SETRERJ não tem gerência sobre isso e que os técnicos da prefeitura poderiam ajudar nessa questão. Pergunta: Já houve alguma discussão sobre planilha e lhe é respondido que ele não participa. Pergunta: Há disposição do SETRERJ para participar de uma audiência pública com o SINTRONAC? Resposta: Estamos à disposição. Qualquer tipo de diálogo melhora esse sistema. O presidente encerrou suas perguntas e perguntou aos demais membros se gostariam de fazer mais indagações ao depoente e o vereador Henrique Vieira se manifestou e propôs que fosse feito um encaminhamento de audiência pública tendo como objeto o trabalho dos rodoviários após ouvir também o SINTRONAC. Henrique citou o aumento abaixo do mínimo, as inúmeras ações na justiça do trabalho, a dupla função e que em relação a esta última quer discutir com o sindicato dos rodoviários porque achou alarmante que tenha havido esse acordo onde não tenha sido caracterizado a dupla função e por isso não tenha pagamento extra, portanto um acordo lesivo para os trabalhadores. E que em relação às tarifas, continuaram sem as respostas, mas que perceberam que é com os técnicos que devem ver isso. Em relação ao sistema, disse que este não é tão simples de entender e que tem que montar o quebra cabeça. Citou os prejuízos dos rodoviários e que não chegaram ao ponto central da CPI que é a base de cálculo do reajuste tarifário. O presidente agradeceu e passou a palavra ao relator para as considerações finais que disse ter três assuntos para tratar. Agradeceu a vinda do depoente, e que o objetivo da CPI é trazer os gritos das ruas, melhorar o serviço e a mobilidade urbana, para que o trabalhador não sofra, e citou os problemas que os usuários tem nas barcas e que cabe a Prefeitura e aos empresários garantir que a população tenha mais tranquilidade com esses serviços. Em seguida, Verônica Lima agradeceu e destacou a importância de fazer um balanço no processo e que o ritmo adquirido até agora é positivo e está dentro das expectativas da população. E que quanto se fala em mobilidade urbana no Brasil, que existem várias matrizes, modais, e modelos que se integram. Bruno agradeceu e disse ter mais duas perguntas. A

primeira sobre o custo do cartão, que é gratuito ao usuário. Pergunta: Esse custo é do SETRERJ ou da prefeitura e lhe é respondido do primeiro. Pergunta: No edital em vigor, os dois itens que representavam mais pontos, cinquenta por cento no total, era 30 para as que tinham garagem e vinte para as empresas quem tinham conhecimento no sistema do transporte. Como empresário, o senhor considera esse critério justo adotado pela municipalidade? Resposta: A estrutura é muito importante para a operacionalidade do sistema e em relação ao conhecimento técnico, é uma prática usada em várias cidades pelo país. Bruno agradeceu o depoente e perguntou se o prazo de sete dias era suficiente para o envio das respostas e Marcelo respondeu que caso necessário seria prorrogado por mais sete. Bruno enfatizou o envio do valor pago pela Fundação Municipal de Educação pelas gratuidades ao SETRERJ, como era gerenciado esse valor e quanto era distribuído para cada empresa. Questionou se havia necessidade de elaborar as perguntas por escrito e lhe foi respondido que todas já tinham sido anotadas. Encerrando, Bruno o agradeceu novamente e disse que se preciso for, novamente irá buscar informações ao órgão e abriu a palavra para as considerações finais do depoente que igualmente agradeceu e se colocou à disposição. O presidente deu andamento à reunião e colocou em votação dois requerimentos, um de autoria do vereador Henrique Vieira e outro do José Vicente. Bruno pediu para tecer alguns comentários, pois tinha divergências quanto ao último requerimento. Disse que para ele e para Henrique, os convocados devem ser todos aqueles que representam o consórcio perante a Prefeitura pelo contrato de concessão. E que os vereadores Gallo, Verônica Lima e José Vicente entendiam ser os presidentes dos consórcios. Então, sugeriu que, conforme conversa com Henrique, Verônica e Gallo, retiraria o requerimento de pauta e chamaria os presidentes para deporem primeiramente, e a partir desses depoimentos avaliariam se estes foram satisfatórios, caso sim, dispensariam os demais representantes legais, caso não, os convocariam. Perguntou se todos concordavam com a sugestão. Verônica teceu um comentário sobre a importância das convocações de pessoas que possam subsidiar mais e melhor a CPI. E com a concordância de todos os membros, o requerimento foi retirado da pauta ficando convocados Sr. João Carlos Félix pelo consórcio TransOceânico e Sr. João dos Anjos pelo consórcio TransNit. Os requerimentos do Henrique Vieira que solicitavam informações à Prefeitura de Niterói quanto o número de fiscais que trabalham exclusivamente com a fiscalização de ônibus no ano de dois e um e dois e treze e quantas multas foram aplicadas referentes à superlotação entre outros e para a Auto Ônibus Brasília Ltda sobre a possível discriminação dos alunos da linha sessenta e um. Foram votados em bloco e aprovados por todos. E no último item da discussão, ficaram convocados para a próxima reunião o Sr. José Roberto Mocarzel, ex-presidente da Emusa e ex-secretário de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte e o Sr. Sergio Marcolini e a Sra. Elizabeth Grieco, ex-presidentes da NitTrans. A vereadora Verônica pediu que fosse seguido uma ordem cronológica: Sr. José Roberto Mocarzel, Sr. Filinto Branco, Sr. Sergio Marcolini e encaminhou que fosse feita os agendamentos nessa ordem e o presidente entendeu e sugeriu que fossem dois depoentes por reunião e Verônica então retirou o encaminhamento e disse compreender. Bruno pediu que já fossem agendados os empresários para ter tempo hábil para notificá-los ficando a seguinte ordem: Sr. Sergio

Marcolini e Sra. Elizabeth Grieco na segunda após o depoimento do José Mocarzel; na seguinte Sr. Filinto Branco; e por último os presidentes Sr. João Carlos Félix pelo consórcio TransOceânico e Sr. João dos Anjos pelo TransNit. Para finalizar, o presidente sugeriu que os membros se reunissem no gabinete do relator na segunda de manhã para que também, na próxima reunião, votassem o Regimento Interno. A vereadora Verônica reforçou a importância deste regimento e fez um requerimento verbal para que fosse votado o regimento e depois iniciasse o colhimento dos depoimentos. Após uma breve discussão da data do encontro, ficou acordado que o mesmo será na quarta-feira e o vereador Gallo informou que será enviado a todos os gabinetes a minuta do documento. O vereador Henrique reforçou a disponibilidade de uma sala para a comissão e Bruno sugeriu que marcassem uma reunião com o presidente da Casa, vereador Paulo Bagueira (PPS) e que também receberam mais duas respostas dos dezenove requerimentos aprovados. O presidente encerrou a reunião às dezoito horas e quinze minutos, convocando a todos para a próxima reunião, na segunda-feira às quinze horas e trinta minutos.

Em data de 09 de setembro: faltaram os depoentes

Aos nove de setembro de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito avenida Ernani do Amaral Peixoto, número seiscentos e vinte e cinco, Centro, às quinze horas e quarenta e cinco minutos, o presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos, vereador Bruno Lessa (PSDB), iniciou a quinta reunião saudando a todos os presentes e que a reunião de hoje seria importante porque seriam ouvidos três representantes do poder público à época da licitação que concedeu a concessão dos serviços dos transportes públicos aos atuais consórcios pelo prazo de vinte anos, sendo prorrogáveis por mais vinte. Foram convocados para prestar os depoimentos o sr. José Roberto Vinagre Mocarzel (ex-presidente da EMUSA e secretário de Serviço Público, Trânsito e Transporte), sr. Sergio Marcolini e sra. Elizabeth Poubel Grieco (ex-presidentes da NitTrans) e ambos por diferentes razões apresentaram justificativas e que tornar-se-iam públicas para que os membros as discutissem. O presidente esclareceu que as convocações foram feitas individualmente e que também foram publicadas no Diário Oficial da Câmara na última quinta-feira e que o endereço residencial da sra. Elizabeth Poubel não fora encontrado. Informou que foram enviados ofícios ao Tribunal Regional Eleitoral e ao Ministério Público, sendo que o primeiro sob a justificativa de sigilo não forneceu os endereços requeridos pela comissão e o MP ainda não respondeu, e que através do vereador Gallo tentaram adquirir o endereço da sra. Elizabeth Poubel na secretaria Municipal de Administração por esta já ter feito parte do quadro de funcionários, mas também não obtiveram êxito. Informou que a própria sra. Elizabeth enviou e-mail à comissão elucidando que, como não fora notificada oficialmente em seu endereço não poderia comparecer. No mesmo e-mail forneceu seu endereço e se colocou à disposição para prestar esclarecimentos. O presidente disse que as ausências causaram frustração para os membros e para a população, principalmente, para os que têm acompanhado os trabalhos, e citou o depoimento importante da reunião passada, do sr. Marcelo Traça Gonçalves, Presidente do SETRERJ que transcorreu

de forma tranqüila, tendo os vereadores tempo para fazerem as perguntas, contudo mesmo o depoente respondendo todas as perguntas, algumas não satisfatórias. Concluiu dizendo ser ruim para a comissão que tem o prazo de dia cinco de novembro, podendo ser prorrogado por até noventa dias, e que uma semana perdida, gera a impossibilidade de avançar e concretizar os trabalhos da comissão, dando um sinal que possivelmente a prorrogação precisará ser feita, e que há uma vontade geral dos membros que o trabalho da CPI seja célere, porém substancial e profundo para que possam chegar às conclusões até o prazo estabelecido, mas que cada atraso atrapalha e muito o andamento da CPI e, sendo assim vai ter que discutir a possibilidade de marcar reuniões extraordinárias para reposição desta reunião, pois já tem uma série de depoimentos agendados e novos nomes poderão surgir, então, terão que rever o planejamento. Informou antes de abrir a discussão aos demais membros que entregou ao sr. Claudio, quem entregou o ofício do sr. José Mocarzel pela manhã, a reconvocação para a próxima segunda-feira, dia dezesseis, e que o fez, depois de falar com o relator, vereador Gallo, e que nesta próxima reunião não poderá haver qualquer justificativa para a ausência, uma vez que a mesma pessoa que trouxe o documento enviado pelo convocado o levou para o mesmo, e pediu apoio aos demais membros, contudo em relação ao sr. Sergio Marcolini o caso é mais sensível por se tratar de uma cirurgia, e que este tem um atestado de trinta dias, mas que esse prazo é extenso para a CPI esperar, visto que é um depoimento de suma importância porque a NitTrans participava da formulação de uma série de dados relevantes quando da licitação como os estudos técnicos da política de transportes públicos de Niterói e perguntou em seguida aos membros se marcariam a data do depoimento do sr. Sergio Marcolini ou se deixaria para resolver nas próximas reuniões, franqueando a palavra aos seus pares. O vereador Gallo sugeriu que fossem convocados o sr. Sergio Marcolini e a sra. Elizabeth Poubel e que esperassem mais dez dias a partir disso, para que o sr. Marcolini tenha tempo hábil para se restabelecer e concluiu dizendo que estava confortável, pois quem havia o convocado tinha sido ele e que como a comissão tem agora o conhecimento que ele fez uma cirurgia, seria melhor aguardar a recuperação. Bruno concordou com o encaminhamento do Gallo, mas ainda assim pediu para fazê-lo mais concretamente. Disse que na data de hoje tinha os três depoentes, sr. José Mocarzel, sra Elizabeth e sr. Sergio Marcolini e sugeriu para os dois depoentes já que o sr. José Mocarzel já fora reconvocato para semana que vem, e que sra. Elizabeth seja ouvida neste mesmo dia, que teria ainda o sr. Filinto Branco (ex-presidente da EMUSA). Lembrou que na semana passada tinham acordado em relação aos representantes dos consórcios, que seriam os presidentes os primeiros ouvidos, segundo encaminhamento feito pelos vereadores Gallo e Verônica, então, na segunda seguinte, dia vinte e três, seu encaminhamento era manter essa agenda e marcar para o dia trinta de setembro, data próxima ao término da licença médica, o depoimento do sr. Sergio Marcolini, evitando assim, alteração no cronograma já aprovado pela comissão, entretanto, se o mesmo demonstrar condições de vir antes, que marcariam, excepcionalmente uma reunião extraordinária. Em seguida, a vereadora Verônica saudou a todos e lamentou a ausência dos depoentes que alegaram motivos diferentes para as ausências, e que eles têm trabalhado na CPI, sobretudo de maneira ordenada. Fez lembrar a todos que o primeiro convocado, o

sr. Marcelo Gonçalves, que veio semana passada e forneceu uma série de dados e informações; depois os membros decidiram chamar os representantes do poder público das gestões anteriores por ordem cronológica porque o depoimento do sr. Marcelo Gonçalves, confirmou o que era uma avaliação sua, a necessidade de trabalhar em ordem cronológica e naquele depoimento ficou claro a importância do pedido de informações sobre o Riocard, que anteriormente pensavam ser do SETRERJ responsável por uma série de serviços e demandas, contudo a partir do depoimento do sr. Marcelo souberam que a Riocard era uma empresa contratada, e a partir disso apresentou quatro requerimentos a essa empresa e outros para as de ônibus da cidade. Em seguida sugeriu que a reconvocação do sr. Sergio Marcolini fosse feita quando já tiverem a certeza da sua recuperação para não ter outro ofício de justificativa de igual teor, por conseguinte reconvocassem apenas os outros. Em relação a sra. Elizabeth disse que tiveram uma dificuldade de contatá-la e que houve da parte dela uma destreza, já que ela respondeu que não obteve a convocatória formal, mas informou seu endereço, e que devem marcar os outros seguindo essa ordem cronológica: poder público e depois representantes dos consórcios. Bruno elogiou os requerimentos feitos pela vereadora Verônica e com relação à convocação da sra. Elizabeth esclareceu que não é simples conseguir o endereço das pessoas e que a princípio a comissão esperava contar com a ajuda do TRE e que o mesmo negou-se. Agradeceu a sra. Elizabeth pelo envio deste e passou a palavra ao vereador Henrique que saudou a todos e lamentou a ausência dos depoentes. Disse ser de bom senso reconhecer que existem justificativas diferentes quanto às ausências. A do sr. Sergio Marcolini foi por questões médicas e da sra. Elizabeth por questões já apresentadas anteriormente e que ambas estão no nível da razoabilidade, mas que a do sr. José Mocarzel lhe causou estranheza e se mais uma vez repetir a ausência com esse nível de falha na justificativa, a CPI deve usar os instrumentos legais que tem para obrigar a vinda do depoente. A palavra foi passada ao vereador José Vicente que concordou com a incoerência relatada pelo vereador Henrique quanto à justificativa do sr. José Mocarzel e leu o ofício enviado por ele. Bruno se somou a discussão e disse que teve as mesmas dúvidas ao ler o documento e que a distinção tem que ser feita quando há um problema de saúde e que a justificativa lida era vazia, pouco concreta e sem lógica nas informações, mas que o fato era que o mesmo fora convocado para semana que vem e que não haverá justificativas para uma nova ausência, e caso ele não venha a CPI, vai utilizar os meios legais através das assessorias jurídicas e da Procuradoria da Casa. Logo em seguida, propôs que juntamente com o relator, vereador Gallo, que conversassem com o sr. Gastão Menescal, Procurador da Casa que saberá quais as medidas cabíveis e repetiu a ordem das próximas convocações. A vereadora Verônica sugeriu, a partir do depoimento passado que durou quase três horas, que não fossem colocados numa mesma data três depoentes e pediu que fosse feita uma discussão com os membros acerca do assunto. Bruno então fez uma nova sugestão: sr. Sergio Mocarzel e sra. Elizabeth Poubel na segunda-feira, dia dezesseis; e conforme a deliberação na reunião de duas semanas, que havendo a necessidade de uma reunião extraordinária, esta seria marcada na quarta-feira, então sugeriu o depoimento do sr. Filinto Branco na quarta-feira, dia dezoito; dia vinte três, seriam os presidentes dos consórcios e dia 30, sr. Sergio Marcolini. O vereador

Bruno pediu ao vereador Gallo, primeiro secretário da Casa, que confirmasse a possível vacância do plenário, confirmando o secretário a possibilidade, a reunião extraordinária foi agendada. Continuando, comunicou que havia oito requerimentos da vereadora Verônica para serem votados e quatro de sua autoria, e pediu se os requerimentos da Vereadora Verônica pudessem ser lidos em blocos, e a mesma concordou. O presidente então faz a leitura dos requerimentos trinta e quatro; trinta e cinco; trinta e seis; trinta e sete; trinta e oito; trinta e nove; quarenta e quarenta um, todos aprovados por unanimidade e sem discussão dos membros. Em seguida colocou os de sua autoria e propôs a votação também em blocos. Os requerimentos trinta e três, quarenta e dois, quarenta e três e quarenta e quatro. E pediu antes de serem colocados em votação que em relação ao último requerimento que a comissão autorizasse a realização de audiências públicas, previamente agendadas com os membros e citou alguns bairros para a realização destas e colocou em discussão. A vereadora Verônica disse ser fundamental o debate com a população e sugeriu que fossem realizadas as audiências em um bairro central das regiões da cidade e não em bairros da cidade pela quantidade. Justificou ainda que os problemas nos transporte público não mudam de um bairro para o outro, pois são basicamente as mesmas linhas que operam numa determinada região, e que fazendo dessa forma, também vai ser possível colher as informações sem prejuízos ao trabalho. Bruno retomou a palavra dizendo que será difícil programar audiências em todos os bairros, e que a idéia do requerimento é deixar aberto a possibilidade para realização de audiências públicas, neste caso sugerirá os locais posteriormente, e prontificando-se de imediato no preparo de uma agenda de locais para que na semana que vem seja apresentada para discussão. Continuando os trabalhos, colocaram em votação os requerimentos e todos foram aprovados por unanimidade. Em seguida colocou o Regulamento Interno da CPI em votação e perguntou se podia dispensar a leitura pela extensão do texto e todos concordaram, e foi colocado em votação e aprovado por todos os membros sem discussão. Para finalizar, colocou a Ata da terceira reunião, enviada a todos os membros, para votação, aprovada sem discussão por unanimidade. A Vereadora Verônica disse que o vereador Leonardo Giodarno havia ligado para o celular do vereador Bruno para informar que este havia agendado uma audiência pública no dia dezoito e Bruno perguntou se era à noite e Verônica respondeu que era às dezoito horas, este então respondeu que a reunião da CPI será às quatorze horas, sendo neste caso mantida a reunião extraordinária. Sem mais a tratar, o presidente Bruno Lessa encerrou a reunião às dezesseis horas e trinta e dois minutos, agradecendo a presença de todos e mais uma vez lamentou a ausência dos depoentes na reunião e disse que a Comissão mantém os trabalhos com muito foco, determinação, transparência e que não vai tolerar qualquer iniciativa para atrasar ou atrapalhar o andamento desta. E que na convocação da próxima semana, a comissão espera a presença de todos os convocados, e se isso não acontecer, vai consultar a Procuradoria da Câmara e as assessorias jurídicas para tomar as medidas legais cabíveis lembrando que CPI tem estatura de inquérito e por isso faz-se necessário cumprir as convocações.

Em data de 16 de setembro: José Roberto Mocarzel (Ex- presidente da Empresa Municipal de Moradia Urbanização e Saneamento - Emusa - e ex-secretário da secretaria Municipal de Transportes da secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte)

Aos dezesseis de setembro de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito avenida Ernani do Amaral Peixoto, número seiscentos e vinte e cinco, Centro, às quinze horas e trinta e nove minutos, deu início a sexta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos. O presidente da Comissão, Vereador Bruno Lessa: - Reunião da CPI dos Transportes Coletivos, hoje nós temos por objeto da reunião ouvir os senhores José Roberto Mocarzel, senhora Elizabeth Poubel, mas estamos aqui também com a presença do senhor Marcolini que seria ouvido na quarta-feira e conversando anteriormente com a própria advogada da senhora Elisabeth, a gente vai tentar ouvir os dois no dia de hoje, se for possível, mas dependendo do nosso tempo. Antes de iniciar queria somente colocar a nossa Ata da sexta reunião em votação, a quinta reunião, perdão, já encaminhada aos Gabinetes dos Parlamentares. Então, em discussão a Ata da Quinta Reunião Ordinária da Comissão Parlamentar do Inquérito dos Transportes Coletivos, não havendo quem queira discutir, em votação, os senhores concordam, permaneçam como estão. Aprovada a Ata da Quinta Reunião. Queria convidar o senhor José Roberto Mocarzel se pudesse a sentar aqui conosco porque nós vamos iniciar.

Vereador Gallo: - Pela ordem, senhor Presidente.

Vereador Bruno Lessa: - Pela ordem, Vereador Gallo.

Vereador Gallo: - Senhor Presidente, ontem de manhã cedo, eu sou assinante do Globo, e assim que eu acordei, eu desci, peguei o jornal e a primeira coisa que eu faço é sempre olhar o Globo Niterói que fala das questões da nossa cidade, e ontem eu fui surpreendido por uma chamada dentro da página quatro "Vereadores desistem de ouvir empresários". Primeiro que nós não desistimos nada, segundo, todas as pessoas que nós entendermos que tem que ser chamado, vai ser chamado para depor, seja ele do poder público, da iniciativa privada, seja quem for, pode ser senhor cupim, senhor barata, senhor morcego, sua mosca, todas aquelas pessoas. A princípio nós vamos ouvir os presidentes dos consórcios, que inclusive coloca que a CPI também não vai ouvir o João. "Comissão abre mão de depoimento de Jacob Barata e João da Ingá, que controla a metade da frota da cidade. Vou voltar ao assunto do Barata, se entendermos que é importante a vinda dele depois que ouvirmos os presidentes das concessionárias, com certeza ele vai ser convocado. E o João do Ingá por ser presidente da Concessionária TransNiterói, ele já foi oficializado, e semana que vem, na segunda-feira, ele será ouvido com o outro presidente da Transoceânica, se não me engano o nome é João, o sobrenome agora fugiu, João Carlos, então esses dois vão ser ouvidos na semana que vem e aqui não tem que desconvocar ninguém, se entendermos que ele tem que ser chamado, o dono da Araçatuba, da Barreto, da Engenhoca, o Prefeito da cidade, o Promotor, com certeza essas pessoas serão ouvidas aqui. Então eu queria deixar bem claro e dizer que ninguém desconvocou ninguém, simplesmente nós estamos seguindo uma ordem, um cronograma no sentido de

trazer para dentro dessa Casa as pessoas que juridicamente respondem pelos consórcios que foram elaborados pela cidade e pelas empresas de ônibus.

Vereador Bruno Lessa: - Vereadora Verônica.

Vereadora Verônica: - Antes de mais nada, boa a tarde a todos. Eu pedi ao Vereador Bruno Lessa para fazer o uso da palavra porque a surpresa do Vereador Gallo é a mesma que eu tive ontem quando li a matéria. Na verdade eu não dei inclusive entrevista nenhuma para o Globo, o que o jornalista do Globo me parece que ele fez foi pegar uma parte da minha fala feita aqui no auditório na semana passada quando nós tratávamos de qual o procedimento deveria ser tomado acerca das pessoas que deveriam ser ouvidas. No nosso entendimento primeiro deveriam ser ouvidos os representantes dos consórcios, em nenhum momento foi dito por nenhum membro dessa CPI que nós abriríamos mão de maneira antecipada de ouvir quem quer que seja, na verdade isso não é nem um trecho da minha fala da semana passada é um trecho da minha fala da semana retrasada que foi deslocado do contexto daquilo que nós estávamos debatendo em relação a quem deveria primeiro ser ouvido por essa CPI. Basicamente o que o Vereador Galo colocou e o que é a realidade, nós vamos ouvir todo mundo, empresário, representante de consórcio, representantes do poder público de gestões passadas e dessa gestão, todo mundo que for necessário ser ouvido para o acolhimento das informações que forem importantes para essa CPI.

Vereador Bruno Lessa: - Obrigada Vereadora, queria pedir licença ao senhor Mocarzel e fazer um apontamento claro em relação a isso. Semana que vem nós vamos ouvir os dois presidentes dos consórcios, o senhor João Carlos Félix Teixeira, Presidente do Consórcio Transoceânico, e o senhor João Soares, me parece, presidente do Consórcio TRANSNIT. Com relação aos outros representantes legais dos consórcios, se houver a necessidade nós vamos chamá-los aqui. Então vamos dar início ao depoimento do senhor José Roberto Mocarzel e vai ser feita da seguinte maneira, o Vereador Gallo, relator primeiro, por até quinze minutos, depois eu, presidente, por até quinze minutos, os demais membros por até dez minutos e os Vereadores que não compõem a Comissão que desejarem fazer uso da palavra, por até cinco minutos. Com a palavra o relator da Comissão, o Vereador Luiz Carlos Gallo, do PDT, Excelência dispõe de quinze minutos.

Vereador Gallo: - Vou tentar ser breve, senhor Presidente, e que eu tenho de quinze a vinte perguntas para serem feitas ao senhor Mocarzel. Primeiramente boa tarde a todos os presentes, senhores e senhoras aqui, agradecer a presença do senhor Mocarzel, semana passada por problemas de viagem ele não pode comparecer, mas comunicando, hoje ele está presente para poder responder as perguntas que cabem a essa CPI. Eu queria saber do senhor Mocarzel desde quando o senhor é servidor público? E se essa admissão ocorreu mediante a concurso público ou foi apenas indicado para cargo em comissão? E quais foram esses cargos?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Senhor Presidente, Vereadores, boa tarde a todos. Eu ingressei no serviço público em 1983, naquela época a SUDERJ, uma autarquia, contratava mediante o regime CLT e a partir

daí houve no estado depois uma efetivação de todos os celetistas e eu fui efetivado no estado e ocupando vários cargos públicos a partir de então.

Vereador Gallo: - Eu tenho conhecimento, senhor Mocarzel, o senhor nunca trabalhou em nenhuma empresa, não sei se teve alguma carteira assinada, temos notícias de enquanto engenheiro o senhor foi agenciador de publicidade para um jornal que nem existe mais em Niterói. O senhor pode dizer que tem experiência em concorrência pública, tomada de preço e licitação?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Desde que trabalhei na SUDERJ eu aprendi muito lá, naquela época o Tribunal de Contas tinha um auditor que ficava lá para ensinar a gente, é diferente de como é hoje, o nome dele era Vitor, e o Vitor ficava ajudando. A gente tinha vinte e poucos anos de idade, não tinha muito conhecimento na área, e o Vitor ficava mostrando a gente como proceder para que os processos não fossem rechaçados pelo Tribunal de Contas, não houvesse multa, e naquela época muito se aprendeu com essas auditorias que viviam dentro das autarquias, dentro das secretarias, e ali foi uma escola muito grande para mim.

Vereador Gallo: - E o senhor participou de muitas concorrências, licitações, nos governos que o senhor foi presidente da EMUSA?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não, concorrência não. Na realidade você como gestor, como Presidente, existe uma Comissão de licitação, acho que a maioria das pessoas sabem isso, toda a Comissão de licitação é soberana, então se procura fazer um mix de pessoas que tem o conhecimento, como foi feito com essa licitação da concessão das linhas de ônibus em que participaram pessoas da Procuradoria, pessoas da Secretaria Executiva do Prefeito, pessoas da Subsecretaria de Transportes, pessoas da Secretaria de Administração, enfim, um conjunto de pessoas com conhecimento de licitação e mostrando a preocupação de se criar uma Comissão, que é soberana por si só, intergovernamental.

Vereador Gallo: - O nome do senhor sempre foi cantando como sendo o maior conhecedor de Niterói. Na última administração foi glorificado pelo Prefeito como super Secretário, com o poder sob as demais pastas. O senhor sabe informar quantos ônibus têm a cidade de Niterói? E quanto efetivamente opera? E qual é o valor da passagem atualmente?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Esse negócio de super Secretário eu desconheço isso completamente.

Vereador Gallo: - Mas foi o Prefeito na posse.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Quais foram as outras duas perguntas?

Vereador Gallo: - Quantos ônibus têm a cidade de Niterói? Quantos efetivamente operam? E qual é o valor da passagem atualmente?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Precisamente eu não... O governo mudou e você já tem alguma mudança em função dessas operações todas, mas eu não poderia precisar agora no momento o número adequado disso.

Vereador Gallo: - Nem do ônibus, nem de quantos estão operando hoje e nem o valor da passagem.

Sr. José Roberto Mocarzel: - O valor da passagem que eu tive acesso e que fez parte até do edital, foi dois e cinquenta, dois e setenta e cinco.

Vereador Gallo: - Dois e setenta e cinco. O senhor sabe dizer se o número de passageiros de ônibus em Niterói aumentou ou diminuiu durante a sua gestão?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha, eu tenho a dizer que Niterói é uma cidade que está dentro da região metropolitana do Rio de Janeiro, que é uma região que a gente sabe que é cheia de problemas, mas se comparar o transporte de Niterói com o transporte do Rio de Janeiro a qualidade do transporte de Niterói eu posso afirmar que é muito melhor do que a qualidade do transporte do Rio de Janeiro, e Niterói está dentro do contexto dessa região metropolitana, ela tem os mesmos problemas que tem Icaraí, tem os mesmos problemas que tem Botafogo, enfim, bairro por bairro, e eu acho que a qualidade em Niterói é bem superior.

Vereador Gallo: - Senhor Mocarzel eu queria saber quem elaborou o Projeto Básico, o Estudo de Viabilidade e os demais termos da licitação? Qual é o papel da NITRANS e da SSPTT no procedimento licitatório?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Existia já uma decisão judicial em que a Prefeitura de Niterói deveria fazer licitação para novas concessões, porque houve algumas prorrogações ao longo do tempo e existiu uma decisão judicial para isso, e eu como Secretário tive essa informação da Procuradoria, a Procuradoria me informou, e eu fiz um Ofício ao Prefeito pedindo para que ele tomasse as providências para que houvesse uma licitação, foi o Ofício de abertura do processo que deu origem as contratos, enfim.

Vereador Gallo: - E qual foi o tempo?

Sr. José Roberto Mocarzel: - O tempo, como assim?

Vereador Gallo: - Que elaborou o Projeto.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Veja só, quando eu faço Ofício, isso vai para a Secretaria Executiva do Prefeito, é encaminhado para a NITRANS, que a NITRANS fizera um contrato com uma das maiores autoridades em transporte público do Brasil, o doutor Jaime Lerner, e a NITRANS com esse contrato enriqueceu muito toda essa parte para a elaboração dos Termos Técnicos que seriam partes integrantes do edital.

Vereador Gallo: - Agora, como é que foram calculados os valores das tarifas nos últimos anos?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereador, nos últimos anos o procedimento sempre foi da forma que eu vou falar aqui agora. Os empresários, a federação deles, entravam com um ofício à Secretaria de Governo, ao Prefeito, e a Secretaria Executiva encaminhava isso diretamente a Subsecretaria de Transportes, que, já durante muito tempo, seguia uma planilha que foi elaborada por uma empresa do governo federal chamada Geipot, que é uma empresa federal e que praticamente todos os municípios do Brasil seguem essa planilha, que é ver o aumento do óleo diesel, o aumento do pneu, todos esses insumos básicos que incidem sobre o aumento, que aumentam efetivamente o custo e vai incidir depois sobre a passagem. Agora, essa planilha é uma planilha, digamos assim, universal, quase que todo o Brasil usava isso, não acredito até que houvesse algum município, a não ser um município muito incauto que não segue um estudo mais aprofundado numa natureza de matéria tão específica. A Subsecretaria fazia esse cálculo

todo, preenchia aquelas planilhas, era encaminhado para a Secretaria Executiva do Prefeito e o Prefeito avaliava isso, agora, o Prefeito nunca deu um aumento igual a planilha, ele sempre deu menor, isso é que eu me recordo.

Vereador Gallo: - Agora, eu tenho conhecimento que esse órgão, que é um órgão que manipula, que vocês usam como referência para ter um aumento, já deixou de existir desde 2002, ela foi extinta em 2002, portanto, onze anos que essa empresa já não é mais responsável pelas planilhas de custo. Agora, a formatação das planilhas, supostamente elaboradas pelo poder público, tinha a participação das empresas? Como o poder público obtinha as informações a respeito dos custos de serviços, óleo diesel, carroceria, pneus e etc.?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha Vereador, o que eu tenho observado é que todo o órgão público quando vai fazer uma licitação, quando vai estipular um preço, ele faz uma pesquisa de mercado, essa pesquisa de mercado é feita de várias maneiras, se manda correspondências, se faz por telefone, aí você cria um preço básico para botar aquilo como referência, então, eu acredito que os técnicos tenham feito isso também. Eu era um Secretário que estava com muitas atribuições, eu não posso ficar dentro de cada Subsecretaria, dentro de cada órgão, porque eu sou humano, eu não sou onipresente, não posso estar em todos os lugares ao mesmo tempo, agora, eu acredito, sempre vi muita seriedade nessas pesquisas de mercado, nessas pesquisas de preço.

Vereador Gallo: - Tinha participação das empresas quando eram discutidas as planilhas com o poder público, com o senhor?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Nunca, nunca houve isso comigo, e nunca vi com ninguém dentro da Prefeitura, nunca vi. Era uma coisa estritamente técnica que ia para a Secretaria Executiva para a Secretaria Executiva analisar, inclusive com parâmetros de outros municípios também, como eu acabei de falar como o próprio município do Rio de Janeiro. Niterói nunca teve um aumento maior do que o município do Rio de Janeiro.

Vereador Gallo: - Agora, o senhor acabou de falar que a planilha ia para a Secretaria Executiva e lá era estudada.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Ia.

Vereador Gallo: - E quem era o responsável para fazer esse estudo, já que o senhor colocou a Secretaria Executiva e não a EMUSA?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, na Secretaria Executiva aí eu não sei, eu nunca vi Atos de Ofícios nesse sentido para que eu te possa fazer essa afirmação, se eu tivesse visto algum Ato de Ofício eu falaria eu já vi, mas não vi, ia para lá, algum técnico lá também estudava, aí era uma questão também do Secretário escolher não sei quem, mas eu não poderia fazer essa afirmação.

Vereador Gallo: - Então quando a planilha chegava não passava pela EMUSA? Então quem era o responsável? Mas a EMUSA que era responsável pela fiscalização, pelo tratamento com as empresas?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não Vereador, acho que tem uma confusão grande com relação a EMUSA. A EMUSA não participava disso, eu era Presidente, eu era Secretário e respondia pela presidência da EMUSA, mas, por exemplo, eu até vi noticiado no jornal que a Comissão de licitação da EMUSA, não foi a EMUSA que fez Comissão de licitação nenhuma, saiu isso no Globo Niterói, ninguém da EMUSA participou disso. Como eu falei, essa Comissão de licitação foi uma Comissão muito bem estabelecida pelo Prefeito, que nomeou a Comissão, botando uma pessoa de cada Secretaria, até a Secretária entrou ali, a Secretária de Administração.

Vereador Gallo: - E tinha alguém da EMUSA na Comissão de licitação?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Tinha o Subsecretário de Transporte da Secretaria de Transporte, foi membro da Comissão junto com uma pessoa, o Elson da Secretaria Executiva do Prefeito. Eu até vou ver aqui, o Elson, que era da Secretaria Executiva do Prefeito, o Péricles que era o Subprocurador, a Terezinha que era a Secretária de Administração, o Acir que era Subsecretário de Transportes e a Paola que era Assessora Jurídica da NITTRANS.

Vereador Gallo: - E da EMUSA quem era o responsável?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não tinha ninguém.

Vereador Gallo: - Não tinha ninguém na Comissão de licitação?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Ninguém.

Vereador Gallo: - Agora, eu queria saber do senhor por que a licitação definiu áreas de operação ao invés de licitar linhas? Por que se adotou um modelo de operação por áreas geográficas? Isso não reduz a competitividade uma vez que hoje somente temos duas concessionárias?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Gallo, eu estou até querendo ler aqui, a gente pode até reproduzir, mas o meu óculos está fraco eu não estou conseguindo ler, isso aqui explica tremendamente, existia já...

Vereador Gallo: - Áreas de operações, o senhor definiu áreas de operações ou invés de licitar linhas. Por que se adotou modelo de operações por áreas geográficas? Isso não reduz a competitividade uma vez que hoje somente temos duas concessionárias?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Gallo, isso é um estudo que a NITTRANS fez com a assessoria do doutor Jaime Lerner, que o doutor Marcolini, que é precioso nas coisas que faz, vai poder explicar isso de uma maneira bacana, mas eu só queria falar sobre isso, por exemplo, você tem, vamos dar um exemplo aqui rápido, você tem Piratininga, Camboinhas, Itaipu, Pendotiba, você tem várias linhas, imaginem o seguinte, esses ônibus todos saem dos pontos finais, quando eles passam por Pendotiba e todos eles descem e fazem o mesmo itinerário para o centro, então existem estudos, não estou falando nesse caso, existem estudos de otimização desse tipo, então, por exemplo, cinco ônibus podem se transformar em dois com essas estações de transbordos. A gente cansou de ver em Niterói os ônibus passavam praticamente vazios, com um terço, então isso aí está obstruindo a cidade, isso aí está tirando a fluidez do trânsito. Então, eu acredito muito nessas consultorias que vem de pessoas isentas, com o doutor Jaime Lerner, e faz um estudo para a cidade em que o Prefeito pode chegar e falar, olha isso aqui é um estudo

técnico eu não vou usar nenhum argumento político aqui porque uma das maiores autoridades de transporte urbano desse País elaborou isso. A gente pode até errar, o doutor Jaime Lerner pode até errar, mas a gente tem que ter alguma referência para seguir em frente e isso o doutor Sérgio Marcolini pode explicar bem Gallo.

Vereador Gallo: - Mas o senhor assinou o contrato das concessionárias, o senhor era o Presidente da EMUSA, está a assinatura do consórcio, a do Prefeito e a sua assinatura, você confirma, não confirma?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não é a EMUSA Gallo, a EMUSA não participou de nada.

Vereador Gallo: - Está aqui, José Roberto, Secretaria de Serviço Público de Transporte, barra EMUSA.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não, então está errado aí, não tem nada a ver com a EMUSA.

Vereador Gallo: - Mas o carimbo é do senhor, ninguém colocou, já veio, esse contrato é de 2012.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Pode ser, às vezes, um erro de secretária, de carimbos, pode ter sido uma troca por alguma razão, mas o Ato de Ofício todo foi do Secretário.

Vereador Gallo: - Do Secretário. Agora, na hipótese do lucro do consórcio ser maior daquele fixado em edital, haverá redução de tarifa?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu não posso te responder isso, como eu te falei, esse contrato está sendo gerido praticamente por esse atual governo, então isso aí são coisas que tem que se conversar. Existe um processo de fiscalização intenso sobre isso, eu não sei se vocês sabem a política do New Deal, o americano na segunda guerra mundial, era o seguinte, tinha um fiscal dentro de cada indústria, chamaram até o Roosevelt de comunista, tinha um fiscal dentro de cada indústria, esse é a política do New Deal, quem trabalhasse com avião só podia ter 12% de lucro, quem trabalhasse com navio só poderia ter 8% de lucro, então houve uma multiplicação enorme de navio para guerra, essa coisa toda, e taxaram até o Roosevelt de comunista, imagina, você só pode ter 8% de lucro dentro da sua firma, agora, tem que ter fiscalização ali dentro. Então, você quando faz, eu sou engenheiro, você quando faz um projeto quando você vai colocar isso na prática o projeto nunca é igual a prática, a prática é a operação, então acho que foi feito um edital com a maior qualidade, eu desafio qualquer pessoa a pegar os editais dos outros municípios e comparar com outros municípios e ver o preciosismo que foi feito isso, principalmente pela equipe do Marcolini, a parte técnica, a equipe do Bruno, Procurador, que também viu toda a parte jurídica, então a coisa casou de uma forma que eu acho que hoje, esse edital de Niterói, está servindo até de referência para outros municípios.

Vereador Gallo: - Agora, qual é a pasta responsável para poder fazer uma análise, se maior do que aquele fixado no edital se haveria uma redução? Qual é o órgão responsável? Era do Marcolini? ...

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só Gallo, eu acho que quando o tempo vai passando as coisas vão se desarrumando, é a teoria do caos que está muito em voga, o universo tende a se desarrumar e essa desarrumação você precisa de vários órgãos que entrem e façam uma análise profunda, não existe, digamos assim, hoje, por exemplo, tem a Associação de morador que vai lá reclamar com o Prefeito, o Prefeito escuta a Associação, aí ele recorre a Procuradoria, a Procuradoria diz, não, você tem razão, aí vai

ao técnico, então pode ver a administração pública como uma coisa estanque, como uma coisa de feudos, todo o mundo trabalha um pouco para que um projeto, para que um edital, para que alguma coisa se concretize. Agora, os órgãos de fiscalização, hoje até a população, se ninguém levantar nenhuma uma lebre, se ninguém levantar nada, não se evolui, então eu acho que isso aí agora, depois que foi feito você tem acompanhar mensalmente, ver qual é a progressão disso, ver aonde isso está evoluindo ou involuindo para poder se fazer os ajustes.

Vereador Gallo: - Para não cometer injustiça porque acho que estou entrando na área do Marcolini, o senhor era Presidente da EMUSA, o que geria em torno da EMUSA, o senhor era responsável por quais setores da Prefeitura?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu era responsável pela EMUSA e Secretaria de Serviços Públicos e Transportes, de um formato que já vem de muito tempo a Secretaria trabalhando junto com a EMUSA.

Vereador Gallo: - Então o Prefeito não estava errado quando num discurso ele falou que você era um super Secretário, engloba aqui três empresas, uma empresa como a EMUSA, a Secretaria de Transporte e Serviços Públicos, basicamente são 40 a 50% dos serviços prestados à cidade de Niterói. Agora, está havendo, senhor Mocarzel, aquisição e utilização de novos veículos como obrigação da nova concessão, quem define que linhas serão utilizadas esses novos veículos, o poder público ou empresário? Os consórcios utilizam esses novos veículos com ar condicionado apenas na zona sul de Niterói ou nos bairros mais carentes também?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Gallo, toda essa parte técnica a gente tem uma empresa que analisa isso, que é a NITTRANS, ela faz todo um estudo para poder chegar a essa conclusão, aonde você precisa melhorar, aonde você precisa colocar mais, quer dizer, isso tudo demanda estudo e a nossa NITTRANS é a empresa que foi criada exatamente para isso, para fazer esses estudos.

Vereador Gallo: - Pelo conhecimento do senhor, o senhor acha que foi feito? Que os bairros menos favorecidos, mais carentes, também foram contemplados?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Gallo, eu acho que aí é uma questão de conversar com o responsável, a pessoa que era responsável pela NITTRANS que ele vai explicar com riqueza de detalhes, porque quem faz o estudo fica com a matéria muito clara na cabeça, eu como Secretário tinha uma visão mais geral, essa visão mais aprofundada eu acho que o doutor Marcolini vai poder responder isso bem.

Vereador Gallo: - Mas tem que convir Mocarzel que a NITTRANS é subordinada a Secretaria de Transporte, a qual o senhor era o responsável, então as perguntas estão contemplando, porque transferir para o Presidente da NITTRANS então era melhor eu não ter convocado o senhor e fazer essas perguntas para o senhor Sérgio Marcolini porque como Presidente da EMUSA que tem também a Secretaria de Transporte e não saber, mas como o Sérgio Marcolini, se der tempo vai ser ouvido hoje, vamos ver se consegue complementar essas perguntas que o senhor não está tendo condição de responder. A oitava pergunta: a atual concessão é operada por consórcio, certo? Se uma determinada empresa deixa de prestar

o serviço com qualidade, quem responderá por isso? Se as duas concessionárias não tiverem prestando um bom serviço, quem são os responsáveis por esse serviço mal prestado?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, isso é uma parte jurídica que a Procuradoria poderia te responder bem isso, como vai ser a destituição, digamos, dessa empresa que faz parte do conjunto de empresas que operam o sistema? Isso é uma coisa extremamente complexa do ponto de vista jurídico para saber qual é a sanção, qual é a punição, até para que as empresas se adéquem. Eu, como engenheiro que sou, eu não poderia afirmar que tem que fazer isso, tem que tirar a empresa, eu realmente se eu falasse juridicamente para você eu cometeria algum erro aqui.

Vereador Gallo: - Então a Procuradoria pode responder se deixarem de prestar o serviço? Diante desse novo modelo de concessão, poderá haver a criação de novas linhas e extinção de outras, quem definirá qual a empresa do consórcio que vai executar essa ou aquela linha ou o poder público ou os empresários que vão ser os responsáveis?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso é parte jurídica também Gallo, essa parte jurídica eu sinceramente não domino tanto, gostaria de ter feito Direito também, até porque os tempos atuais pedem muito isso.

Vereador Gallo: - Mas quem tem o poder de fiscalização é a Secretaria de Transporte.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, mas quando um fiscal levanta alguma coisa é tudo isso enviado a Procuradoria para que o poder público não cometa algum erro e tenha que indenizar depois, então tem que passar pela Procuradoria para a Procuradoria instruir o processo e instruir a ação futura do fiscal.

Vereador Gallo: - Agora, senhor Mocarzel, por que todos os veículos da cidade não utilizam ar condicionado? Qual é o critério? Por que há essa diferença?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho, não posso falar aqui agora, mas eu acho que já vem lá de trás, alguma coisa que vem lá de trás porque já há muito tempo que alguns ônibus em Niterói têm ar condicionado e outros não. Isso aí eu também não poderia te responder porque.

Vereador Gallo: - Não, mas o senhor assinou o contrato de concessão, lá está garantindo, então eu acho que pelo menos o senhor poderia ter se preocupado mais em estudar, quando falo estudar é o contrato da licitação que ganharam os consórcios TransOceânica e TransNiterói para poder dar alguns dados importantes para que essa CPI possa elaborar um Parecer, eu como relator vou ter que ir lá procurar, então não sabe porque os ônibus, todos eles, não tem ar condicionado.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Gallo só para te falar como foi feito esse procedimento todo, a partir do momento que eu faço um ofício ao Prefeito, o Prefeito vai mandando para os órgãos e as coisas vão evoluindo, chega na NITTRANS e feito todo esse estudo de como melhorar o sistema, não só de tempo, de conforto, de tudo que se possa fazer para melhorar a qualidade do transporte na cidade, então isso aí, digamos assim, são pormenores que um processo desse, tem mais de seis mil folhas, e essas folhas vão se enriquecendo de outras folhas para que o poder público possa enxergar todas as necessidades que a população tem, pode ser que, às vezes, dentro desse Estudo Técnico, que não é da minha parte, o Marcolini com a NITTRANS, com a Beth, uma equipe de alto gabarito, junto com o Jaime Lerner,

fizeram todo esse estudo, mas eu não poderia chegar para você e falar, não eu desconheço, não é isso, é uma questão de divisão de trabalho, de divisão de tarefas, para você chegar a um contrato que seja o melhor possível para a população.

Vereador Gallo: - Qual é a forma que o poder público tem de fiscalizar o movimento financeiro das empresas dos consórcios para fins de visualizar o equilíbrio econômico financeiro?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Gallo, olha só, o movimento financeiro de uma empresa, eu falei aqui da política do New Deal, você tem uma Procuradoria, toda essa parte que é mais, digamos assim, mais etérea, é menos palpável, ela carece de fundamentação jurídica para se fazer, então toda vez que houver a necessidade de se enxergar melhor esse tipo de situação que você acabou de abordar, a Procuradoria vai se pronunciar e ela vai dar as diretrizes, e essas diretrizes partem sempre da parte jurídica da Prefeitura.

Vereador Gallo: - Eu acho importante senhor Presidente a gente convocar também o Procurador Geral, até para a gente definir umas perguntas, alguns pontos importantes quando se fala no equilíbrio econômico financeiro das empresas dos consórcios, então eu acho importante.

Vereador Bruno Lessa: - Se Vossa Excelência me permite Vereador Gallo indo um pouco além, o Presidente da Comissão de Licitação, foi convocado.

Vereador Gallo: - É minha ante penúltima. Por que o edital de licitação estabeleceu como critério de pontuação a existência de garagens, número de frota e conhecimento do sistema? Isso não beneficiou as empresas que já operavam o transporte em prejuízo das demais concorrentes?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso é outro Termo Técnico que foi estabelecido pelo Estudo do Jaime Lerner, pelo Estudo da NITTRANS, agora eu posso te falar uma coisa, você imagina, só falando assim por alto, imagina se uma empresa ganhasse e a garagem fosse lá em Saquarema, enguiçou um ônibus, vai a Saquarema. Eu uma vez fiz uma licitação e coloquei o seguinte, você quando paga o asfalto, você paga tonelada vezes quilômetros, eu exigi que a usina de asfalto ficasse num raio de vinte quilômetros, não tinha nenhuma na época, foi há muito tempo atrás, e o Tribunal de Contas falou "você não pode agir dessa forma, você não pode limitar, agora você faz o seguinte só paga aquilo", então eu falei se eu deixar isso em aberto vai chegar um cara com uma usina de asfalto de Caxias e vai conseguir jogar uma tonelada de asfalto por dia. Eu não estou falando nesse caso, não fui eu que elaborei isso, não foi a Secretaria, foi a NITTRANS, mas quando eu elaborei algumas obras para a cidade a gente previa uma forma de garantir que aquele serviço fosse realizado e fosse bem realizado, então o homem público tem que tomar algumas precauções principalmente nessa parte técnica, você imagina de enguiço, de reboque, uma série de coisas. No edital não era uma matéria que eliminava, era pontuada, as pessoas recebiam pontos.

Vereador Gallo: - Senhor Mocarzel, a gente discute muito aqui, inclusive nosso companheiro Renatinho aqui presente, o companheiro Paulo Eduardo e é uma questão que a gente já vem discutindo anos nessa Casa, por que a tarifa de Niterói, por quilômetro rodado é idêntica a aquela praticada no Rio de Janeiro e que as linhas são muito mais longas? Por que a tarifa de Niterói é tão cara? Vamos dar um exemplo, Rio de Janeiro: Praça XV/Itaguaí, você anda cinquenta e três quilômetros, com a mesma dificuldade, com

trânsito caótico, você vai pagar dois reais e setenta e cinco centavos, aí você anda aqui, quilômetro menor, e paga de tarifa praticamente o mesmo valor, por que? Por que essa diferença de quilômetro e o valor da passagem? Por que a tarifa de Niterói é tão cara?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, eu não sei porque você está falando que ela é cara, mas existe uma coisa que é prevista até no caderno EMOPE chamado embarço. Você quando está fazendo uma obra em que essa obra tem que passar por locais onde tem muito trânsito, muito embarço, o tempo que se perde com equipamento, o tempo que se perde para a obra sair do chão e ser realizada é muito grande, então o embarço é até previsto, o caderno EMOPE prevê, se for numa zona urbana muito conturbada. Niterói está um embarço no trânsito danado, é um grande embarço. Agora, você vê o seguinte, quando você pega uma linha mais longa já são corredores mais expressos em que a fluidez do tráfego é maior, agora você trabalhar no meio desse caos que às vezes fica a cidade, e a gente sabe, a gente tem consciência que ultimamente o trânsito tem sido, já alguns anos o trânsito na cidade tem aumentado muito até pelo número de carros que está sendo regularizado em Niterói, mas eu acho que Niterói está dentro da região metropolitana, igual ao Rio, um trajeto mais longo, um mais curto. Eu prefiro fazer um trajeto mais longo que eu leve dez minutos do que um curto que eu leve uma hora. Então existem nuances que as pessoas avaliam isso, mas eu acho que a qualidade do transporte na cidade é muito bom.

Vereador Gallo: O senhor costuma geralmente também se deslocar na cidade usando transporte público?

Senhor José Roberto Mocarzel: - Não, mas eu observo, toda vez eu paro e vejo as paradas de ônibus, no Rio você tem filas quilométricas de pessoas, você passa ali em frente da estação ferroviária, descendo da ponte, você vai ver aquela loucura, Niterói já não tem essa loucura, as pessoas tem o acesso mais fácil aos ônibus, isso ninguém negar. Lá se fica uma hora, duas horas numa fila. Então, é uma questão de observação, eu sempre observei, olhava as paradas, olhava os ônibus se estavam cheios.

Vereador Gallo: - Está bom. Para encerrar senhor Presidente, só para tirar dúvida para quem as pessoas devem recorrer, quem deve fiscalizar os consórcios quanto ao atendimento das obrigações prevista no contrato de concessão e no edital? Qual é órgão responsável? A quem deve ser encaminhado? Na sua gestão quem era o órgão responsável?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, pode ser encaminhado para a Secretaria de Transportes, pode se encaminhado para a Secretaria Executiva do Prefeito, existem pessoas que querem reclamar, mas querem ir direto ao Prefeito, quer uma intervenção do Prefeito, quer que ele tenha conhecimento daquilo. Então, o serviço público, como eu falei, ele não é estanque, pode entrar por vários caminhos, agora existe uma fiscalização dos fiscais do sistema viário que juntamente com a NITTRANS operam junto a cidade, estão abertos, você pode entrar até na NITTRANS com as reclamações, isso tudo vai ter um encaminhamento que vai passar por vários órgãos com certeza.

Vereador Gallo: - Eu queria encerrar senhor Presidente, antes eu mencionei aqui dois Vereadores, eu queria mencionar também o Renato Cariello, o Beto da Pipa, o Cal, Presidente Bagueira, Andrigo, estão presentes, e fazem parte também dessa luta diariamente na cidade de Niterói tentando de alguma forma,

infelizmente o poder legislativo não tem o poder de decisão em relação a executiva, mas com certeza eu faço parte de uma Câmara que tem o interesse público muito grande nas questões da cidade de Niterói. Eu queria agradecer o senhor Mocarzel, agradecer ao Presidente e aos demais membros pela paciência que tiveram em deixar prorrogar um pouco o prazo estipulado pelo Presidente.

Vereador Bruno Lessa: - Eu agradeço a Vossa Excelência as suas perguntas, queria oficialmente saudar os Vereadores Renato Cariello, o Beto da Pipa, Cal, nosso Presidente Paulo Bagueira, o Vereador Andriago, Vereador Paulo Eduardo, o Vereador Renatinho que estão conosco acompanhando a sessão da Comissão e dizer que se Vossas Excelências quiserem fazer o uso da palavra também direcionando perguntas, posteriormente terão oportunidade. Saudar também os ex Vereadores Alaor e Pedro Eu vou iniciar as minhas perguntas ao senhor Mocarzel, primeiro, senhor Mocarzel, o senhor durante o governo no ex Prefeito Jorge Roberto Silveira foi Presidente da EMUSA e acumulou o cargo como Secretário de Serviços Públicos Trânsito e Transportes durante todo o governo.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Exato.

Vereador Bruno Lessa: - Na estrutura da Secretaria de Serviços Públicos Trânsito e Transportes, a NITTRANS é um órgão que faz parte dela?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não, a NITTRANS é independente, claro que todo o órgão tem uma vinculação até operacional, mas o Presidente da NITTRANS ele é o gestor.

Vereador Bruno Lessa: - Mas há uma vinculação institucional?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Ele responde por todos os atos dele e não nenhum Secretário.

Vereador Bruno Lessa: - E a EMUSA também é vinculada a Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transportes?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Juridicamente não, ela é independente, é uma empresa pública, agora, a EMUSA sempre trabalhou ligada a Secretaria de Serviços Públicos, por que? Como empresa você tem mais agilidade, uma Secretaria, digamos assim, qualquer coisa tem que passar até pela Secretaria de Administração, Procuradoria, você leva muito tempo nessa burocracia, então a Secretaria de Transportes sempre trabalhou junto com a EMUSA.

Vereador Bruno Lessa: - E com a NITTRANS na formulação da política de transportes do município.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Também, com a NITTRANS, por exemplo, a EMUSA trabalhou muito com a NITTRANS, são duas empresas, a NITTRANS é o que Marcolini?

Vereador Bruno Lessa: - Autarquia? Empresa pública? Empresa de economia mista.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Empresa de economia mista, então sempre trabalhou lado a lado para que houvesse uma harmonia maior, as execuções.

Vereador Bruno Lessa: - E como Secretário de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte quais foram as políticas elaboradas pela Secretaria na área do trânsito e do transporte na cidade?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Essas políticas de trânsito ficavam todo o planejamento a cargo da NITTRANS, a NITTRANS fazia todo o planejamento disso.

Vereador Bruno Lessa: - Mas há uma incoerência então no nome da Secretaria, porque a Secretaria se chama Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transportes e ela não faz nada relacionada a trânsito e a transportes?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho até que não acabaram como Secretaria de Transportes por causa de determinadas benesses do Governo Federal e até do Governo Estadual, teria que ter um representante como Secretário, mas na prática não funciona dessa maneira, é só para falar que o município não tem uma Secretaria de Transporte.

Vereador Bruno Lessa: - Mas há subordinação organizacional dentro do quadro da Prefeitura ou jurídica da NitTrans a Secretaria?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não existe essa subordinação, existe independência e trabalho de operação conjunto, não existe subordinação.

Vereador Bruno Lessa: - E por que Vossa Senhoria é signatário do contrato de concessão?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, é o que eu acabei de falar. O município precisa de uma Secretaria, às vezes para pegar financiamento em Brasília, para pegar recursos, projetos, então ela tem que ter um determinado status de Secretário para chegar lá e se apresentar como Secretaria, mas toda essa parte dos estudos, o planejamento é todo feito pela NITTRANS.

Vereador Bruno Lessa: - Mas Vossa Senhoria como signatário do contrato de concessão teve participação na formação dessa atual concessão, na formação do contrato, porque representa o poder público assinando a mesma juntamente com o ex Prefeito Jorge Roberto Silveira, são os dois signatários representantes do poder público, correto?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Correto, para ficar bem claro. Quando o Prefeito nomeia comissão intergovernamental, essa comissão ela começa reunir todos os elementos para formatar um edital e formatar um contrato após, que já vem em minuta, para, feita a licitação ser assinado esse contrato. Então veja só, esse pessoal todo pega parte da Procuradoria a parte jurídica, pega do Marcolini a parte técnica, isso tudo é mandado ao Secretário para o Secretário, em termos de minuta, analisar, dá uma olhada para ver se está tudo ok, e encaminhar à Procuradoria para ver se essa minuta tem algum erro, jurídico ou o que ela enxergar. E foi o que aconteceu, foi para a Procuradoria, a Procuradoria analisou tudo, devolveu ao Secretário, o Secretário reencaminhou para a Comissão de Licitação, que é soberana e independente. Foi feita a licitação, é homologado lá, aí a Comissão de Licitação homologa até juntamente com o Secretário, para vincular, e aquilo vai ao Prefeito para o Prefeito também homologar, aí são feitos os contratos, aí, vamos lá sobre os contratos, alguém tem que se responsabilizar por um contrato, a Procuradoria não pode, a NITTRANS é uma empresa, aí você bota a administração direta, poderia até ser a Secretaria de Administração, se fosse o caso, poderia, mas o que é mais coerente? Secretaria de Transporte.

Vereador Bruno Lessa: - Uma parte importante da fala de Vossa Senhoria, é que Vossa Senhoria fala que se considera responsável em nome da administração pública direta pelo contrato de concessão e é

justamente por isso, por Vossa Senhoria ser um dos signatários que se dá o seu depoimento, por essa questão.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não, eu não me considero responsável, a Secretaria que eu ocupo foi escolhida para gerir esse contrato futuro, depois que ele foi feito.

Vereador Bruno Lessa: - E Vossa Senhoria como Secretário.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não, mas não é responsável pelo contrato, esse contrato foi elaborado pela Procuradoria, Comissão de Licitação, vários membros, Secretaria, não sou responsável pelo edital, eu sou responsável, seria não sou mais Secretário, pela gestão dele depois.

Vereador Bruno Lessa: - Mas por aquele contrato é responsável porque Vossa Senhoria assina o contrato.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Veja só, existem dois tipos de responsabilidade, a responsabilidade pela feitura.

Vereador Bruno Lessa: - E pela execução.

Sr. José Roberto Mocarzel: - E pela fiscalização depois, então, se tiver alguma coisa errada, com certeza, como é colocado Secretaria de Transporte, qualquer órgão que receber vai encaminhar para a Secretaria de Transporte com a denúncia, com a reivindicação, entendeu?

Vereador Bruno Lessa: - Falando do contrato, inicialmente Vossa Senhoria falou em uma resposta dada ao Vereador Gallo se compararmos o transporte de Niterói com o do Rio de Janeiro, o de Niterói é muito melhor. Vossa Senhoria considera o transporte de Niterói muito bom? O transporte público?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não, eu não falei isso, eu falei que ele é muito melhor do que o Rio de Janeiro, que eu acho caótico, agora acho que temos muito caminho a percorrer, e o primeiro caminho foi a Prefeitura de Niterói, na gestão do Prefeito Jorge Roberto, contratar uma das maiores autoridades, agora, o Projeto do Jaime Lerner está prontinho aí, tomara que o nosso Prefeito atual, o Rodrigo, consiga fazer várias coisas que estão ali no Projeto do Jaime Lerner. Se nós seguirmos essa bíblia aqui agora a cidade de Niterói só vai lucrar e eu prezo muito isso, todo cargo público que eu ocupei eu nunca joguei fora o que meu antecessor fez, eu sempre procurei pegar aquilo e com total despojamento político e só foco técnico, seguir aquilo, desde aquilo fosse bom, claro que na minha opinião, na opinião do Prefeito que eu o servia, do Secretário, e se aquilo fosse bom ou tivesse eu só seguiria aquilo, e acho que esse trabalho que o Marcolini fez, que foi um trabalho, digamos assim, muito precioso, a Beth também, ela participou disso, a Paola da NITTRANS, vai ser de uma valia muito grande, talvez a gente passe muito tempo sem está dentro dessa Casa Legislativa falando de problemas de trânsito.

Vereador Bruno Lessa: - Falando do contrato de concessão da qual o senhor é signatário e falou que após a execução dele seria responsável também por parte da fiscalização desse contrato, algumas questões no contrato me chamam a atenção, como, por exemplo, a gratuidade aos idosos, que é assegurada pelo Estatuto do Idoso para aqueles que tem mais de sessenta anos de idade, ela, pelo contrato de concessão de transporte público de Niterói, o idoso tem que fazer o Rio Card e não pode entrar somente com a carteira de identidade. O senhor considera essa Cláusula justa com os nossos idosos?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereador, Presidente, deixa eu te falar, essa parte jurídica de Estatuto quem dá todo esse subsídio, como eu falei, é a Procuradoria, agora, eu como pessoa física, como cidadão, eu acho que o idoso tem que ter todas as regalias do mundo. O Brasil é um país que sempre maltratou muito o idoso, então eu acho que é a hora de reverter isso, tudo o que se puder fazer para que o idoso tenha esse final de vida com uma certa tranquilidade, sem esses atropelos todo, às vezes aguentando indignidade seria muito bom.

Vereador Bruno Lessa: - Mas me parece um pouco contraditória a fala de Vossa Senhoria porque a medida que releva a importância do idoso, o respeito com qual o poder público e toda a sociedade deve tratá-lo, mas o senhor seria signatário de um acordo, de um contrato entre Prefeitura e consórcio que é lesivo aos idosos, por isso a minha pergunta, porque na minha opinião, isso certamente constará do relatório final dessa Comissão, porque creio que seja também a opinião do Vereador Gallo, é uma injustiça com quem tem mais de sessenta anos a necessidade de apresentação do Rio Card e não apenas da carteira de identidade, é isso as empresas fazem por que? Porque o contrato de concessão prevê essa grande injustiça. E falando do contrato de concessão, o contrato veda a sub concessão, o consórcio TransNit, vitorioso para operar uma das áreas da cidade, ele inicialmente foi composto apenas por quatro empresas, Brasília, Ingá, Peixoto e Barreto, e no início de dezembro de 2012 houve um aditivo ao contrato de constituição desse consórcio acrescentando a empresa Araçatuba nesse consórcio, então a Araçatuba só entrou no consórcio no início de dezembro. Como Secretário de Serviço Público, Trânsito e Transporte o senhor pode dizer como a empresa Araçatuba operou nesses seis meses e se houve a anuência da Secretaria com tal situação?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Houve anuência. O consórcio TransNit entrou com um documento na Prefeitura dizendo que a entrada de mais uma empresa seria importante para o consórcio gerir, melhorar a qualidade de transporte na cidade, essa foi o primeiro ponto, eles entraram, e entraram anexando um estudo, digamos assim, jurídico de direito administrativo de uma das maiores autoridades que eu considero no Brasil em direito administrativo, doutor Diogo de Figueiredo Moreira Neto, e quem conhece sabe que o doutor Diogo é completamente técnico, então entrou com esse documento, o que eu fiz? Peguei o documento e mandei para a NitTrans, e pedi a NitTrans para dar uma avaliada, a NITTRANS avaliou tecnicamente, aliás nem primeiro, depois ela avaliou tecnicamente, primeiramente ela pegou, por excesso de precaução, mandou para a Procuradoria. A Procuradoria deu um parecer dizendo que teria que ser escutado a NITTRANS, a Subsecretaria de Trânsito para depois ela formatar isso tudo.

Vereador Bruno Lessa: - Mas como essa empresa operou seis meses após a licitação, já que ela não venceu a licitação, não participou do consórcio vencedor?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Veja só, essa empresa não participou por alguma razão, depois o consórcio vem e pede para colocar dizendo que isso ia melhorar o desempenho das empresas entrando mais uma empresa. Isso vai para a NITTRANS, a NITTRANS dá um parecer favorável, vai para a Subsecretaria de Transportes que dá um parecer favorável, vai para a Procuradoria, a Procuradoria diz que não existe

nenhum tipo de óbice legal e aí essa empresa é aceita. Quer dizer, se a gente avaliar, analisando friamente, não houve nenhum prejuízo para o poder público, pelo contrário, só melhorou, porque você botou mais uma empresa para operar, então quer dizer, isso tudo passou por todos os trâmites legais.

Vereador Bruno Lessa: - Perfeito, mas a pergunta não se direciona a entrada da empresa feita a partir de uma série de pareceres técnicos. A pergunta direciona, houve uma licitação, dois consórcios ganharam o direito de explorar o transporte da cidade pelos próximos vinte anos, durante seis meses uma empresa que não era parte de nenhum desses consórcios operou e explorou o sistema, como essa empresa durante seis meses, explorou esse sistema sem fazer parte do consórcio? Em que pese que há parecer técnico favorável, antes desse parecer, durante seis meses essa empresa explorou sem ter ganho a licitação, como isso ocorreu?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Presidente eu não sei, cada um sabe a pedra que tem no sapato, eu não sei porque eles não participaram, eles não participaram.

Vereador Bruno Lessa: - Sim, mas como poder público alguém tinha que ter na Prefeitura atentado para o fato de uma empresa que não estava compondo o consórcio está explorando o serviço na cidade, ninguém reparou nisso? Uma empresa que opera duas linhas, quarenta e sete e trinta, que passam por áreas intensamente povoadas na cidade.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu desconheço isso, desconheço que eles operavam, para mim eles estavam operando após todos os procedimentos legais.

Vereador Bruno Lessa: - Qual o órgão da Prefeitura que autorizou a entrada da Araçatuba?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não foi um, foi a NITTRANS, foi a Subsecretaria de Trânsito, a Procuradoria.

Vereador Bruno Lessa: - Então não houve a Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transportes?

Sr. José Roberto Mocarzel: - A Subsecretaria de Transportes é ligada a Secretaria.

Vereador Bruno Lessa: - Sim, mas a Secretaria de Serviços Públicos de Trânsito e Transporte não percebeu durante esse período de seis meses a atuação da Araçatuba?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu desconheço isso.

Vereador Bruno Lessa: - Ok. Mais uma vez com relação ao contrato de concessão, uma das vantagens que os Estudos Técnicos apresentados do processo licitatório foi com minúcia analisado por essa Comissão, estabelece a questão dos corredores exclusivo de ônibus, que reduziriam um tempo, enfim, e o próprio presidente do SETREJ em depoimento a essa Comissão realmente falou, citando o exemplo do corredor da Alameda, que o tempo, o percurso de viagem daquela distância foi reduzido de quarenta e sete para vinte e três minutos, praticamente um pouco mais de 50%. Então, com a expectativa de implantação desses corredores, há também uma expectativa de diminuição de gastos dos empresários com os seus ônibus, porque o percurso passa a ser menor e em menor tempo, com isso, esses dados inseridos na tabela do Geipot, a passagem deveria reduzir, para surpresa nossa o contrato de concessão estabelece na sua cláusula 5.4, se eu não me engano, que o reajuste passará a ser anual através do índice inflacionário do

IPCA, ou seja, a planilha utilizada pelos próximos vinte anos será a planilha de 2012 que fixa a tarifa em dois e setenta e cinco sempre atualizada pelo IPCA. Com o advento das linhas exclusivas de ônibus, com a redução dos custos dos empresários, agora comparando com o reajuste que passa a ser feito pelo IPCA, não vai haver uma aumento dos lucros dos empresários que poderia ser repassado para os usuários, mas não vai ser passado, ou seja, a adoção desse sistema pelo reajuste do índice do IPCA não é lesiva para o contribuinte, para o usuário?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Presidente, agora é uma questão de fiscalização e bom senso, isso tudo agora, tudo o que for acontecendo. Como eu falei inicialmente faz uma receita, essa receita algumas coisas, às vezes, precisam de ser mexidas e a verdade aparece na hora que tem que aparecer, apareceu agora, com esse movimento todo que o Brasil teve, reduziram a passagem, não deixaram aumentar, alguns municípios até reduziram a passagem, hoje saiu no jornal que a Presidente está colocando dois bilhões e pouco para poder fazer, as concessionárias teriam que aumentar os pedágios em 50% para poder fazer o que estava previsto nos contratos, nas reformas das pistas e tal. Então, o Governo Federal vai entrar com dois bilhões e duzentos milhões, se não me engano, então claro que eu acho que agora, quer dizer, que é o papel de todos, papel da sociedade, papel dos Vereadores, isso aqui precisa dar uma arrumada e aí é a questão de operação, fiscalização, de trabalho, questão de trabalho.

Vereador Bruno Lessa: - Mas a pergunta em si é o seguinte: por que a adoção do índice do IPCA no reajuste dos contratos?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, essa formulação, todos os itens foram feitos, a parte técnica foi feita lá com o Marcolini. Então, quando o edital vem a gente manda para ver se tem alguma ilegalidade, ele vem para mim, eu mando para a Procuradoria, a Procuradoria diz que não tem nada ilegal, então são estudos que são feitos, mas a escolha disso eu não posso precisar para você porque foi escolhido esse índice, agora existem vários índices no País que você pode escolher, e também porque, eu me recordo de alguma coisa aqui, o Gallo até falou isso, essa planilha já está um pouco ultrapassada também, essa planilha de cálculo ela vem lá de trás, ela já está ultrapassada, ela tem que ser modernizada e uma forma de modernizar essa planilha é você ver outros itens. Eu estava num debate que falaram, eu esqueci, uma coisa que tem que ser agregada a isso, você não pode ver só dessa forma agora, tem que ver produtividade, lembrei. Então, tem que ver certas coisas para mexer com essa planilha, ela não pode ser tão rígida como ela vinha sendo.

Vereador Bruno Lessa: - Mas ela se tornou super rígida porque vai ser a mesma planilha pelos próximos vinte anos, a planilha não vai mais mudar, esse é o problema do contrato.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas, qual era a outra referência que se tinha?

Vereador Bruno Lessa: - O correto seria todo o ano ser elaborada uma nova planilha de custos.

Sr. José Roberto Mocarzel: - A planilha é elaborada, mas a fórmula dela não, entendeu?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, mas a fórmula poderia ser alterada, a questão é que a partir do ano de 2012 a tarifa vai ser reajustada anualmente pelo IPCA e não pela elaboração de uma nova planilha.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, isso que eu acabei de falar, essa planilha, no momento, ela já estava defasada, ela já estava começando a caducar, precisava de novos, digamos assim, de novos horizontes.

Vereador Bruno Lessa: - E a medida adotada pela Prefeitura então foi acabar com a planilha e fazer o reajuste pelo índice inflacionário, compreendo. Com relação a planilha, qual a equipe que a Prefeitura tinha para elaborar essa planilha? Quais eram os técnicos? Os nomes deles, as funções? Vossa Senhoria sabe dizer.

Sr. José Roberto Mocarzel: - É uma equipe da Subsecretaria que é o Acir o outro nome é o José Maria. Acir e José Maria.

Vereador Bruno Lessa: - O senhor sabe o sobrenome?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Acir Lopes dos Santos e José Maria G. Melo.

Vereador Bruno Lessa: - Obrigado. No Estudo de viabilidade, no Estudo Técnico que fundamenta o processo licitatório, há um estudo específico, se não me engano saiu no volume dois, que foi contrato pelo SETREJ, consta com a logomarca do SETREJ inclusive, o senhor não considera injusto que as empresas participantes do SETREJ que ganharam a licitação tenham participado desse processo de certa maneira foi embasado por um Estudo Técnico elaborado pelo próprio SETREJ? Injusto e imoral.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Tem vários Estudos Técnicos, especificamente qual que você está se referindo? Você tem o número da folha?

Vereador Bruno Lessa: - É o que consta no volume dois do processo licitatório, encaminhado pelo Superintendente do SETREJ, pelo Ofício de 97 de 2011, assinado pelo senhor Márcio Barbosa, elaborado pela empresa SINERGIA, folha duzentos e cinco.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas a SINERGIA é uma empresa...

Vereador Bruno Lessa:- Mas contratada, no caso, pela SETREJ.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, toda essa parte de estudo técnico o Marcolini vai te responder com profundidade, porque tem certas tramitações que foram internas dentro do órgão que ele presidia, tanto coisa que eu fazia nessa Prefeitura que eu não posso saber um detalhe, mas ele vai, como participante desse processo todo, ele vai elucidar isso.

Vereador Bruno Lessa: - O senhor sabe se empresas que não obtiveram vitória de suas propostas na licitação eram filiadas ao SETREJ?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu não conheço filiação de empresa no SETREJ.

Vereador Bruno Lessa: - O projeto ele se pauta muito, como eu disse, na questão das faixas exclusivas, há alguma penalidade prevista pelo poder público a ser aplicada para as empresas caso essas faixas exclusivas não sejam aplicadas?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Na parte de sanções do contrato está previsto isso.

Vereador Bruno Lessa: - E qual é a sanção?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Deixa eu consultar aqui a parte do contrato. Cláusula décima terceira: Sanções, tem vários itens e sub itens, multa, suspensão...

Vereador Bruno Lessa: - No período que Vossa Senhoria era gestor, foi aplicada alguma sanção para as empresas ou para os consórcios por parte da Prefeitura.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Que eu me lembre não, pode ter havido, mas eu não me lembro, agora, era um processo muito novo, um processo que está se ajustando.

Vereador Bruno Lessa: - Então, de que há conhecimento, não houve nenhuma sanção.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não tenho conhecimento, mas pode ter havido porque nem tudo chega ao Secretário, os fiscais têm autonomia, o fiscal pode fazer o trabalho dele independente do Secretário.

Vereador Bruno Lessa: - Qual foi a participação do senhor no edital de licitação, na formatação dele?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Na formatação praticamente nenhuma.

Vereador Bruno Lessa: - E quem foram os responsáveis pela formatação? Se o senhor puder me informar os nomes também.

Sr. José Roberto Mocarzel: - A parte técnica foi o doutor Marcolini junto com a assessoria que ele tinha do doutor Jaime Lerner, na parte jurídica foi a Procuradoria do município.

Vereador Bruno Lessa: - Na pessoa de?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Foi doutor Bruno Navega. Veja só, isso foi, digamos assim, o crivo, sendo que o Marcolini fez toda a parte técnica, agora, toda a Comissão de licitação, todos esses membros de vários órgãos da administração municipal participaram da elaboração disso.

Vereador Bruno Lessa: - O senhor falou em uma pergunta feita pelo Vereador Gallo, quando ele perguntou sobre o critério de pontuação do edital e falou sobre o critério de garagens, que é o maior critério, que dá mais pontuação, de um a cem ele dá trinta pontos, o senhor falou "imagina se uma empresa de Saquarema ganhasse", exprimindo um pensamento de que seria difícil se a garagem estivesse lá.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Se a garagem estivesse lá.

Vereador Bruno Lessa: - Uma empresa com garagem em Saquarema ganhasse.

Sr. José Roberto Mocarzel: - E não tivesse garagem em Niterói.

Vereador Bruno Lessa: - E não tivesse garagem em Niterói.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Ela pode ser de Saquarema e ter garagem em Niterói e ela podia entrar, é claro.

Vereador Bruno Lessa: - Mas uma empresa com garagem distante. O senhor acha que esse é mesmo o principal fator a ser avaliado numa licitação de transportes coletivos pelos próximos vinte anos? Porque foi o principal fator utilizado no edital de licitação, é o que dava trinta pontos.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, são vários critérios de avaliação.

Vereador Bruno Lessa: - E o principal era a garagem.

Sr. José Roberto Mocarzel: - São vários critérios, então, como eu te falei, essa elaboração do edital não foi minha, não fui eu quem usei esse critério. O edital passa por mim depois para eu dá uma olhada nele e mandar para a Procuradoria para a Procuradoria ver se tem algum óbice legal, então quer dizer, na

realidade todo esse trabalho foi feito por um conjunto de pessoas, não existe nenhuma interferência minha em colocar uma cláusula que prevê isso ou aquilo porque eu não participei da feitura desse edital. Na realidade, como Secretário, o encaminhamento passou por mim, eu vi o edital, mandei para a Procuradoria para me dar um respaldo jurídico e segui para frente com ele.

Vereador Bruno Lessa: - Durante a sua participação como Secretário e Presidente da EMUSA, o único projeto de trânsito e de transporte elaborado foi o Projeto Lerner ou houve mais algum?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho que a mãe dos projetos foi o Projeto do Lerner, agora, cada técnico ali, principalmente na área do Marcolini, dava às vezes solução que eram soluções micro, que, às vezes passou despercebida no Projeto do Lerner, soluções micro que eu digo, mas de grande alcance para o sistema viário da cidade, para o transporte da cidade.

Vereador Bruno Lessa: - Com relação a fiscalização das empresas e dos consórcios concessionários, consta em um dos anexos com as linhas a serem operadas, duas linhas de responsabilidade do Consórcio Verde, linha cinquenta e seis e cinquenta e oito que fariam a ligação entre Várzea das Moças e Itaipu e entre Sapé e Maceió, essas linhas elas constam do contrato, mas não estão sendo exploradas, houve alguma observação por parte da Secretaria no tocante a fiscalização desses consórcios com relação a essas duas linhas que não estão sendo operadas?

Sr. José Carlos Mocarzel: - As duas linhas não estão sendo operadas?

Vereador Bruno Lessa: - As duas estão previstas na licitação, linha cinquenta e seis e linha cinquenta e oito, mas elas não são operadas, elas não existem hoje, se você quiser pegar um ônibus de Várzea das Moças para Itaipu na linha cinquenta e seis você não consegue, houve, por parte da Secretaria alguma fiscalização mais incisiva com relação aos Consórcios nesse sentido?

Sr. José Carlos Mocarzel: - Eu desconheço que essas duas linhas não estão operando, mas como eu falei aqui, isso tudo é uma questão de fiscalização e ajuste. Você quando tem um processo novo que vai durar aí vários anos pela frente, esse processo vai se ajustando, então se está previsto isto tem que ter punição para a empresa que não cumpriu o previsto no contrato. Agora, quando você está implantando um sistema novo, existe todo um processo de acompanhamento disso, não pode ficar indefinidamente, às vezes por algumas razões as coisas têm uma certa dificuldade, mas não é para ficar indefinidamente sem solução.

Vereador Bruno Lessa: - Eu vou voltar um pouco a questão do IPCA para tentar ver a opinião de Vossa Senhoria nesse sentido. Se o índice de reajuste do sistema desde o ano passado depois da licitação é dado pelo IPCA, como a Prefeitura justifica que os ganhos de eficiência sejam repassados para os usuários e para o cidadão seja por novas tecnologias ou por prioridade de ônibus nas vias? Em outras palavras, se o reajuste independe das condições operacionais, como o cidadão obtém ganho de eficiência para a implantação do novo sistema utilizado?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso aí, a meu ver, é um parâmetro, agora esse parâmetro pode ser, o chefe do Poder Executivo Municipal pode ter a sensibilidade de chamar os empresários e renegociar, a gente já viu várias vezes já chamou para renegociar passe de estudantes, várias coisas podem acontecer, então a

gente não pode ver uma receita, uma coisa, digamos assim, estática, uma coisa que não vai mudar. Então, desde que haja uma prova cabal bem fundamentada que está acontecendo isso que você falou Vereador, tem que se tomar as providências, e eu acredito que o poder de pressão do Chefe do Executivo é muito grande.

Vereador Bruno Lessa: - Na sua gestão, mesmo antes da licitação quando as empresas ainda eram permissionárias, quantas fiscalizações foram feitas nas empresas? Quantas multas foram aplicadas?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereador, imagina o seguinte, eu como Secretário aqui, vários fiscais fiscalizando as empresas, isso é muito difícil você ter um conhecimento específico de cada fiscal dentro de uma empresa. O fiscal tem fé pública, o fiscal é autônomo, pelo contrário, o Secretário não pode chegar e interferir no trabalho dele, os fiscais sempre ficaram a cavaleiro, nunca receberam qualquer tipo de posição contrária minha a fiscalização deles, cada um tem que exercer a sua função, então cada um tem que exercer a sua função, então eles exerceram. Agora se você me perguntar a quantidade é impossível lembrar uma coisa dessa.

Vereador Bruno Lessa: - Mas foram feitas várias? O senhor lembra de uma multa específica, grande, por que uma empresa estava descumprindo uma obrigação contratual evidente, ou na sua memória não vem nada?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Tem memória até de Ministério Público, de responder a Ministério Público, respondi várias vezes e muitas vezes o Ministério Público averiguava.

Vereador Bruno Lessa: - Com relação aos fiscais, eles entram no orçamento da pasta que o senhor geria?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Os fiscais são os fiscais do sistema viário, e esses fiscais têm autonomia, multam e a multa vai para a Secretaria de Fazenda, eles pagam na Secretaria de Fazenda, entendeu? É um processo autônomo que já acontece aí há muitos anos. Como Secretário de Urbanismo quantos prédios se aprovou, ninguém consegue lembrar, é humanamente impossível.

Vereador Bruno Lessa: - Mas havia frequentemente fiscalização?

Sr. José Roberto Mocarzel:- Havia.

Vereador Bruno Lessa: - No modelo do New Deal de um por empresa ou não chegava a tanto?

Sr. José Roberto Mocarzel: - É o que eu estou te falando, o modelo do New Deal foi um modelo de exceção dentro dos Estados Unidos e não é uma prática que se adote aqui porque não está em época de guerra.

Vereador Bruno Lessa: - O senhor tem ideia de por que o edital de licitação não prevê que uma empresa possa propor a Prefeitura uma tarifa mais barata do que a de dois e setenta e cinco? Ou seja, o edital fixa como valor de passagem dois e setenta e cinco, o senhor tem ideia de por que não pode chegar uma empresa e falar “olha, mas eu consigo oferecer esse serviço a dois e trinta”, por exemplo.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mais uma vez eu vou falar, eu não elaborei o edital, esse edital foi elaborado por muitas pessoas, então eu não posso te responder isso.

Vereador Bruno Lessa: - Na Avenida Roberto Silveira a gestão atual reabriu o tráfego no sentido inverso em determinado horário do dia, se não me engano de cinco as oito.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Agora isso?

Vereador Bruno Lessa: - Agora, na gestão atual. O projeto prevê, o Projeto do Jaime Lerner fazendo uma evolução histórica, é quase que uma adaptação do PDT, que teve origem também no ... no João Sampaio. O projeto prevê duas vias exclusivas de ônibus na Avenida Roberto Silveira e uma em cada sentido, nessa lógica do corredor de ônibus ser o mais rápido possível, que a gente está questionando aqui a questão do IPCA. Devido a isso, o projeto não nasce já com a capacidade saturada, já que a Prefeitura atual teve que fazer essa mudança? E houve algum estudo de alternativa?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mais uma vez a NITTRANS foi quem fez todo o Estudo Técnico com o Jaime Lerner, agora você tem que partir do que você tem, se existir aquilo às vezes você não chega no ideal, você tem que partir daquilo para melhorar. O Marcolini está com essa matéria, ele estudou isso a fundo, vem estudando há três anos, há quatro anos, então ele pode te responder com requinte de detalhes porque foi feito da forma que às vezes a gente não compreende, mas que no momento tinha razão de fazer aquilo.

Vereador Bruno Lessa: - Com relação as estações de transbordo que constam no Projeto do Jaime Lerner, que é de 2009 ou 2010 Marcolini? É de 2009. Na sua gestão quantas foram construídas?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Nós, digamos assim, elaboramos os projetos, mas nenhuma chegou a ser construída.

Vereador Bruno Lessa: - Por que razão?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Porque não houve tempo, nós tivemos problemas sérios na administração e esse projeto, no Brasil se acha que um projeto dessa natureza pode ser implantando em quatro anos, mas não pode. As administrações públicas, os políticos tem que perceber a questão da continuidade, tem projetos que leva vinte anos para ser concluído, o Eurotúnel levou quantos anos? Atravessou várias administrações, então é isso, na realidade esse grande projeto ele vai ser implantado. Acho muito difícil, pode ser feito um ajuste ou outro, mas eu acho muito difícil mudar ele, pelo menos para os tempos atuais a gente tem que fazer ajustes porque pode aumentar o número de carros ou pode diminuir, vem a linha três do Metrô, várias coisas vão acontecer. Eu acho que esse projeto tem que ter continuidade, entendeu?

Vereador Bruno Lessa: - Falando do projeto, o projeto prevê três áreas operacionais e o edital ele licita apenas duas, o senhor sabe dizer por quê?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não sei, não sei dizer porque.

Vereador Bruno Lessa: - Dentro da questão da fiscalização das concessionárias uma das obrigações da Prefeitura, em específico da sua pasta...

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho que houve uma mudança, quando ele está na Comissão de licitação a Comissão é soberana, não pode, nem o Prefeito pode interferir na Comissão de licitação, ela é soberana.

Tem alguma coisa que houve modificação por alguma razão técnica, agora eu também não posso explicar isso.

Vereador Bruno Lessa: - Do ponto de vista da fiscalização, que é uma das obrigações do poder público, em especial da pasta comandada por Vossa Senhoria, o item nove ponto dois, dez, do edital, perdão, do contrato de concessão, estabelece uma prestação de contas mensal por parte dos consórcios. No período que o senhor foi Secretário, após a licitação, essa prestação de contas era feita?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho que o processo de implantação foi gradativo, primeiro, eu acho que até hoje, a gente já tem quase um ano do outro governo, o sistema não está todo implantado, então teria que se ver o que foi implantado, o que não foi, até hoje para saber o que está sendo fiscalizado, porque você não pode fiscalizar uma coisa que não foi implantado ainda.

Vereador Bruno Lessa: - Mas isso não se trata da implantação do projeto e sim de uma obrigação da concessionária que passa a valer no dia seguinte que o contrato foi assinado. Repetindo a pergunta: durante a sua gestão as empresas prestavam contas mensalmente ao poder público?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Nunca chegou nada da mim que não fizessem isso. A Subsecretaria de Transporte é quem fiscalizava junto com os fiscais, nunca chegou nada de que eles não tivessem.

Vereador Bruno Lessa: - E o senhor já teve acesso a essas prestações de contas? Já viu?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereador, a gente quando ocupa uma Secretaria, quando o fiscal multa lá na ponta, aquilo vem, caminha e chega até ao Secretário, eu estou falando que nunca chegou nada para mim, ou seja, quando não chega nada é porque as coisas estão acontecendo, elas estão funcionando. Agora, quando chega alguma notificação, alguma coisa, que o Secretário tem decidir aí sim eu poderia te afirmar, mas eu nunca recebi nada contra a implantação disso, dos fiscais.

Vereador Bruno Lessa: - E o senhor nunca teve a curiosidade de ver essas prestações de contas, de ver como estavam andando as empresas dos consórcios como Secretário.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso aí era uma coisa que ficava diretamente ligada a Subsecretaria, é uma coisa complexa e eu com essa quantidade de afazeres que eu tinha na cidade, de obras, enfim, passamos por adversidades, várias coisas aconteceram, as equipes vão tocando a vida, vão tocando o barco.

Vereador Bruno Lessa: - Então elas prestavam contas mensalmente, as empresas.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não chegou nada para mim dizendo que elas não prestavam, eu acredito que se eles não tivessem prestando contas os fiscais do sistema viário abririam processo disso e como uma construção irregular...

Vereador Bruno Lessa: - Quantos fiscais nós temos?

Sr. José Roberto Mocarzel: - É como uma construção irregular, o fiscal de urbanismo tem que passar, dá o auto, aí chega no Secretário lá, e às vezes nem chega, às vezes só chega no Subsecretário, entendeu? Essas coisas...

Vereador Bruno Lessa: - Então o senhor não pode afirmar se elas prestavam ou não prestavam.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não posso afirmar, mas não chegou nada para mim dizendo que eles não prestavam contas.

Vereador Bruno Lessa: - A EMUSA não tinha nenhum representante na Comissão de licitação, correto?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Zero.

Vereador Bruno Lessa: - E a Secretaria de Serviços Públicos Trânsito e Transporte, também não?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Já respondi, o Acir era um dos membros.

Vereador Bruno Lessa: - O Acir que é o mesmo que elabora as planilhas junto com o José Maria?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Só uma ressalva, esse contrato é de onze de julho de 2012, ele chega quase no final do governo.

Vereador Bruno Lessa: - Mas as perguntas se referem aos seis meses ainda do governo.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas o contrato só foi assinado em onze de julho, aí você tem ainda a implantação, você ainda tem aquele tempo, eu estou falando da assinatura do contrato, então eles passam por uma transição de uma fase para outra, julho, quando você ver já está no final do ano, já mudou o governo.

Vereador Bruno Lessa: - Mas o tempo de implantação desse contrato é muito curto, se não me engano em uma semana, já são as mesmas empresas que operavam e continuam operando e com relação a fiscalização. a fiscalização independe do contrato, ela poderia ser feita mesmo com o contrato de permissão.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, os ônibus foram mudados, teve algum avanço nesse sentido que isso demanda, quer dizer, de onze de julho até o final do ano, não é nada, ainda mais com essa implantação toda.

Vereador Bruno Lessa: - Ok. Eu vou encerrar porque já passou o meu tempo, lembrando que os Vereadores que quiserem se reinscrever poderão se reinscrever por mais cinco minutos, mas encerro e passo a palavra, agradecendo a Vossa Senhoria pelas respostas e passo a palavra a Vereadora Verônica Lima e em seguida a Vereador Henrique Vieira.

Vereadora Verônica Lima: - Boa tarde, senhor César Mocarzel, Roberto Mocarzel, me desculpe. A primeira pergunta é: Do ponto de vista institucional, o senhor até falou sobre a EMUSA, sobre Serviços Públicos Trânsito e Transporte, eu queria que o senhor me corrigisse se eu estiver errada e me respondesse: Do ponto de vista institucional trânsito e transporte e serviços públicos eram vinculados a EMUSA?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não.

Vereadora Verônica: - Não era vinculada a EMUSA.

Sr. José Roberto Mocarzel: - É uma Secretaria e a EMUSA uma empresa.

Vereadora Verônica: - Mas trânsito e transportes e serviços públicos, as suas ações institucionais tinham interface com a EMUSA?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, interface.

Vereadora Verônica: - Tinham interfaces.

Vereador Bruno Lessa: - Vereadora, brevemente, eu queria pedir a Vereador Henrique Vieira que assumisse por alguns instantes a Presidência da Seção, obrigado.

Vereadora Verônica: - O senhor costumava ler, estudar os processos que eram relevantes para o município que passavam pela sua Secretaria? Como o que eu considero de muita relevância para a cidade como o processo licitatório que escolheu os dois consórcios que operam hoje na cidade. O senhor teve a oportunidade de ler, de estudar todas as minutas que compunham esse contrato de licitação, o senhor teve acesso, pode ler e estudá-los?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu tenho ato de ofício quando o edital acabou de ser minutado ele passou por mim, aí eu li, enviei a Procuradoria, a Procuradoria aprovou, eu devolvi a NITTRANS e a Comissão de licitação.

Vereadora Verônica: - Quando o senhor leu e estudou o senhor fez algum reparo, alguma coisa que tenha lhe chamado a atenção, o que o senhor gostasse de corrigir ou adendar?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Veja só, eu não estudei, a minuta veio para mim com aqueles tópicos todos, eu li aquilo, vi se tinha alguma discrepância e mandei para a Procuradoria, a Procuradoria concorda que está plenamente capaz de ser publicado, aí eu envio aquilo de novo, quer dizer, o Secretário tem que ter conhecimento do que está passando, mas ele não tem que ter um estudo a fundo, porque senão não haveria sentido haver uma NITTRANS, não haveria sentido haver uma Procuradoria, então são essas interfaces do poder público que tem que ser bem entendido para a gente ver aonde as faces se tocam, o processo passou, mandei para a Procuradoria. A gente quando está exercendo um cargo, principalmente o meu, que o Gallo falou ser um super Secretário, mas eu não era, eu tinha muitas atribuições, a cidade parece que é pequena, mas é grande, muitos problemas, a gente entra até num determinado viés, depois aquilo já não pertencem mais a você, senão não tem sentido existir os outros órgãos.

Vereadora Verônica: - Então, nos termos do contrato de concorrência, precisamente no item C.7.2 dispõe que caberá o licitante optar por uma das seguintes modalidades de garantia, primeiro: caução em dinheiro; segundo: seguro garantia; terceiro: fiança bancária, de que forma se deu o procedimento de garantia e qual a modalidade que foi utilizada pelas empresas concessionárias?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso aí é outra coisa que eu já respondi aqui algumas vezes, a Procuradoria é que domina essa área, de garantia, de legalidade, não é a Secretaria de Transportes.

Vereadora Verônica: - Segundo algo que o senhor inclusive já respondeu, que tem como hábito na gestão dar continuidade aqueles projetos de relevância. Na gestão do ex Prefeito Godofredo foi formulado o PDDT e depois teve um aprofundamento desse estudo pelo Jaime Lerner, o senhor respondeu que não foi possível fazer as estações que estavam previstas, mas existia algum prazo para a construção dessas estações dentro do Projeto do Jaime Lerner que foi entregue a cidade em 2009 e que já tinha sido discutido no PDDT do Godofredo, existia algum prazo para a construção desses terminais?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereadora veja só, você diz dentro do Projeto do Jaime Lerner?

Vereadora Verônica: - Isso, existia algum prazo.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Você quando elabora um projeto, você tem que ter a disponibilidade financeira da Secretaria de Fazenda, então, muitas vezes um projeto dessa natureza você poderia até executar em menos tempos se tivesse disponibilidade financeira, só que essa disponibilidade financeira é muito relativa pelo que o governo passa, até pelas catástrofes naturais que acontecem, problemas decorrentes mesmo do Brasil que a gente ver todo ano acontece uma série de tragédias. Então, a disponibilidade financeira, disponibilizada, é uma redundância, pelo Prefeito ou pelo Secretário de Fazenda ela vai comandar o cronograma físico da obra, então não existia, o Secretário quer realizar, mas quando ele vai empenhar com o Secretário de Fazenda, diz não vai poder fazer esse ano, isso aqui só vai poder fazer no ano que vem e você posterga algumas coisas em virtude, em virtude não, em vista da disponibilidade financeira do município naquele momento?

Vereadora Verônica: - Para quem ficou a responsabilidade da construção dos abrigos de ônibus, uma vez que não vimos implementados em nenhuma manutenção dos já existentes?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso não é objeto da concorrência, fazia parte do edital isso?

Vereadora Verônica: - Sim.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Em que página?

Vereadora Verônica: - Eu teria que procurar aqui.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu queria saber da obrigatoriedade.

Vereadora Verônica: - Mas se não da concorrência, com certeza da Secretaria que o senhor fazia parte.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas eu estou aqui para responder sobre a licitação.

Vereadora Verônica: - Também, da obrigatoriedade daquilo que o senhor executava como Secretário.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas se está no edital, se você me falar eu vou ver, mas eu acho que isso não era objeto.

Vereadora Verônica: - Está bom, o senhor não precisa responder essa. Durante a nova concessão na gestão de Vossa Excelência, ocorreu alguma sanção pela execução total, parcial do contrato de concessão ou descumprimento de qualquer cláusula contratual pelo poder concedente?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu respondi isso ao Vereador Bruno Lessa que eu não tenho conhecimento, agora a data do nosso contrato, o contrato que a gente fez, é de onze de julho, ainda tem a implantação, eu realmente não recebi nada, mas já tem quase oito meses desse governo, até para a gente saber isso, eu gostaria de saber isso se já houve alguma sanção nesse governo, porque eu praticamente fiquei ali, vamos botar julho, agosto, setembro, a coisa começou lá... isso demora, até trocarem os ônibus, pintarem os ônibus todos, até a coisa amadurecer, agora nós já temos aí oito meses, até é uma boa coisa para pesquisar se realmente está acontecendo isso, até para a gente saber se a gente fez um edital bom e se a fiscalização está sendo boa, de quem está no governo hoje.

Vereadora Verônica: - Com certeza os representantes do atual governo quando estiverem aqui vão ter oportunidade de responder.

Sr. José Roberto Mocarzel: - A senhora tem conhecimento se já houve?

Vereadora Verônica: - Com certeza os representantes do atual governo quando estiverem aqui vão ter oportunidade de responder, obrigada Presidente.

Vereador Bruno Lessa: - Agradeço a Vereadora Verônica, com a palavra o Vereador Henrique Vieira, com a palavra o Vereador José Vicente.

Vereador José Vicente: - Senhor Presidente, tendo em vista que o Vereador Gallo fez tantas perguntas e não conseguiu resposta, eu me abstenho de fazer perguntas e solicito a Vossa Excelência, está sendo gravada e tem as notas taquigráficas, que Vossa Excelência requer o Procurador, o Secretário de governo e tantas pessoas que foram emitidas pelo senhor Mocarzel, que eram os responsáveis o Sérgio Marcolini, a essas pessoas Vossa Excelência solicita e convida para que responda ao Vereador Gallo e a nós outros que teremos perguntas a fazer.

Vereador Bruno Lessa: - Certamente Vereador José Vicente mais pessoas deverão convocadas, até porque cada depoimento vai delineando o caminho dessa Comissão e podemos deliberar isso no final da reunião de hoje, mas acolho as palavras de Vossa Excelência. Com a palavra o Vereador Henrique Vieira.

Vereador Henrique Vieira: - Boa tarde a todas, boa tarde a todos. Muitas perguntas foram feitas, grande parte das perguntas que eu tinha foi contemplada, mas tem algumas que ficaram que eu quero então poder fazer, inclusive dando boa tarde ao senhor Mocarzel.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Boa tarde.

Vereador Henrique Vieira: - Bem, sobre o processo que gera os reajustes tarifários, pelo que eu entendi de uma das respostas do senhor eu delinee a seguinte sequencia, os empresários entram com o ofício, a Subsecretaria de Transporte elabora uma planilha que tem como referência..

Sr. José Roberto Mocarzel: - Posso só fazer uma correção? Entram com o ofício na Secretaria de Governo e na Secretaria Executiva do Prefeito.

Vereador Henrique Vieira: - Perfeito. A Subsecretaria de Transporte elabora, inclusive eu quero deixar aqui bem aberto porque a ideia é justamente saber como funciona, então qualquer distorção o senhor me corrija mesmo, a Subsecretaria de Transporte é quem elabora a planilha, baseada nos estudos feitos pela Geipot, a Secretaria Executiva e o Prefeito dão o parecer final. A minha pergunta é, qual o conteúdo desse ofício das empresas que me parece dar início a esse processo de reajuste tarifário? Esse ofício tem qual finalidade?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho que toda a concessão e todo o contrato praticamente ele é reajustado anualmente, num país que tem inflação, então é previsto isso, os empresários entram, acho que motivados pelo aumento do preço do diesel, do pneu e essas coisas todas, aí eles entram com esse pedido.

Vereador Henrique Vieira: - Então o ofício tem como finalidade solicitar o reajuste tarifário.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Exatamente.

Vereador Henrique Vieira: - No ofício não vem anexo nenhum estudo?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não.

Vereador Henrique Vieira: - O estudo é feito pelo poder público.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso.

Vereador Henrique Vieira: - Perfeito. Outra questão que eu considero bastante relevante, quando questionado sobre o alto valor da tarifa em Niterói, inclusive comparada com a cidade do Rio de Janeiro, o senhor fez referência ao caos no trânsito da cidade como um fator, pelo que eu entendi, que aumenta o custo do sistema e isso vai repercutir no valor da tarifa, então o senhor falou sobre o caos no transporte da cidade, no sistema viário como uma singularidade da cidade de Niterói, que em tese justificaria o seu valor tarifário. Diante disso e muito preocupado com o interesse público eu pergunto: Com o caos no trânsito sendo um dos elementos para justificar o valor tarifário, dentro dessa perspectiva uma vez normatizada pelo poder público a população sai perdendo duplamente, ou seja, o caos no trânsito é um elemento que justifica uma tarifa maior ou equivalente, ou proporcional com relação a municípios vizinhos, então a população perde por contas do caos no trânsito e esse caos no trânsito justifica uma tarifa considerada alta pela própria população, em que momento o interesse público sai beneficiário de uma lógica, cujo o caos no trânsito, que prejudica a população, entra como fator que justifica uma tarifa uma tarifa alta que também prejudica a população, como sair disso?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereador eu não disse que justifica um aumento, eu fiz uma comparação dizendo o seguinte, que no Rio de Janeiro a fluidez do trânsito é muito maior, você consegue até alcançar distâncias mais longas em menos tempo do que em Niterói, isso eu dei exemplo até em termos de obra, isso e até um fator de maior desgaste, de menos viagem, de uma série de coisas, digamos assim, são feitas análises, mas não disse que justifica, que poderiam ser feitas análises num comparativo com a cidade do Rio e a cidade de Niterói e acrescentei que as duas estão dentro do contexto metropolitano do estado.

Vereador Henrique Vieira: - Então a falta de fluidez no transporte é um fator que aumenta o custo operacional do sistema?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Para qualquer coisa, para qualquer obra, até na casa da gente, se a gente for pedir compras na rua se o empresário do supermercado conseguir fazer uma viagem por dia ele vai ter um preço, se ele conseguir fazer dez vai ter outro, no transporte. Então, quer dizer, o tempo de execução de um serviço ele regula, ele regula não, ele incide sobre o preço de alguma forma.

Vereador Henrique Vieira: - E quais foram as ações tomadas pelo governo no qual o senhor foi Secretário, para melhor então a fluidez do trânsito e isso repercutir, por exemplo, no barateamento do custo do sistema e se refletir na redução da tarifa.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, nós, o ex Presidente Marcolini que trabalhou muito ligado a mim nessas execuções, eu posso destacar aqui que nós pegamos a Alameda São Boaventura, que era um caos, fizemos reuniões com o Secretário Júlio Lopes que existia uma exigência absurdas que o Governo do Estado parou, apesar de estarem bem politicamente, quando nós pegamos aquilo a primeira coisa que a gente fez foi acabar com aquele sofrimento ali na Alameda São Boaventura, fizemos mais de dez reuniões com o Secretário Júlio Lopes para a gente fazer aquela e a Prefeitura assumiu a parte dela. Fizemos o

alargamento da via litorânea, isso aí vai ser muito importante, na época eu falei, eu falei até para a imprensa, a UFF está dobrando, triplicando, o número de alunos, aquilo depois que tudo estiver em funcionamento vai ser de matar, porque tem muita gente hoje que sai da Amaral Peixoto pega a litorânea e vai embora, porque os alunos vão sair naquele horário de rush também, de manhã vai ser a mesma coisa, então nós fizemos até um convênio com a UFF, que não foi cumprido, de fazer uma via de mão dupla por dentro da UFF lá na litorânea que sairia no Forte Gragoatá, houve alguns problemas, o Reitor não conseguiu, invadiram a Reitoria, não foi feito isso, mas o alargamento foi feito, o outro está praticamente pronto. Outra coisa, nós fizemos a Roberto Silveira que foi um avanço muito grande, a fluidez da Roberto Silveira, um outro ponto que foi muito discutido, nós até quase perdemos na justiça foi a descida da Estrada da Cachoeira. A descida da Estrada da Cachoeira melhorou muito aquilo ali para quem mora na região oceânica, hoje não estaria andando, eu duvido. Para quem está voltando para casa, seis, sete horas da noite é difícil ainda, hoje estaria impossível, então nós fizemos aquela intervenção. A intervenção da Francisco da Cruz Nunes, aquela obra, até conversei muito com o Beto da Pipa sobre isso, explicando ao Beto a importância da gente fazer aquele alargamento ali, que ia melhorar consideravelmente e as pessoas seriam indenizadas. Só para concluir, hoje tem lá na Prefeitura, na Secretaria de Urbanismo, trezentos e vinte e quatro processos, todos, eu coloquei duas arquitetas para conversar com as famílias todas, assistente social, eles foram, viram cada casinha, o que tinha dentro, azulejo, piso, lajota, para indenizar essas peças todas e por incrível que pareça grande parte, a maioria gostaria de receber indenização, porque aquilo é até uma área desapropriada pelo poder público, pelo estado, então tem trezentos e vinte e quatro processos hoje na Prefeitura, mas o trabalho de formiga, de chinês, já foi feito, é só pegar aquilo agora e esticar até o Parque da Colina. Então essas intervenções todas elas são importantíssimas para a cidade, porque a gente não pode achar que essas intervenções são só para a classe média, o trabalhador anda de ônibus, o ônibus vai andar mais rápido, ele vai chegar mais rápido no trabalho. Há uma confusão em relação a essas obras viárias achando que a obra é para carro, é para a classe média, não é, ela serve para todo o mundo. Acho que nós fizemos várias intervenções importantes, eu gostaria de ter feito muito mais, tivemos aí adversidades que não nos permitiram, mas se Deus quiser o Prefeito Rodrigo Neves vai fazer.

Vereador Henrique Vieira: - Agora, essas intervenções, o senhor chegou a colocar aqui, em função delas os ônibus passaram a andar com mais velocidade, nenhuma delas barateou o custo do sistema, uma das funções do poder concedente é propor iniciativas que barateiam o custo do sistema, tais intervenções aí alavancadas e explanadas pelo senhor nenhuma delas foi capaz de provocar o barateamento do sistema se refletindo na redução tarifária?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Essas intervenções são feitas ... o mergulhão, você pode dividir o mergulhão em três partes, estaca, tabuleiro e escavação, a parte mais importante, mais importante que eu digo é 90% da obra é o estaqueamento e tabuleiro, 10% é a escavação, você bota o .. e dá o acabamento, então nós deixamos 90% do mergulhão pronto, então essas intervenções tem que estar todas interligadas, está

faltando, um professor da UFF falou “o mergulhão não vai resolver nada”, não vai resolver ele sozinho, mas você já tem a Roberto Silveira, já tem a litorânea, você quando vai juntando todas essas intervenções aí elas fazem parte de uma coisa maior.

Vereador Henrique Vieira: - Eu gostaria de solicitar, muito fraternalmente, uma certa objetividade nas respostas por conta do nosso tempo, e uma objetividade não só em termos de tempo, mas inclusive em termos de pertinência ao conteúdo, buscar realmente a resposta ..

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas acho que não fugi, o senhor me perguntou sobre as intervenções.

Vereador Henrique Vieira: - Eu perguntei se tais intervenções provocaram ou não o barateamento do custo do sistema para gerar ou não redução tarifária? Agora veja bem, o senhor que o Plano Lerner, feito por um grande especialista, é a chave de uma série de intervenções para melhorar o sistema, tal plano está desde 2009 sob o conhecimento da Prefeitura, época em que o senhor era o Secretário, o que impediu a execução desse Plano que, segundo o senhor mesmo, é de importância central para melhorar o sistema de transportes em Niterói? Porque o senhor chegou a fazer referência ao atual governo, esperando que o atual governo execute tal plano, mas durante três anos o governo do qual o senhor fez parte teve a possibilidade de começar a executá-lo, quais foram os fatores, muito objetivamente, que impediram a execução do Plano Lerner, colocada pelo senhor como central para melhorar a sistema?

Sr. José Roberto Mocarzel:- Objetivamente, recurso financeiro diante das adversidades que a cidade teve, todo mundo sabe, então tinha que priorizar os recursos para essa área social, e esses projetos requerem projetos detalhados, executivos, você só pode fazer isso com disponibilidade financeira para botar a licitação na rua. Agora, a gente não pode falar que um projeto dessa natureza pode ser feito em três anos ou em quatro anos, não pode? Ninguém, eu costumo falar o seguinte, um homem faz um muro em dez dias, dois homens fazem um muro em cinco dias, três homens não fazem na terça parte, porque não tem espaço para trabalhar, então você tem, digamos assim, essa cronologia de obra, esses orçamentos físicos, eles são muito, digamos assim, eu não vou falar voláteis, mas eles são difíceis, por isso a gente ver aqui, pode ser quem for o administrador, a gente não vê uma obra pública cumprir o cronograma que foi pré concebido, eu nunca vi.

Vereador Henrique Vieira: - Perfeito. Dava para iniciar esse processo possivelmente, um homem pode não construir um muro em dez dias, mas pode colocar dois tijolinhos para iniciar o processo?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não, porque tem que ter sequencia, é o que nós fizemos, eu não posso pegar e botar dois tijolinhos no mergulhão, não, agora você tem que terminar o mergulhão.

Vereador Henrique Vieira: - Não, eu só peguei a metáfora do muro mesmo, é evidente.

Sr. José Roberto Mocarzel: - A metáfora do muro foi para mostrar que não é a quantidade de pessoas que você bota que vai diminuir o cronograma da obra, porque você não tem nem campo de trabalho, um fica no pescoço do outro trabalhando e você não consegue, então eu quis fazer essa metáfora.

Vereador Henrique Vieira: - Aqui uma introdução a pergunta, cabe ao poder concedente elaborar e manter dados, indicadores econômicos para comparativo com insumo realizado na planilha tarifária e

tarifas praticadas em outras cidades, então eu peguei a lista de algumas cidades, tarifa: Brasília 1,50; Teresina 2,10; São Luiz 2,10; Recife 2,15; Fortaleza 2,20; Belém 2,20; João Pessoa 2,20; Boavista 2,25; Maceió 2,30; Aracaju 2,35; Rio Branco 2,40; Natal 2,40; Vitória 2,45; Belo Horizonte 2,65, tendo o cuidado de pegar as cidades, a maior parte delas, cujo o porte de densidade populacional e sistema viário sejam semelhantes a cidade de Niterói. Considerando a função do poder concedente de fazer estudos comparativos e considerando o fato da cidade de Niterói ter uma tarifa mais cara do que cidade de porte semelhante o que justifica uma passagem mais cara no município de Niterói inclusive do que outras capitais do nosso País?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu já respondi isso aí anteriormente falando que Niterói está inserida dentro de um contexto metropolitano que é um dos mais complicados do Brasil, e outra coisa, você relacionou o valor dessas passagens, mas eu acredito até que haja até subsídio de alguma maneira, em alguns municípios, então a gente teria que ver essas planilhas desses municípios para poder ver se o governo está ajudando, qual o percentual que o governo está ajudando, como a Dilma vai fazer agora nessas obras do pedágio ela vai injetar um dinheiro para o pedágio não subir, isso é um subsídio que ela está dando.

Vereador Henrique Vieira: - Correto, eu apenas acho que não teria que ver, teria que ter visto, porque segundo o contrato é uma obrigação do poder concedente.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, mas eu digo o seguinte, eles fazem o aumento dentro daquela planilha.

Vereador Henrique Vieira: - Sim, da Geipot.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Exatamente. Eles fazem uma pesquisa de mercado de ver o aumento dessas coisas, do óleo diesel, que é uma coisa palpável, óleo diesel, pneu, e dentro dessa pesquisa eles elaboram aquilo, e a planilha sempre ficou acima do que foi dado.

Vereador Henrique Vieira: - Na verdade, eu sei que cada município tem o seu método e parte de um parâmetro geral, por isso que eu comecei com a introdução citando que o poder concedente inclusive tem a obrigação de fazer essa pesquisa do custo em outras cidades para servir como um dos parâmetros para a utilização do seu método e a elaboração do seu preço, então por isso que eu coloquei no passado não teria que ver, teria que ter visto, porque isso inclusive é uma das suas obrigações, mas, ok. Eu fiquei com uma dúvida aqui que é o seguinte, a Secretaria de Serviços Públicos Trânsito e Transporte, vou concluir, no final se o senhor perceber alguma afirmação equivocada eu queria que o senhor falasse sobre isso. Nas suas respostas a Secretaria de Serviços Públicos Trânsito e Transporte não aplica as sanções, não acompanha a prestação de contas, não é ela que faz os estudos técnicos, não é ela que propõe o reajuste tarifário, não é ela que formula política de trânsito para a cidade, afinal de contas quais eram as funções da Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte, que tem essa nomenclatura, imagino eu, não por acaso.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu falei aqui no início, vou repetir de novo para o nobre Vereador. A Secretaria de Transporte não tem nem mais sentido de existir, o único sentido dela é ter uma representação em Brasília, uma representação no Governo do Estado, por que? Porque a NITTRANS faz

todo o estudo técnico, a Secretaria executiva junto com a Procuradoria e que fazem as análises do que os técnicos colocam para ver se aquilo vai ser publicado, vai sair no Diário Oficial, então quer dizer, na realidade a Secretaria de Serviços Públicos Trânsito e Transporte na realidade ela funciona muito mais como serviços públicos, associada a EMUSA, entendeu? Tanto que o quadro dela é mínimo, o quadro da Secretaria de Transporte é mínimo.

Vereador Henrique Vieira: - Então na sua gestão o senhor ficou mais responsável por essa mediação, essa representação junto ao Governo Estadual e junto ao Governo Federal, essa era basicamente a função, representar enquanto Secretaria ao governo federal ou estadual.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Exatamente, é com uma Subsecretaria que são os fiscais do sistema viário.

Vereador Henrique Vieira: - Por mais que seja esta a função principal, todos os contratos, por exemplo, o edital de licitação e o contrato de concessão passavam pela assinatura da Secretaria, então me parece haver uma lacuna aí.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim. É uma chancela, até pelo nome Transporte tem que passar por lá para chancelar e ir a frente. Eu não lembro, os mais antigos devem lembrar, há muito tempo foi criada uma Secretaria de Fiscalização, mas não é esta que está aqui não, pegaram todos os fiscais e colocaram nessa Secretaria de Fiscalização, tiraram do Transporte, tiraram da Fazenda, da Fazenda não o fiscal de tributo, mas tiraram o fiscal de postura, então ficou uma Secretaria só com fiscal, só tinha fiscal na Secretaria, e ela não deu certo, depois de um certo tempo houve vícios, houve uma série de coisas e as pessoas meio que retornaram para os seus lugares.

Vereador Henrique Vieira: - Mas o senhor chegava a gerenciar o orçamento desta pasta?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Se você vir o orçamento da pasta..

Vereador Henrique Vieira: - Independente de ser alto ou baixo, o senhor gerenciava?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Baixo não, eu acho que o orçamento da pasta era, eu não tenho ideia, se eu te falar cento e quarenta mil reais, não existia, o orçamento que existia era da EMUSA, porque a Secretaria de Obras não executava nada, uma Rainha Elizabeth, entendeu?

Vereador Henrique Vieira: - Ok. Antes do modelo de concessão, quais eram os critérios utilizados para as renovações das permissões antes do processo licitatório? Tendo o processo licitatório, independente da gente concordar ou não, a gente ver, identifica quais são os critérios, alguns inclusive colocados aqui pelos outros Vereadores, que a gente tem um certo desacordo porque indicam uma certa facilidade para as empresas que já atuavam em Niterói, mas a questão é antes. Antes do processo licitatório quais eram os critérios para as renovações das permissões?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso tudo era da Secretaria Executiva do Prefeito, mas eu nem me lembro se nesse governo agora se houve alguma renovação, eu digo de 2008, eu não estou me lembrando, eu digo de 2008 para cá, o Jorge Roberto assumiu em 2009, então de 2009 a 2005 se houve alguma renovação, ou anteriormente, eu não me lembro se de 2009 para cá se houve alguma coisa fora esse edital que foi publicado, mas acho que não houve não.

Vereador Henrique Vieira: - Eu confesso que me causa realmente surpresa o Secretário de Transporte não se recordar se houve ou não revisão desse processo, mas talvez tenha a ver com esse processo em que a Secretaria praticamente não existe.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Exatamente, eu acho que não causa estranheza porque isso não passa por mim, isso é uma coisa estritamente de Procuradoria do município, a Procuradoria analisa o pedido de renovação e elabora os pareceres, aquilo vai para a Secretaria Executiva do Prefeito e aí se faz o decreto de prorrogação.

Vereador Henrique Vieira: - Caminhando aqui para o final. No processo licitatório há um grande valor dado ao valor da outorga, a contrapartida que os consórcios dão para que possam explorar esse serviço público. O consórcio vencedor apresentou o valor de sete milhões, duzentos e noventa um mil, é outorga para explorar o serviço aceita pela Prefeitura. Minha pergunta, ela tem uma subdivisão, primeiro: O valor de sete milhões para um contrato de vinte anos cujo o faturamento pode ultrapassar a um bilhão, não é um valor irrisório se você considera o faturamento dos empresários e se você considera o próprio orçamento da Prefeitura, veja bem, o que são os sete milhões e meio para uma Prefeitura que no transcorrer de um ano arrecada um bilhão e meio? Então, quando eu tomo como parâmetro o faturamento do contrato e quando eu tomo como parâmetro o orçamento do município, sete milhões e meio para ter acesso a esse serviço sendo que ainda é parcelado durante trinta e seis meses, não é algo irrisório demais no seu entendimento muito benéfico para os empresários? E sobre entendimento disso mesmo, porque na sua gestão isso foi aprovado.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não é na minha gestão, vou repetir aqui, isto tinha uma Comissão de licitação, tinham vários órgãos, Procuradoria, para fazer esse Estudo, esse Estudo não é um Estudo da Secretaria de Transporte, então mais uma vez eu reafirmo isso.

Vereador Henrique Vieira: - Ok. Sobre a fiscalização do serviço prestado pelas empresas, um dos motivos desta CPI tem a ver com uma certa insatisfação histórica da nossa sociedade niteroiense com os serviços. A minha pergunta é: Qual a estrutura que a Prefeitura tinha, na sua época como Secretário, para fiscalizar o serviço prestado pelas empresas? A estrutura organizativa mesmo, quantidade de cargos, a distribuição pelo município. Qual a estrutura que a Prefeitura tinha para fiscalizar esse serviço prestado pelas empresas de ônibus? Porque você tem lá o Código de sanções, mas se você não tem quadro de fiscalização aquilo ali é letra morta porque você não consegue acompanhar o serviço que as empresas estão prestando, então a minha pergunta é: Qual é a estrutura que a Prefeitura tinha para fiscalizar o serviço das empresas de ônibus?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Esse serviço era fiscalizado pela Subsecretaria de Transportes com os fiscais que estavam disponíveis, e eles faziam, digamos assim, um rodízio em determinadas áreas para ver e, também acompanhavam as denúncias. Como o Vereador acabou de falar, era uma insatisfação muito grande e essa insatisfação desaguava muito no Ministério Público e o Ministério Público exigia melhorar a qualidade disso, agora, eu nunca vi, eu fui chamado várias vezes no Ministério Público para responder

sobre isso, normalmente o que se reclamava muito era do motorista andou quando o passageiro idoso estava subindo, exigiu uma carteira do idoso e o idoso não quis mostrar, não deixou entrar pela frente, eram coisas assim. O próprio Ministério Público mandava intimações também juntamente com a Secretaria para corrigir esses desvios todos, isso aí era a base, digamos assim, das denúncias populares.

Vereador Henrique Vieira: - Então, mas a questão era, a minha pergunta foi qual a estrutura que a Prefeitura tem para fazer a fiscalização e receber as reclamações, e a resposta do senhor, basicamente coloca o Ministério Público como aquele que provoca a Prefeitura sobre isso. Não havia nenhum órgão que do poder público municipal para centralizar as reclamações?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Então Vereador, eu em momento nenhum disse que a Prefeitura usava o Ministério Público, pelo contrário, o Ministério Público convocava, agora, isso aí quando a população ia ao Ministério Público. Agora, a população ia também, eu falei aqui, a Subsecretaria de Transporte também fazia denúncia, e essas denúncias eram averiguadas pela própria Subsecretaria que mandava agentes para o local, por exemplo, às vezes um local onde o ônibus estava atrasando, aí se colocava naquela semana um fiscal de plantão lá, isso sempre ocorreu normalmente há vários anos na Prefeitura, essa autonomia da Subsecretaria de Transporte, desde da época do nosso querido Ademar Reis e continua.

Vereador Henrique Vieira: - Mais uma breve introdução, cabe ao poder concedente fazer auditoria nas concessionárias, essas auditorias são fundamentais para que a Prefeitura tenha informações corretas para fazer o cálculo tarifário. Na época que o senhor esteve a frente da Secretaria quantas auditorias foram feitas, havia regularidade, periodicidade nesse processo fundamental para a Prefeitura recolher informações para fazer os reajustes?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas é claro, o reajuste não, a Subsecretaria de Transporte geria toda essa parte de fiscalização, só quando era solicitada a respeito do reajuste que aí ela aplicava a planilha.

Vereador Henrique Vieira: - Mais havia periodicidade, regularidade no processo de auditoria?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, como existe no DETRAN, como existe, periodicamente se faz uma revista, não só em ônibus, como em taxi também, como em Van, essas coisas todas.

Vereador Henrique Vieira: - Qual a periodicidade desta auditoria?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso aí era de acordo com a necessidade que a Subsecretaria sentia. Como é que um órgão público atua? De duas maneiras, ele tem uma rotina de atuação e tem também as denúncias que vem através da mídia, da imprensa ou através da Câmara, através de um Vereador, através de uma Associação. Quando havia essas coisas que fugiam da rotina, era destacado os fiscais para ver o que estava acontecendo ali naquele lugar.

Vereador Henrique Vieira: - Eu acho que a sua resposta ela vai na contramão, porque aqui a auditoria não é uma excepcionalidade, ela não tem que ser provocada por uma demanda, ela é uma obrigatoriedade, portanto ela tem que ser regular, e aqui é uma auditoria, pelo que eu leio, sobre a obrigação do poder concedente, é com relação ao balancete financeiro aos rendimentos das empresas, então eu só queria colocar porque talvez a minha pergunta não tenha sido corretamente formulada, eu até considero essa

possibilidade, mas aqui eu estou falando da obrigação do poder público em fazer a auditoria sobre as concessionárias, até porque isso fornece dados que depois são fundamentais para todo aquele processo anual de reajuste tarifário, então, por isso que a sua resposta ao colocar no caráter da excepcionalidade ela vai na contramão da obrigatoriedade da auditoria, agora a minha pergunta pode não ter sido formulada corretamente, a minha pergunta é sobre auditoria, sobre a gestão financeira das empresas dos consórcios.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, mas isso a partir de onze de julho, isso eu também vou repetir aqui, a partir de onze de julho quanto tempo se leva para implantar, botar os ônibus novos, você tem um período, quando você chega o ano já acabou. Na realidade, esse contrato, essencialmente começou em janeiro.

Vereador Henrique Vieira: - E antes de onze de julho como é que a Prefeitura fazia a auditoria das permissionárias?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu não vou te responder isso, porque eu vou te responder sobre a pauta que o nobre Vereador Bruno pediu, sobre o convênio, a parte lá de trás...

Vereador Bruno Lessa: - Só a título informativo, se o Vereador Henrique me permitir, o objeto da Comissão Parlamentar de Inquérito é discussão da política de transporte coletivo do município de Niterói, óbvio que há uma ênfase nas discussões no processo licitatório para cá, porém o objeto da CPI também é discutir como eram feitas essas questões de maneira anterior ao processo licitatório, por isso que a questão das empresas permissionárias faz também parte do nosso objeto de investigação

Vereador Henrique Vieira: - Para concluir uma expressão que me parece central para entender a lógica da concessão é o equilíbrio econômico financeiro do contrato, com relação a isso a minha pergunta é: A prefeitura tem noção, ela acompanha, faz parte do seu alvo de fiscalização a margem de lucro anual, periódica das empresas e das concessionárias, a Prefeitura tem. O que nós sabemos é o valor da passagem, isso todos os cidadãos sabem, o poder público sabe o valor do lucro, acompanham isso dos consórcios e das empresas que pertencem ao dos consórcios? E também no processo anterior as permissionárias, as empresas individualmente.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Essa parte toda é uma parte de Procuradoria e da Secretaria Executiva, claro que quando eles entram com o pedido, isso é visto pela Procuradoria e é visto pela Secretaria Executiva, então é meio inconsistente, quer dizer, se eles estão pedindo um reajuste cabe ao poder público analisar e essa análise ela já é uma forma de você está vendo a lucratividade deles ou não em base da planilha que é feita, que ver qual foi o aumento de um ano para outro, qual foi a inflação, quais os municípios vizinhos, enfim, isso aí já é por si uma aferição.

Vereador Henrique Vieira: - Entendi, a minha pergunta na verdade foi sobre, só para concluir mesmo, equilíbrio econômico financeiro, margem de lucros das concessionárias. Na verdade a pergunta vai no sentido de o poder público se preocupa, porque o senhor colocou aqui, New Deal num caráter ultra excepcional, de quase um regime de exceção, mas isso é uma linha de pensamento. A minha pergunta é se um montante de lucro das concessionárias, suponhamos que você tenha uma ascendente no lucro das concessionárias, a Prefeitura na sua gestão enquanto Secretário, não tinha, a pergunta acho que é essa, não

tinha o lucro enquanto um fator que poderia ser utilizado para reduzir a tarifa? Em outras palavras, o lucro diminuiu, quebrou o equilíbrio econômico financeiro do contrato, se reajusta a tarifa para aumentar e reequilibrar, o contrário não é possível, sobre o ponto de vista da gestão municipal? O lucro cresceu demais, isso é visto como não aceitável sobre o ponto de vista do interesse público, vamos mexer no cálculo pra reduzir isso, essa possibilidade existe?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, isso não era afeto a minha área, eu nunca me meti com tarifa apenas se fazia um estudo na Subsecretaria e aquilo era enviado a Secretaria Executiva do Prefeito que avaliava a planilha. Isso aí já é uma outra situação, em que tem que ver quais são as cláusulas do contrato que prevê isso, eu nem sei se aquelas lá de trás em termos de concessão não, antes era de permissão, se permissão tinha essa possibilidade do poder público usar o New Deal nas empresas.

Vereador Henrique Vieira: - Eu agradeço, na verdade a minha preocupação era apenas sobre a possibilidade, às vezes não pensadas de redução do lucro dos empresários, mas agradeço ao senhor Mocarzel, e repasso a palavra ao senhor Presidente.

Vereador Bruno Lessa: - Eu agradeço ao Vereador Henrique Vieira, indago dos Vereadores não membros da CPI que estão presentes, quem gostaria de fazer uso da palavra? Somente o Vereador Paulo Eduardo. Vereador Paulo Eduardo com a palavra, Vossa Excelência vai falar do microfone de a parte? Microfone de a parte, por favor, Gustavo.

Vereador Paulo Eduardo: - Boa tarde, tem uma questão preliminar que não é um questionamento, até porque é um direito do depoente, mas é importante que o depoente que é acompanhado de um engenheiro ou advogado, não sei, identifiquem para todos para que conste em Ata quem é que lhe acompanha enquanto assessor, porque quem está sendo chamado para depor é o senhor ex Secretário Mocarzel, tem o direito de te acompanhar qualquer ambiente de CPI etc. de um advogado, mas é necessário que haja identificação. Solicitaria ao Presidente que identificasse que constasse nos anais o nome e a qualificação do acompanhante do ex Secretário.

Vereador Bruno Lessa: - Eu pediria para o nosso querido Paulo Freitas, assessor da Comissão, que fez aqui a qualificação já do senhor Mocarzel, pudesse fazer o mesmo para o nobre advogado que o acompanha. Agradecendo a questão de ordem de Vossa Excelência porque trata-se de uma questão importante. Por favor, com a palavra Vossa Excelência.

Vereador Paulo Eduardo: - Bom, é evidente que o foco das discussões que nós estamos fazendo nesse momento, tem um peso relevante no contrato que foi recém assinado no governo anterior, no último ano do governo anterior, no meio do ano de 2012, mas é necessário para que nós entendamos as responsabilidades acerca de quem é quem na administração dos negócios ligados ao setor público e o transporte coletivo da nossa cidade, que nós voltemos no tempo com algumas perguntas que, por mais que possam parecer ao Secretário, elas são pertinentes. É evidente que nós sabemos que o governo se organiza com o setor jurídico, setores técnicos, mas alguém como Vossa Senhoria assumiu cargos relevantes nesse governo terá assumido esses cargos como decorrência da sua experiência do seu

expertise naquilo que no julgamento do Prefeito Jorge Roberto Silveira lhe serviria para sustentação dos seus projetos na cidade. Eu gostaria que, antes de entrar para o governo, e se eu não me engano ocorreu durante o governo Brizola, eu gostaria que Vossa Senhoria contasse a nós a sua experiência anterior que justificou o seu chamado pelo então Secretário de Esportes do governador Brizola, Jorge Roberto Silveira, para que Vossa Senhoria fosse Presidente ou Diretor de engenharia da SUDERJ, gostaria que a sua experiência no campo da engenharia fosse registrado nos anais da casa.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso foge um pouco ao tema, mas eu vou te responder. Eu era engenheiro e tinha uma proximidade muito grande com o Deputado Jorge Roberto, e o Jorge Roberto sempre viu em mim um bom executivo, uma pessoa de realização, então me convidou para ir para SUDERJ, até na época ele me convidou para ser Chefe de Gabinete dele, a SUDERJ naquela época estava muito ruim porque o Governador Brizola canalizou toda verba para os CIEP's e virou para ele e falou: "olha Jorge Roberto, você vai ter que se virar aqui no Maracanã, não vou pagar nem a sua luz" e todo mundo sabe como o Maracanã é deficitário, quer dizer era, agora não sei como é que vai ficar isso. E o Jorge me chamou para ser Chefe de Gabinete, só que quando nós chegamos lá, a alma do Maracanã, o que movimentava tudo ali era a engenharia e o Jorge me viu com um bom executivo, falou Zeca, assume aqui interinamente a Diretoria de Engenharia e depois você vem pra cá, e eu acabei indo pra lá e fiquei bastante tempo, depois ele me chamou para o Gabinete e eu não aceitei, isso foi até um motivo dele até ficar um pouco sentido comigo, "poxa, você não quer vir aqui ficar como meu Chefe de Gabinete? E eu falei não Jorge, porque eu acho que a engenharia é importantíssima aqui no maracanã, principalmente pelo que a gente estava vivendo, infiltrações por todos os lados e não tinha uma verba do Governador Leonel Brizola, que eu adoro, acho que ele tinha que fazer isso mesmo, ele tinha que priorizar para os CIEP's e consegui. Então eu acabei tomando esse rumo, e, Vereador Paulo Eduardo, a gente quando começa com vinte e poucos anos, imagina se você já começasse com vinte e poucos anos com experiência, aí você vai desenvolvendo a experiência, todo mundo é assim, na vida de qualquer um aqui é feita de experiências diárias e vontade de trabalhar, arregaçar a manga e ir pra frente. Eu, por exemplo, quando escolho a minha equipe eu nem sempre escolho o mais inteligente, às vezes eu escolho aquele que está com mais disposição de trabalhar, aquele que está com mais vontade de realizar, e eu sempre formei equipes boas.

Vereador Paulo Eduardo: - Não estou falando da sua equipe, estou falando de Vossa Senhoria, antes de, em 1982, assumir a Superintendência ou a Direção de engenharia da SUDERJ a sua experiência como engenheiro. Então nós vamos discutir elementos que vem desde o seu primeiro contato enquanto homem público até os dias de hoje no presente, na presente discussão sobre serviços de transportes de nossa cidade. Antes de 1982 na Alpina Engenharia, por exemplo, onde Vossa Senhoria ficou 1981 a 1982, que trabalhos relevantes assim que justificasse a sua vinda para o serviço público?

Sr. José Eduardo Mocarzel: - Na Alpina Engenharia, reformei aquela praça César Tinoco, no Governo Moreira Franco, Praça Queiroz Galvão, fizemos aquela orla de Piratininga, todo aquele calçadão da orla

de Piratininga, fizemos a usina de asfalto do Barreto, isso tudo eu participei, participei como estagiário e depois participei como engenheiro. Não no governo Moreira.

Vereador Paulo Eduardo: - No governo...

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não no governo Moreira

Vereador Paulo Eduardo: - Prestando serviços na época do Governo Moreira.

Sr. José Roberto Mocarzel: O Governo Moreira que foi espetacular para essa cidade, grande intervenções, eu considero Jorge Roberto e Moreira Franco os dois Prefeitos que realmente fizeram essa cidade crescer, evoluir. O Moreira fez uma série de intervenções na cidade como nenhum outro fizera, e eu trabalhei não diretamente para a Prefeitura, mas para as empresas que faziam obras para a Prefeitura, eu trabalhei.

Vereador Paulo Eduardo: - Consta no seu currículo de 1986 a 1990, Diretor Executivo da Provance Produções Artísticas, poderia me citar algumas obras de engenharia relacionadas a essa empresa?

Sr. José Roberto Mocarzel:- Você vai me dar uma oportunidade aqui de ouro, muito obrigado. Eu tive uma empresa chamada Provance Produções Artísticas que simplesmente trabalhava para Polygram do Brasil, para a Warner, para a Odeon, junto com Luiz Antonio Melo, fundador da rádio Fluminense FM. Então, na época a gente tinha uma ligação muito forte com rock, montamos essa empresa e começamos a prestar assessoria

Vereador Paulo Eduardo: - É uma das poucas coisas que nós temos em comum. O gosto pelo rock.

Sr. José Roberto Mocarzel: - O gosto pelo rock. Mas aí nós montamos essa empresa e começamos a dar assessoria a essas gravadoras sendo que a carro chefe era a Polygram. Então em vista disso, na minha casa eu tenho Disco de Ouro, de Platina do Dire Straits, The Cure, Elton John, todos esses artistas passavam pela nossa empresa, Provance Produções Artísticas. Quem já foi na minha casa deve ter visto isso, e a Provance começou a fazer um link com a Company de roupa junto com as gravadoras, então todas aquelas camisetas que eram vendidas na Company pelo Mauro Taubman nós é que pegávamos a autorização e dávamos para a Company fazer isso. A Provance tinha um programa na TV Manchete, o senhor deve lembrar, tinha um programa de domingo, que era de oito as dez, e o Fantástico também era de oito as dez. O nosso programa entrava as dez horas na Manchete na época em que a Manchete corria de faixa com Globo, que se chamava Rock Especial, então a gente fazia, trazíamos todos aqueles especiais de fora e colocávamos no nosso programa, participamos do programa Shock, que era um programa musical que tinha a tarde. Então durante muito tempo eu exerci a Diretoria Executiva da Provance e fomos muito bem sucedidos durante esse tempo todo. Depois que começou a mudar um pouco a parte de CD, as gravadoras começaram a perder força, Celso Blues Boy é lançamento nosso, o último especial da Nara Leão com Roberto Menescal eu tenho os direitos, quer dizer, nós trabalhamos muito em função disso. Lançamos na Manchete a West Site Story, fizemos um trabalho assim espetacular nesse ramo como, sem falsa modéstia, eu gosto de me dedicar aquilo que eu faço.

Vereador Paulo Eduardo: Ok. Esse trabalho foi basicamente até quase 1989,1990, se a minha memória não está me traindo.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Foi exatamente, em 1989 acabou o mercado fonográfico, ficou muito difícil de ser trabalhado, e aí a gente achou por bem fechar a empresa.

Vereador Paulo Eduardo: - Em 1988 veio as eleições municipais e o Prefeito Jorge Roberto, candidato Jorge Roberto, se elege Prefeito de Niterói, Qual a participação que Vossa Senhoria teve naquela campanha?

Sr. José Roberto Mocarzel: - De 1988?

Vereador Paulo Eduardo: - Sim.

Sr. José Roberto Mocarzel: Ajudei o Jorge como ajudava...

Vereador Paulo Eduardo: Niterói é uma cidade pequena, vários de nós se conhecem e, portanto, ser amigo não é problema nenhum, ser amigo de Jorge ou ser amigo de Dalton ou ser amigo de quem quer que seja. Qual a sua participação sobre o ponto de vista político na campanha? Participou da campanha, etc.?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Normalmente, às vezes tinha uma reunião no Comitê, ia, mas não ativamente, como eu tinha feito na campanha de Deputado. Fiz uma campanha de Deputado para ele, boa, em 1978, nessa campanha eu fui para o interior com ele, rodamos em bastantes lugares.

Vereador Paulo Eduardo: - Ok. No primeiro Governo Jorge, que começa em 1989, que tarefa, ainda não era super Secretário como Vereador Gallo se referiu a Vossa Senhoria, em 1989, primeiro Governo Jorge na cidade, que tarefas e que missões o Prefeito Jorge lhe outorgou ou entregou em suas mãos? Estou falando sobre o ponto de vista funcional, institucional. Que Secretaria ocupou e que tarefas ficaram sobre sua responsabilidade?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu entrei na Prefeitura sendo convidado para ser presidente de uma empresa que tinham três pessoas lá, que o Waldenir criou um pouquinho antes para aquele projeto do SEAC, que era EMUSA, eu refuguei um pouco, o Jorge falou “poxa é uma empresa que você pode, uma empresa zerada, você pode pegar essa empresa e botar ela para ser um braço forte do governo, e eu fiquei meio assim e disse que ia pensar. Acabei aceitando a EMUSA, ficar como Presidente da EMUSA, e exerci durante, não sei se um ano ou dois anos, a Presidência da EMUSA. Depois o Jorge me chamou para ser Secretário de Obras, e eu não aceitei, ele falou: “queria que você fosse Secretário de Obras”, eu falei, não Jorge, não quero ficar com dois mil funcionários, tinha aquele problema todo da limpeza da cidade, a limpeza era subordinada a Secretaria de Serviços Públicos, não aceitei e ele insistiu umas duas ou três vezes e eu acabei aceitando, e aí fiquei acumulando a EMUSA junto com a Secretaria, mas isso acho que, talvez um ano e meio, ou dois anos depois.

Vereador Paulo Eduardo: - Ok. Nesta ocasião, em que Vossa Senhoria acumulou a EMUSA que era uma empresa, boa parte das funções da EMUSA eram exercidas pela NITER, que nós recentemente acabamos, e a EMUSA era uma empresa absolutamente vazia, criada no papel, e que não tinha atribuições definidas, mas quem era nessa ocasião o Secretário Executivo do Prefeito Jorge Roberto Silveira?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Secretário Executivo não existia na época.

Vereador Paulo Eduardo: - Quem era o Secretário de Governo?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Michel, não estou lembrando, mas acho que era, faz muito tempo.

Vereador Paulo Eduardo: - Vossa senhoria participou deste primeiro Governo do Jorge integralmente até o final enquanto Secretário de Obras e Serviços Públicos, depois de relutar no primeiro momento, ficou como Obras. É de sua responsabilidade, portanto, o mutirão de asfaltamento através da MIRAK Engenharia? E que mais obras de relevância? Pode consultar o advogado, não tem problema nenhum, é porque normalmente o depoente é que consulta o advogado, eu não fiz pergunta para o advogado.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Você não vai querer por ordem aqui, que o advogado..

Vereador Paulo Eduardo: - Eu ponho ordem sim, ele fala quando vossa senhoria pede ajuda, ele não pode responder a mim.

Advogado: - Eu não respondi Vossa Excelência em nenhum momento.

Vereador Paulo Eduardo: - Está respondendo agora, sem autorização do Presidente da Mesa.

Advogado: - Senhor Presidente eu peço a palavra porque fui citado.

Vereador Bruno Lessa: - Vereador Paulo Eduardo, a jurisprudência moderna autoriza aos advogados que acompanham o depoente a prestarem determinadas breves...

Vereador Paulo Eduardo: - Solicitado por quem? Pelo depoente?

Vereador Bruno Lessa: - Pelo depoente.

Vereador Paulo Eduardo: - O depoente não solicitou, ele se antecipou a pergunta que eu fiz a ele para responder pelo depoente, isso não tem jurisprudência. Você tem, Secretário Zeca Mocarzel, tem todo o direito e não estou querendo lhe criar constrangimento, o que eu não estou achando correto e não vou aceitar é que ele se antecipe e responda por Vossa Senhoria, até porque não era nenhuma pergunta demais.

Vereador Bruno Lessa:- Eu vou lhe dar um minuto para o senhor fazer uma breve consideração porque as considerações do advogado devem ser concisas.

Advogado: - Muito obrigado senhor Presidente. Excelentíssimo senhor Vereador faço questão aqui de registrar que não respondi em nada ao meu cliente, e até porque Vossa Excelência não tinha sequer terminado de formular uma pergunta, fiz uma observação apenas porque tenho o direito de me comunicar com ele, tão somente isso, enquanto Vossa Senhoria formulava a sua pergunta e exijo aqui, se for citado o nome de minha pessoa, que me seja dada oportunidade para falar, porque esse também é meu direito. Muito obrigado senhor Presidente, muito obrigado senhor Vereador.

Vereador Bruno Lessa: - Peço ao Paulo Eduardo para dar prosseguimento.

Vereador Paulo Eduardo: - Mas quero lembrar que o depoente é o ex Secretário Zeca Mocarzel. A pergunta é simples, quem eram os, você já falou o doutor Michel era Secretário do Governo. Quem era responsável, neste primeiro Governo do Jorge Roberto do qual o senhor ficou até o final, quem era o responsável pela fiscalização dos serviços públicos concedidos, em particular do serviço de transportes coletivos?

Sr. José Roberto Mocarzel:- Era a Secretaria de Transportes, que eu não ocupava nesse primeiro momento, era outro secretário, eu ocupava a Presidência da EMUSA, quando o Jorge Roberto assumiu...

Vereador Paulo Eduardo: - Sim, ele pediu para você assumir durante um período, você relutou no primeiro momento, depois você assumiu a Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, isso já no segundo ano.

Vereador Paulo Eduardo: - Porque vira e mexe se fala em NITRANS, e eu quero registrar, eu não cheguei lá ainda, NITRANS é uma empresa criada no Governo Godofredo, portanto no período anterior em que discussões acerca do serviço concedido de transporte são feitas nessa Casa, nós só podemos falar de NITRANS a partir do Governo Godofredo. Então antes do Governo Godofredo não podemos falar de NITRANS, é só para situar no tempo, é porque 1996 nós não chegamos lá. Entre esse primeiro Governo Jorge em que Vossa Senhoria trabalhou, e no Governo seguinte, João Sampaio, Vossa Senhoria não esteve no governo.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Do João Sampaio? Estive.

Vereador Paulo Eduardo: - Esteve no governo ocupando que cargo?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Estive no governo ocupando a Secretaria de Serviços Públicos. Foi um período curto, mas ocupei.

Vereador Paulo Eduardo: - Está claro. A Lei 1565 de 30 de dezembro de 1996, publicada em 31 de dezembro de 1996, no final do Governo do João, das competências dos órgãos de administração direta, cabia, como hoje cabe, a Secretaria Municipal de Serviços Públicos Trânsito e Transportes a execução das obras públicas e a elaboração dos respectivos projetos, o controle do trânsito e da circulação viária, e a manutenção das vias e logradouros públicos, e dos parques municipais bem como aprovação e fiscalização das intervenções das áreas públicas. O que eu quero dizer é o seguinte, porque isso tem relevância? Porque nós não podemos discutir os problemas de transportes coletivos de hoje sem nós levarmos em consideração uma história dessa relação do poder público concedente, e das empresas de ônibus. Em 1995, portanto do penúltimo ano do Governo do João Sampaio, mas precisamente em 13 de fevereiro de 1995, surge um ordenamento jurídico, a Lei 8.987 de 95, o que dispunha essa Lei? Dispunha no seu artigo 42 que as concessões de serviços públicos outorgadas anteriormente a entrada em vigor da lei, era a lei que dispunha a necessidade de licitação para todos os transportes e todas as concessões de serviços públicos, fosse na área de eletricidade, de telecomunicações, e no âmbito do município na constituição geral dos transportes coletivos, decorrentes do artigo 175 da Constituição de 1988, que definia que incumbia o poder público na forma da lei, direta ou em regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação dos serviços públicos, e aí nesta lei de 1995, que é no penúltimo ano do Governo do João, tem o artigo 42 que dizia o seguinte: As concessões de serviços públicos outorgadas anteriormente a entrada em vigor desta lei, consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato, ou no ato de outorga, observado o disposto do artigo 43 dessa lei. Vencido o prazo da concessão, o poder concedente procederá a sua licitação nos termos desta lei, esta Lei é de 95. No final

do Governo João Sampaio em 95, em 96 teve uma nova eleição Jorge se reelegeu, era de sua responsabilidade, ao cabo de uma concessão que estava terminando, promover licitação. Teve alguma orientação no final do Governo João Sampaio para que não houvesse licitação?

Sr. José Roberto Mocarzel: - No Governo do João Sampaio eu não participei integralmente porque o Prefeito Jorge Roberto foi ser Secretário de Integração Social, o Brizola o chamou para ser Presidente da CEDAE, na época com despoluição da Baía de Guanabara, um projeto japonês de dois bilhões e tanto na época.

Vereador Paulo Eduardo: - PDBG

Sr. José Roberto Mocarzel: - E o Jorge virou para o Brizola e falou: Governador eu não posso assumir isso, não quero assumir, não é o meu propósito, mas eu tenho uma grande ambição no seu governo, é colocar um médico de família. Naquela época o Jorge estava obcecado por esse programa que ele viu em Cuba, colocar um médico de família em cada município do estado, e aí o Brizola falou: Jorge Roberto, estou te dando a despoluição da Baía, a CEDAE, não sei que lá, e o Jorge me chamou até achando que ele não fosse concordar. O Jorge até ia me indicar para eu assumir a CEDAE, mas felizmente o Brizola perguntou ao Jorge o que ele queria? E ele queria criar uma Secretaria chamada Secretaria de Integração Social. Eu fui para a Secretaria de Planejamento e eu mesmo fiz lá uma Secretaria enxutinha, para trabalhar junto com a EMOP e aí nós fizemos isso até o final, aí eu não volto mais para o governo, eu fiquei um ano e pouco no Governo João Sampaio, depois eu vou para o Governo do Estado, fico sendo Subsecretário dele, ele Secretário, e aí a gente implanta uma unidade do médico de família em cada município.

Vereador Paulo Eduardo: - Aí ele se elege em 1996, eu queria saber do seu retorno ao governo em 1996.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Só para eu concluir Vereador, para aquilo servir de semente para os Prefeitos, Jorge tinha essa ideia e queria ser Governador e já encontrar uma coisa assim já semeada neste sentido. E aí nós ficamos lá até o final do governo, quando eu volto, existe uma defasagem de dois anos, eu estou tentando lembrar aqui mas é difícil porque já faz muito tempo, quando a gente volta ainda tinha dois anos de João Sampaio, mas eu não volto mais para o Governo, eu fico fora, o João me chama de novo, digo, Prefeito eu estou cansado, eu quero fazer umas coisas na iniciativa privada, aí eu não volto, eu volto depois com o Jorge.

Vereador Paulo Eduardo: - Jorge se elege em 96 e assume a Prefeitura em 97. Que cargo nesse novo Governo do Jorge, Vossa Senhoria ocupa?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Deixa eu te falar, não tenho certeza, mas acho que não fui Secretário, a gente pode até ver, acho que Basílio foi Secretário, e eu, não, ao contrário, o Guilherme ficou sendo Presidente da EMUSA.

Vereador Paulo Eduardo: - Guilherme Tinoco.

Sr. José Roberto Mocarzel: - O Guilherme, nesse período que eu saí, o Guilherme ficou como Presidente da EMUSA, aí eu fui para o Governo do Estado, aí eu volto, o Guilherme continua na EMUSA, e eu vou para a Secretaria de ...

Vereador Paulo Eduardo: - Serviços Públicos, Obras, Trânsito e Transportes. Na realidade funcionalmente, se aí politicamente é uma outra discussão, esse é o espaço em que você tem todo o direito e até o dever por ofício de explicar. As suas atribuições são exatamente as que têm hoje em relação ao novo contrato assinado em julho de 2011, isto é, a responsabilidade funcional de promover o cumprimento da lei na prestação dos serviços públicos de transporte concedido na cidade de Niterói. Pois bem, a licitação que deveria ser feita em 1997, por imposição de uma lei federal de 1995, ela não foi feita e o governo Jorge, independente das medidas judiciais levadas a cabo na ocasião, o Governo Jorge renovou sem licitação, em 1997, por mais quinze anos o que fez com isso expirasse em 2012, que é o que a gente começa a discutir a partir de agora. Eu gostaria de saber qual foi o seu papel na definição junto com o Prefeito Jorge Roberto para renovação ao arripio de uma Lei Federal das concessões por mais quinze anos, no ano de 1997? Qual o seu papel? Se não foi nenhum Secretário, diga, não é o problema, nós precisamos esclarecer, porque eu acho que Vossa Senhoria tem uma boa dose de responsabilidade pelo o que aconteceu nesta cidade para o bem e para o mal, mas não tem responsabilidade sobre todas as coisas, mas como funcionalmente era sua responsabilidade cuidar dos transportes concedidos, gostaria de saber por que e que papel Vossa Senhoria teve na renovação das concessões em 1997, sem o cumprimento da Lei Federal 8.987 de 95 que obrigava a realização de licitação?

José Roberto Mocarzel: Nenhum.

Vereador Bruno Lessa: - Eu peço que a platéia não se manifeste, por favor.

Vereador Paulo Eduardo: - Mas ele pode se oferecer como depoente em uma outra sessão.

Vereador Bruno Lessa: - Perfeito, mas com a palavra o senhor José Roberto Mocarzel.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereador, eu não tive participação nenhuma, essa prorrogação que eu lembro vagamente foi uma coisa feita na Procuradoria e lembro vagamente que teve uma autorização, teve uma Lei Municipal autorizando esse tipo de procedimento para as empresas de ônibus de Niterói, isso é que eu lembro, mas não tive nenhum tipo de interferência e nenhum tipo, digamos assim, de conduta administrativa para poder fazer com que isso acontecesse.

Vereador Paulo Eduardo: - Sem ser impertinente, e de certa maneira sendo, eu vou reler até porque eu e Vossa Senhoria somos engenheiros, eu engenheiro um pouco há mais tempo e quem lhe assessora é advogado, para que a gente possa situar exatamente o que a gente está conversando. O artigo 42 da Lei, eu vou ler integralmente Secretário: Artigo 42: As concessões de serviço público ... é uma Lei Federal, eu não posso ter nenhuma legislação abaixo de legislação Federal que se contraponha a uma legislação Federal, assim como nós não podemos nos contrapor à Constituição da República, duvido que qualquer advogado que lhe assessore diga que nós podemos nos contrapor a Legislação Federal. O artigo 42 diz:

As concessões de serviço público outorgadas anteriormente a entrada em vigor desta Lei, (e ela entra em vigor em 95, em fevereiro de 95, dois anos praticamente no final do Governo do João, mas deveria valer no Governo seguinte, caso o prazo da concessão expirasse no governo seguinte, como era o caso), consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado no disposto no artigo 43 desta Lei. Parágrafo primeiro: vencido o prazo da concessão, o poder concedente (e pelo poder concedente Vossa Senhoria era o responsável, institucionalmente, funcionalmente falando pela lei, depois eu vou rever lei que dá a Secretaria da qual Vossa Senhoria foi titular), vencido o prazo de concessão o poder concedente procederá a sua licitação nos termos dessa lei. Parágrafo segundo: as concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido, e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, (legislação que se refere é federal) permanecerão válidas pelo prazo necessário a realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis a organização das licitações que procederão a outorga das concessões que a substituirão, prazo esse que não será inferior a vinte e quatro meses. A lei municipal que atribui responsabilidade a Secretaria Municipal de Serviços Públicos Trânsito e Transportes, é a Lei 1.565, a Lei municipal de 30 de dezembro de 1996, não é por essa razão que estou querendo obter respostas que não condigam com a realidade, é por esta razão, o titular funcional responsável aos olhos da lei, para promover os estudos necessários já no Governo de Jorge Roberto que vai de 97, 98, 99 e 2000, o responsável pela realização dos estudos era o Secretário Mocarzel, funcionalmente, no papel. Fato, as concessões foram prorrogadas ao arripio da Lei Federal em 2007, prorrogadas durante quinze anos, razão pela qual nós chegamos em 2012. A pergunta é objetiva e a resposta pode ser objetiva, se algum de nós estiver enganado e só erra quem abre a boca, só erra quem faz, eu posso estar me enganando com a minha memória, assim como Vossa Senhoria pode estar se traindo pela memória. O papel funcional seu era de cuidar dos Estudos que levariam a realização da licitação, funcionalmente era seu papel? Vossa Senhoria teve alguma participação naquilo que levou ao então Prefeito Jorge Roberto Silveira, a prorrogar por quinze anos as concessões vigentes sem licitação. Sim o não?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereador, o município era o poder concedente.

Vereador Bruno Lessa: - Senhor José Roberto Mocarzel só um minuto, eu quero lembrar ao advogado que ele deve e pode fazer algumas pequenas interferências, mas não a cada pergunta parar para aconselhar o seu cliente.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Vereador o poder concedente não é a Secretaria é o município. Outra coisa importante que eu acho que houve um equívoco aí na sua interpretação é que não houve, digamos, nuances técnicas nessa prorrogação, nada chegou a mim, isso foi nuance jurídica de Procuradoria, interpretando essa lei, quem interpreta essa lei não é a Secretaria de Transporte, quem interpreta essa lei é a Procuradoria, a Procuradoria é que encaminha, então eu acredito, não me recordo, isso faz muito tempo, lembro que houve isso, de fato essa prorrogação, mas que foi um processo muito mais jurídico do que técnico como esse que houve agora. Esse processo agora é um processo que tem uma quantidade técnica

muito grande na elaboração deste edital que foi feito pela NITTRANS, e tem uma parte jurídica também muito grande que foi feita pela Procuradoria e pela Comissão de licitação. Então, quando eu falo que não houve Estudos Técnicos porque foi uma interpretação da lei, e me falha a memória, mas até para Câmara mandaram isso para poder, a Procuradoria manda, pega autorização legislativa, baseado em alguma coisa, não sei se essa lei.

Vereador Paulo Eduardo: - Eu não era Vereador, mas nós vamos entre nós recuperar.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Essa lei que você citou eu não sei se tem alguns parágrafos, se tem algumas nuances que teriam alguma janela. Eu por exemplo não acredito que a Procuradoria por uma matéria dessa natureza, uma matéria tão polêmica, uma matéria que tem que ter tanto zelo e cuidado, fosse tratado de uma forma assim descumprindo uma lei, eu acredito, que a gente teria vivido momentos de mandado de segurança, teríamos vivido outros momentos.

Vereador Paulo Eduardo: Ok. Vossa Senhoria se recorda, se não se recordar não tem problema, porque nós vamos correr atrás para discutir os próximos passos da Comissão. Vossa Senhoria se recorda da existência, porque Vossa Senhoria é considerado um executivo operoso, atento as suas responsabilidades, e atento as suas responsabilidades significa benificar que no âmbito da sua responsabilidade funcional e institucional tem que fazer e os estudos técnicos não são apenas jurídicos, seriam estudos também que dizem respeito a prestação objetiva dos serviços. Caberia, como cabe até hoje, a Secretaria de Serviços Públicos Trânsito e Transporte, ela mudou de nome agora, fazer todos os estudos necessários, a fiscalização e a auditoria do transporte coletivo de passageiro da cidade de Niterói. Vossa Senhoria obteve alguma orientação de que não fizesse ou não promovesse nenhum estudo porque isso seria decidido pela Procuradoria Geral do Município e pelo Prefeito, eles isoladamente? A Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte não teve, que seja da sua memória, não teve nenhuma participação na decisão de renovar as concessões?

Sr. José Roberto Mocarzel: Nenhuma, isso veio da Procuradoria, a Procuradoria que analisou toda essa parte jurídica.

Vereador Paulo Eduardo: - Vossa Senhoria se recorda o nome do Procurador Geral do Município na ocasião? Celso Martins...

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não lembro.

Vereador Paulo Eduardo: - Não lembra, ok. O fato, para encerrar, é que ..

Vereador Bruno Lessa: - Vereador Paulo Eduardo só um minuto, Vereador Gallo, queria solicitar que Vossa Excelência assumisse a Presidência por alguns instantes.

Vereador Paulo Eduardo: - Eu vou fazer algumas considerações finais que servirão de reflexão não só do depoente, como também para a Comissão refletir a respeito do que nós vamos fazer. Eu acho que o Secretário com a personalidade, aí é opinião, estou dizendo claramente, aliás Vossa Senhoria sabe muito bem o que eu falo a respeito de Vossa Senhoria em vários momentos quando os assuntos da cidade estão em discussão. Eu acho que Vossa Senhoria ocupou postos relevantes durante os vários Governos do Jorge

e custo a crer que num setor importante deste tipo em que Vossa Senhoria tenha sido o executivo principal, porque está na Lei Municipal, Vossa Senhoria não tenha se metido com absolutamente nada do que está acontecendo, tem alguma coisa errada. O Prefeito Jorge Roberto não é um especialista nisso, também tínhamos em comum o gosto pelo rock, mas não me consta que ele tenha feito engenharia ou física ou matemática ou engenharia como eu, e também não era o dever dele fazer, então se a decisão de renovar as concessões por quinze anos das linhas de ônibus da cidade de Niterói foi feita sem consulta a ninguém e ao arrepio de uma legislação Federal que impunha a licitação, a mim custa acreditar, a menos que o Prefeito Jorge Roberto tenha lhe deferido, porque ele é o chefe do Poder Executivo, portanto ele pode deferir atribuições extras legais por questão de confiança e etc., mas a menos que Vossa Senhoria diga que recebeu uma delegação ou uma negação de delegação expressa do Prefeito para não cumprir aquilo que a lei lhe delegava, e não tem nenhuma discussão, a Procuradoria claro que interfere nessa discussão, mas não tinha nenhuma outra Secretaria, além da Procuradoria Geral que poderia interferir sobre o ponto de vista técnico não existia a NITTRANS nessa época, SUTRAN – Superintendência de Trânsito, cuja uma arquiteta que foi a Superintendente.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Posso só fazer uma parte. O Município é o poder concedente, ele coloca determinados órgãos mais para a parte de fiscalização, como tem várias concessões aí...

Vereador Paulo Eduardo: - Mas vossa senhoria disse que não fiscalizava nada, eu fiz várias perguntas. Quem fiscalizava?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Essa parte são, digamos assim, entranhas jurídicas que só quem tem o embasamento necessário para interpretar as leis, para se aprofundar nelas e não incorrer em algum erro que possa ser revertido com uma ação popular, um mandado de segurança é a Procuradoria. Então o poder, o Município, ele pega a Procuradoria e manda determinados assuntos para a Procuradoria se pronunciar então por exemplo, é o tipo da questão que nunca chegou a mim isso, nunca.

Vereador Paulo Eduardo:- Então para encerrar, eu posso nem gostar do que estou ouvindo, mas vou respeitar até o fim da minha vida o seu direito de responder dessa maneira, mas na prática o que nós ouvimos aqui é que o Secretário de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte, com este nome não tinha as responsabilidades amplas no que diz respeito a fiscalização, a auditoria dos serviços de transporte concedidos da cidade de Niterói. Secretário foi isso que a gente ouviu, porque a lei lhe atribui isso. Eu não quero de nenhuma forma cobrar de Prefeitos que lhes chefiaram no passado, seja o Jorge, aliás, o único, o João, não quero cobrar nada, cada um governa do jeito que melhor achar e convier na organização do governo. Agora o que nós estamos ouvindo é que um Secretário de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte que até hoje, inclusive no edital e contratos de concessão feitos com esses dois consórcios, na cláusula décima sétima é repetida a exatidão algo que já existia antes. Cláusula décima sétima, da fiscalização e auditoria dos contratos assinados pelo município com os dois consórcios, a fiscalização de operação dos serviços caberá a Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte a quem compete a prática de todo e qualquer ato ou diligência que se façam necessários ao exercício

respectivo poderes de fiscalização. O que nós estamos dizendo, independente do apelido de super Secretário ou não, é que o super Secretário nesta questão específica não apitava absolutamente nada e boa parte das questões que lhe foram diretamente dirigidas, as respostas foram todas associadas a Procuradoria ou lado jurídico. Para fechar a minha intervenção e que sirva de reflexão, até porque, tanto nós Vereadores quanto o Secretário que está depondo hoje, pode vir posteriormente a depor, nós vamos ter que apurar responsabilidade, porque tem várias discussões, Secretário Mocarzel, que foram feitas anteriormente que não são somente de sua responsabilidade, na minha opinião, são também, não são de única responsabilidade, porque aí é muito fácil pegar alguém e escolher como alvo das críticas. Eu por exemplo nunca vi Vossa Senhoria, já vi Vossa Senhoria jantando em restaurante de nossa cidade com muita gente, poucas vezes, mas já vi. Nunca vi Vossa Senhoria jantando com os empresários de ônibus, mas vi um determinado Secretário do Governo Jorge várias vezes jantando ou almoçando com os empresários de ônibus, eu tendo achar que é verdade sim que Vossa Senhoria tinha sim pouca ingerência naquilo que funcionalmente lhe era atribuído, mas a responsabilidade funcional, legal que lhe era atribuída, ao não ser exercida por Vossa Senhoria cabe a Comissão Parlamentar de Inquérito descobrir quem exercia aquilo que não era exercido pelo Secretário Mocarzel, e uma vez descoberto, chamando a Procuradoria Geral, sabendo quem se envolveu nas tratativas de renovação concessão por quinze anos sem licitação, saber quem participou e aí cobrar de quem teve a responsabilidade, em última análise o Prefeito, porque ele é comandante do processo, convocar de maneira complementar outras pessoas, que venham enriquecer de conteúdo e de informação os trabalhos da CPI, porque no que diz respeito a transporte coletivo, que é o foco desta, se a gente tivesse uma CPI do mergulhão eu teria que conversar com o secretário, como não teve CPI do mergulhão, que foi feito sob a sua gestão, nós não estamos discutindo isso, isso não teria jurídico, isso não teria saúde isso não teria educação, mas hoje no que diz respeito a transporte o que nós estamos vendo, é que foi muito restrita pelos seus depoimentos. Não estou inventando aqui, muito restrita sua participação na definição das regras do jogo e do dia a dia das questões. Fica essa reflexão para a Comissão Parlamentar de Inquérito para que a gente avalie o depoimento e a contribuição do Secretário Mocarzel e avaliemos a necessidade de termos outras pessoas para chamar e para conversar, além das inúmeras e várias menções feitas ao Marcolini. Marcolini vai depor, eu não sou advogado do Marcolini, nem sei se o Marcolini está vindo aqui com advogado, mas uma coisa é certa, vários elementos históricos que foram atribuídos ao Marcolini não condizem com a verdade, eu acompanhei todo com crítica e concordância todo o período em que Marcolini esteve a frente ou na discussão de vários dos assuntos referentes a transporte, e não foram todas as ocasiões e todas as situações respondidas pelo Secretário Mocarzel que era de responsabilidade do Marcolini, já teve Dayse Monassa em alguns momentos, já teve tanta gente, mas quando nós tivermos conversando com Marcolini aqui nós vamos ter a oportunidade de aprofundar esses dados e verificar de que maneira, Presidente Bruno Lessa, nós avançamos nos trabalhos da CPI, quero agradecer.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Só uma correção, quando você leu esse último parágrafo, está bem claro que a operacionalização.

Vereador Paulo Eduardo: Mas essa atribuição já era sua.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Você acabou de ler isso aí, não é todo esse tratamento jurídico e uma outra coisa importante,

Vereador Paulo Eduardo: - Não sabia que Araçatuba estava operando no consórcio sem ser do consórcio Secretário, durante seis meses que você estava, você podia estar preocupado, eu concordo, com outras obras mais relevantes, isso tudo eu relevo, mas o que estou constatando naquilo que funcionalmente e legalmente era sua atribuição, que já era antes, não era exercida e que nesse prazo restante de meio ano final do governo anterior, não foi exercido, por razões que podem ser as mais variadas, mas quero de qualquer maneira, não cortando sua palavra, Vossa Senhoria vai poder terminar, eu quero antecipadamente agradecer pelos esclarecimentos dados as colocações que eu fiz. Obrigado

Sr. José Roberto Mocarzel:- Eu só gostaria de esclarecer o seguinte, eu nunca deixei de fazer as minhas obrigações, eu acho que quem me conhece, que trabalha comigo, até pelo contrário, eu às vezes entrava até na área de outras pessoas, diziam até que eu era atropelador, que atropelava para a coisa poder andar.

Vereador Paulo Eduardo: - Não atropelou em transporte.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Isso é que eu quero deixar claro, essa parte do transporte, a única área afeta a mim, era uma equipe de fiscais que fiscalizavam a operação, o restante todo está fora da minha alçada, e isso não é nenhuma incongruência de atribuição porque o próprio serviço público, vocês estão cansados de ver aí às vezes, um governo assume a Secretaria de Governo não anda mais, a Secretaria civil anda mais, então você tem às vezes por uma questão de proximidade, de afinidades e de estruturas de disposição do trabalho as coisas se invertem, e os decretos eles, digamos assim, regulam isso, porque quem pode mais pode menos. Então, a Secretaria de Transportes historicamente, ela sempre fez isso, se não houvesse uma NITTRANS a Secretaria de Transportes teria que se aparelhar para poder ter os técnicos necessários para poder fazer os Estudos Técnicos, só que para que a duplicidade? Então ela sempre funcionou de uma forma bem operacional, com os fiscais, mas nunca, digamos assim, determinando ações, em nível de editais, em nível de aumentos, entendeu? Isso tudo é uma coisa do município.

Vereador Bruno Lessa: - Quero agradecer a contribuição do Vereador Paulo Eduardo e na nossa reinscrição passo a palavra ao Vereador Luiz Carlos Gallo, nosso nobre relator.

Vereador Gallo: - Algumas considerações, vão ser em dois minutos que eu vou definir as minhas considerações. Primeiro, também a matéria do Globo Niterói ontem Paulo coloca que a CPI tem quarenta e cinco dias e que não avançou só viu uma pessoa. Dizer que nós tivemos três semanas, houve uma invasão democrática dentro da Câmara pelos movimentos da cidade, uma ocupação, invasão, foi uma ocupação que durou vinte e um dias e que a CPI se reuniu uma vez só, então acho que esses quarenta e

cinco dias na verdade está resumido a trinta dias. E dizer também, quando eu vejo Vossa Excelência falar da prorrogação da concessão de quinze mais quinze anos, eu quero dizer a Vossa Excelência, eu não sei quem votou a favor, eu participei dessa votação, mas uma coisa eu tenho certeza, eu votei contra, eu e mais três companheiros, um foi Lourival Ornela, os outros dois eu não sei se foi a Ângela, não sei se o Alao, você e o Gege, então nós tivemos quatro votos o Petersem. Sim, teve votação a prorrogação e eu quero deixar claro que eu fui um dos que votei contra, eu e o Alao tivemos quatro votos. É dizer também que eu, nesses vinte e quatro anos de vida pública, praticamente a Prefeitura sempre foi do governo do PDT ao qual eu faço parte, mas eu, em relação a EMUSA nunca entrei, não sei se é no oitavo andar, se você perguntar como é a EMUSA durante esses seis mandatos meu, eu não tenho conhecimento, até porque eu fui uma pessoa que sempre questioneei essa Casa. A questão não é pelo super poder, acho que era muita atribuição para o Mocarzel, inclusive já passou, eu fui uma das poucas pessoas que lutei esse tempo todo para que houvesse uma CPI aqui em relação a EMUSA, mas eu não consegui aprovar, mas agora nós estamos numa CPI que a gente deixa essas divergências de lado e procuramos focar nela e procurar a verdade, se houver alguma coisa que não esteja de acordo com a normalidade, que essas pessoas possam, mas jamais com revanchismos, jamais com vingança, com nada, que essa não é minha proposta, tanto para os empresários quanto para as pessoas do Poder Executivo ou de pessoas de fora que for preciso vão ser convocados para depor nessa CPI.

Vereador Bruno Lessa: - Quero agradecer a contribuição de Vossa Excelência. Eu tenho algumas perguntas após a primeira rodada, primeiro com relação a lei, Vereador Paulo Eduardo, eu tenho em minhas mãos uma decisão judicial do Juiz Alberto Republicano de Macedo Junior, na época da primeira Vara Cível de Niterói, que considera a lei inconstitucional justamente pelos argumentos utilizados por Vossa Excelência, visto que a Lei Federal é clara a Lei de 95, 8.987, se não me engano, lei importante no nosso País porque regulamentou todo o sistema de permissões, concessões, e o juiz considerou essa lei inconstitucional visto que o Artigo 175 da Constituição Federal também é claro e foi regulamentado por essa lei, também é claro na exigência de licitação e por isso, e foi essa decisão que deu o start, fez com que se iniciasse o processo licitatório no município de Niterói, porque a rigor, essa lei de 97, ela previa a concessão de quinze anos por mais quinze, mas essa decisão breou isso e aí o Poder Público, até como falou o senhor Mocarzel, num processo iniciado até por ele que provocou essa licitação. De maneira que eu concordo com Vossa Excelência que a permissão de 1997 tem vício de legalidade forte que não poderia ter sido feito, teria que ter sido realizado uma concessão e a decisão judicial ela caminha nesse sentido, mas eu vou tentar ser um pouco mais conciso nas perguntas, não sei se o Vereador Henrique vai querer fazer algumas considerações, Vereador José Vicente eu creio que não irá fazer e temos ainda hoje, nós vamos discutir entre nós vou tentar reagendar, vou conversar com a senhora por causa da hora, mas vamos ver. Senhor Secretário, a Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transportes da qual o senhor foi o gestor principal ela possuía corpo jurídico próprio?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não possuía.

Vereador Bruno Lessa:- E a EMUSA?

Sr. José Roberto Mocarzel: - A EMUSA no início dela não, tudo ia para a Procuradoria, depois ela montou, conforme a empresa vai passando ela vai agregando mais problemas e ela montou um corpo jurídico.

Vereador Bruno Lessa: - Ok. Se não me engano foi o Vereador Henrique que fez uma pergunta e isso é uma coisa que nós Vereadores, membros dessa CPI, quando andamos na rua, a população pergunta isso para a gente, que é, por que a tarifa de Niterói tem o mesmo custo da tarifa do Rio de Janeiro? Ora, um ônibus em Niterói, foi o Vereador Gallo quem fez, roda um percurso muito menor do que um ônibus no Rio de Janeiro, e o senhor coloca que Niterói é uma cidade que está nos contextos mais complicados nessa seara de regiões metropolitana. Eu queria que o senhor me explicasse por que na sua visão Niterói encontra-se com essa qualificação de complicada?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só eu não justifiquei, eu expliquei, porque há uma diferença fundamental entre justificar e explicar e eu não tenho nenhum parâmetro para falar que o embarço que é previsto em qualquer obra pública, eu tenho larga experiência nisso, antigamente o caderno EMOP previa até o seguinte, você quando está fazendo uma obra num lugar urbano como essas coisas de ... você tem 30% de acréscimo em cima do custo da obra, olha só que disparate que é isso, eu acho muito grande, hoje eu não sei como é que está, realmente eu não sei como está, mas eu lembro que houve uma época sim, o embarço causava isso, então eu não justifiquei, eu expliquei que aos meus olhos, como cidadão, ainda falei isso, como morador de Niterói, que o transporte da cidade é diferente do transporte do Rio. Do Rio, você passa ali perto da estação ferroviária da Leopoldina aquilo é cruel, ver aquela fila gigantesca, as pessoas correndo em cima do pescoço da outra, e, por exemplo, eu não vejo isso em Niterói, eu não estou aqui para defender empresário, não estou aqui para defender nada, então eu falei isso, quer dizer, agora, de maneira nenhuma Vereador Bruno, posso, não tenho base técnica, não tenho base de dados, para falar que é mais por causa disso ou daquilo, é uma avaliação bem assim superficial comparando os dois transportes.

Vereador Bruno Lessa: - A Subsecretaria de Transportes ela é institucionalmente subordinada a Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte?

Sr. José Roberto Mocarzel: - É.

Vereador Bruno Lessa: - Quem era o Subsecretário da época da licitação?

Sr. José Roberto Mocarzel: - O Subsecretário era o Acir.

Vereador Bruno Lessa: - O Acir é servidor público do quadro efetivo da Prefeitura?

Sr. José Roberto Mocarzel: - É, os fiscais todos tem que ser.

Vereador Bruno Lessa:- Ele é fiscal. O senhor colocou aqui que a falta de fluidez no trânsito aumenta o custo no transporte, isso é uma constatação que eu também faço, não quer dizer que eu concordo com ela. De maneira como a gente pode adaptar e dizer que se a falta de fluidez aumenta o custo, quando se há a

fluidez aceitável, necessária, boa e aguardada pela população no trânsito, o custo ele é diminuído, o senhor concorda com essa afirmação?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu concordo com a tese, a tese está correta, agora, a afirmação tem que ser feito os cálculos.

Vereador Bruno Lessa: - E a Prefeitura fez esses cálculos, quando na implantação desse sistema na Alameda São Boaventura que diminuiu o tempo?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Na realidade aquele corredor ele pega muito ônibus intermunicipal.

Vereador Bruno Lessa: - Não, mas pega muitos ônibus municipais.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Pega municipal também, mas aquele corredor ele, digamos assim, foi muito voltado para esses intermunicipais.

Vereador Bruno Lessa: - Vou citar outro exemplo também, o corredor da Roberto Silveira, a Prefeitura fez esse estudo para ver se o custo estava sendo diminuído, porque o que me parece, até 2012, quando a tarifa devia ser ajustada pelos custos operacionais na planilha, a Prefeitura não deu provas suficientes, sob a minha ótica, de ter promovido a efetiva apuração dos custos que pudessem apontar a tarifa, seja se ela estivesse mais elevada, ou não, ou se ela seria justa, então dentro disto, eu não consigo entender como a partir de agora a Prefeitura vai poder fiscalizar a operação quanto ao índice de reajuste que passa a ser o IPCA. Essa dúvida sobre esse modelo de reajuste adotado pela Prefeitura no contrato de concessão, é que o senhor tentasse me explicar com mais nuance.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, foi previsto esse tipo de reajuste, agora, no futuro nada impede que por alguma razão alguém levante algum dado que mostre que a tarifa pode ser reduzida, que o empresário pode ganhar menos, isso é que tem que ser levado em conta, eu até falei aqui no início, você ver o que aconteceu aqui no Brasil agora, aumentaram as passagens e vários governos diminuíram e estão subsidiando.

Vereador Bruno Lessa: - E a Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte fez algum estudo nesse sentido?

Sr. José Roberto Mocarzel: Não, a Secretaria não faz esse tipo de estudos. A Secretaria ela fiscaliza a operação do sistema.

Vereador Bruno Lessa :- Se o senhor pudesse me citar, na gestão municipal anterior, o principal gestor responsável pela política de transporte da cidade e responsável em específico pelo edital de licitação que gerou a nova concessão, quem o senhor citaria?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Aí acho que são vários órgãos, a NITTRANS na parte técnica, a Subsecretaria de Transporte na parte de fiscalização porque eles tem poder de multa em cima dos ônibus.

Vereador Bruno Lessa: - Mas a Subsecretaria é subordinada a Secretaria que Vossa Senhoria...

Sr. José Roberto Mocarzel: - Exatamente, aí você tem Procuradoria, com algumas medidas, Secretaria Executiva do Prefeito.

Vereador Bruno Lessa:- Qual o papel da Secretaria Executiva no processo?

Sr. José Roberto Mocarzel: - A Secretaria Executiva, por exemplo, todas essas comunicações chegam lá através da Secretaria de Governo e Secretaria Executiva.

Vereador Bruno Lessa: - Eu posso dizer que a Secretaria Executiva intermediava e mediava a comunicação entre esses diferentes órgãos?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Se você pegar o processo, você vai ver que, inclusive já na segunda folha a Secretaria Executiva manda, se não me engano, para a NITTRANS, então quer dizer, existe uma ...

Vereador Bruno Lessa: - O senhor considera o papel da Secretaria Executiva importante?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Acho que todas as Secretarias são importantes.

Vereador Bruno Lessa: - Em específico nesse processo.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, a Secretaria Executiva é importante porque no final tudo vira decreto, vira homologação, tudo feito pelo Prefeito, então a Secretaria Executiva.

Vereador Bruno Lessa: - Então se o senhor pudesse citar os órgãos, NITTRANS, Procuradoria, Subsecretaria de Transporte e Secretaria Executiva, seriam os quatro principais, e a Comissão.

Sr. José Roberto Mocarzel: - E a Comissão de Licitação, aí você tem o desdobramento da Comissão de Licitação que tem pessoas de todas as Secretarias, inclusive da Secretaria de Administração que a própria Secretária faz parte da Comissão.

Vereador Bruno Lessa: - Não inicialmente, foi uma substituição na Comissão de licitação algum tempo depois. Mas então o senhor não saberia como me explicar, estou tentando voltar porque esse foi um ponto que não ficou claro para mim e talvez não tenha ficado claro para os demais Vereadores, o senhor não teria como explicar a justificativa de adoção do modelo de reajuste pelo IPCA.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não faço a menor ideia, porque essas coisas todas jurídicas e previsões de contrato, não era atribuição minha.

Vereador Bruno Lessa: - Mas quando o senhor assinou o contrato de concessão você teve a preocupação de discutir aquilo com o corpo técnico, de tirar suas dúvidas.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, você pega o contrato, eu sou Secretário, ler, vê se tem alguma coisa, vê se passou por todos os órgãos competentes, cada um opinou, a Procuradoria, a Comissão, então quer dizer, não existe ou digamos assim, se eu tivesse visto alguma coisa errada e incongruente eu teria dado uma opinião ali. Eu nunca me refutei a isso, e teria escrito ali.

Vereador Bruno Lessa: - Eu queria pedir um tempo, tem um sistema de gravação e o CD acabou, o Gustavo me informou vai mudar o CD. Por favor, com a palavra o senhor José Roberto Mocarzel, agradecendo a todos.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Então concluindo, passou por todos os técnicos por várias instâncias, pelo jurídico, e um reajuste em cima da correção monetária, realmente eu não vi nada demais.

Vereador Bruno Lessa: - Então o senhor considera o contrato de concessão um contrato bom, positivo para a cidade.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha eu falei aqui inicialmente, eu acho que esse contrato, tem que até rasgar uma seda ali para o Marcolini, para Beth, toda essa parte jurídica, para o Jaime Lerner, escuta o que estou falando isso vai servir de modelo para muitos municípios. Eu, ao longo da minha vida pública, eu sempre acompanhei essa parte de modelo, às vezes você cria um modelo e depois é fácil os outros municípios, os outros órgãos acompanham aquilo, fazem aquilo, e nós vamos ver esse modelo de edital em muitos municípios.

Vereador Bruno Lessa: - O senhor lembra quando você foi assinar o Termo de Concessão, os Termos 106 e 107 respectivamente, dos consórcios Transoceânico, TRANSNIT. O senhor lembra quem estava representando os consórcios na data da assinatura?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não lembro, eu não assinei com os empresários, às vezes no processo você não estava no local, dificilmente você consegue reunir todo o mundo.

Vereador Bruno Lessa: - Ok. Uma última pergunta, o senhor falou que como Secretário dos Serviços Públicos, Trânsito e Transporte, o senhor não tinha muitas atribuições relacionadas a licitação, a formação da planilha, apesar da Subsecretaria de Transportes estar vinculada a Vossa Senhoria, o senhor colocou que tinha apenas alguns grupos de fiscais que ficavam sob sua orientação. Quantos fiscais tinham exatamente, o senhor sabe precisar?

Sr. José Roberto Mocarzel:- Não sei precisar, porque eles vão aposentando, houve um concurso, eu não sei quando, mas deve ter uns dez anos, porque tinham poucos fiscais e aí reforçar o quadro, mas depois também houve muita aposentadoria.

Vereador Bruno Lessa: - Mas esses fiscais tinham atuação firme na fiscalização das empresas?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Operacional, fiscaliza táxi, fiscaliza ônibus, fiscaliza Van, faz plantões em determinados lugares.

Vereador Bruno Lessa: - Com relação a Vans, o senhor como ex Secretário de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte, qual a sua opinião? O senhor acha que foi bom para o município ter acabado com o transporte alternativo ou não? Sua opinião técnica.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha a minha opinião técnica é o seguinte, às vezes você faz uma coisa aqui e ela dá certo, às vezes você faz aqui não dá certo. No México não deu certo, eu digo esse sistema de uma maneira geral, no Brasil estava dando certo, eu via que alguns lugares, por exemplo, como é que você sabe, eu não ando de van, eu andei uma vez só de van na minha vida, um amigo me empurrou, abriram a porta e aí eu entrei, quando vi estava não sei onde, é uma loucura, o cara vai com a cabeça para fora, foi no Rio, Niterói é até mais elegante. Eu por escutar falar, empregados de casa, quando acontece mudança assim você sente que já tem muita gente que tem hábito de pegar van, eu acho que em alguns lugares estava dando muito certo. Então é isso que eu digo, o mundo ele é empírico, pelo menos para mim, não sei se é porque sou engenheiro, a gente tem que partir do empirismo, ver a prática, o que está acontecendo, se está dando certo aqui vamos manter, se não está. Não existe um formato para todas as

situações não, as pessoas são diferentes, uma coisa que pega às vezes no Brasil, não pega na Argentina, então quer dizer, você tem toda uma coisa pessoal em cada lugar.

Vereador Bruno Lessa: - Ok. Eu finalizando, quero só fazer mais algumas poucas perguntas. Os critérios adotados no edital de licitação, somando cem pontos no total, são: experiência na operação de transporte coletivo (dez pontos); experiência na operação no sistema de bilhetagem eletrônica (dez pontos); prazo de disponibilidade de frota (dez pontos); pontuação da frota, com relação a idade, conforto (vinte pontos); conhecimento do sistema (vinte pontos); e disponibilidade de garagem (trinta pontos). Me chamam atenção os itens 1, 2, 5 e 6 que totalizam juntos setenta pontos, experiência na operação do sistema de transporte coletivo, experiência na operação de bilhetagem eletrônica, conhecimento do sistema de transporte municipal, e disponibilidade de garagem. Na opinião do senhor esses não são itens que favorecem as empresas que já operavam?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Olha só, como eu falei inicialmente, toda essa parte técnica eu não participei disso, mas olhando dessa forma assim, eu dei até aquele exemplo, eu acho, como opinião, importante que uma empresa mostre que ela está no município, que ela tem garagem no município, agora também não pode ser excludente e o edital não foi excludente, ele dava pontuação. Então, se uma pessoa quisesse suprir isso ela tinha condições e até dispor uma outra empresa que quisesse vir para o município ela poderia alugar um galpão, e chegar lá e mostrar, olha estou aqui, agora, nenhuma licitação pública pode e não dever ser feita sem o mínimo de garantia para aquilo funcionar. Então eu acho, na minha opinião, que todo o critério técnico elaborado pela NITTRANS foi com muito rigor, foi com muito debate, tenho certeza disso, pelo preciosismo que ele veio.

Vereador Bruno Lessa: - O senhor lembra quantas Audiências Públicas o poder público fez para discutir a questão da nova licitação?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não eu não lembro, eu não compareci.

Vereador Bruno Lessa: - Com relação ao Estudo do SETREJ que citei, vou tentar fazer uma pergunta com mais ênfase, que para mim a resposta também não ficou clara. O senhor entende haver igualdade de condições em um processo licitatório instruído tecnicamente por um estudo de um Sindicato de empresas que se organizam em dois consórcios, mas apenas duas empresas independentes como concorrentes?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho que quando você está próximo do local você fica mais motivado a entrar em uma licitação, quando você está mais distante, você tem que mudar a logística da sua empresa, então eu acho que isso é uma coisa natural num processo licitatório, os que estão mais distantes se afastarem e os que estão mais próximos participarem.

Vereador Bruno Lessa: - E com relação ao Estudo do SETREJ? Vossa Senhoria não entende que beneficia empresas que já operavam.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Veja só, têm vários Estudos Técnicos, a Comissão fez um, então não é um Estudo só do SETREJ.

Vereador Bruno Lessa:- Mas há um específico do SETREJ, o senhor concorda?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Sim, eu acho que esse estudo eles fizeram, até para, quanto mais enriquecimentos de detalhes é melhor, até mesmo porque você está elaborando alguma coisa não consegue pensar em tudo.

Vereador Bruno Lessa: - Então para a Prefeitura elaborar o edital foi importante o Estudo do SETREJ?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Todos os estudos são importantes, como eu não participei não posso responder se foi importante ou não foi importante, na realidade eu vi, digamos assim, o edital pronto quando o edital passou por mim e o encaminhei a Procuradoria.

Vereador Bruno Lessa: - Uma das obrigações da Concessionária, inciso 11 do item 9.2 do Contrato de Concessão, é permitido livre acesso da fiscalização e auditoria instruída pelo poder público a sua escrituração contábil prestando todas as informações solicitadas, o período que você foi Secretário de Serviços Públicos Trânsito e Transporte, quantas auditorias foram realizadas nas empresas?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Nós vimos aqui que esse contrato ele foi assinado no mês de julho, no meio do mês de julho, aí você tem agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro, cinco meses, as empresas tem que começar a trocar os ônibus, tem que começar a se readaptar para isso, não dá nem tempo de você fazer uma. Eu acho que essas coisas têm que ser feitas, tem que ter punição se não fizer, não fez tem que ter punição, e depois implantou o sistema, aí a fiscalização tem que entrar e multar e até cassar a concessão, se for o caso, se não estiver cumprindo.

Vereador Bruno Lessa: - Mas nesse período de seis meses não houve nenhum?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho que é um período muito exíguo, não foi seis meses, foram cinco meses e meio, sendo que isso da assinatura do contrato, a gente sabe que as pessoas só começam, eu até queria ver a ordem de início depois da assinatura do contrato, porque aí você tem assinatura do contrato, aí você tem uma ordem de início, aí sim que as empresas começam a se adaptar para isso.

Vereador Bruno Lessa: - Se eu não me engano é de 14 de julho, se eu não me engano.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Exatamente, no mesmo período, já foi dada a ordem de início, então as empresas começam a se preparar para trocar de ônibus, enfim fazer todas as exigências que o edital previa, não dá nem tempo de você cobrar se já fez isso ou aquilo.

Vereador Bruno Lessa: - A Presidente da República acena com a possibilidade, se eu não me engano até editou um Decreto, não apenas como disse o jornal O Globo de hoje, para as estradas concessionárias, para os pedágios, mas também para os ônibus, acena com a possibilidade de redução, de zerar o PIS, PASEP E CONFINS das empresas de transportes coletivos e num sistema como esse, onde as empresas seriam desoneradas de pagar tributos federais relevantes, pelo atual contrato de concessão, como essa redução passaria para o passageiro?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho que o governante da cidade tem que chamar os empresários e dizer que se os impostos caíram, vamos reduzir aqui. Quanto que esses impostos representam na parte tarifária? Então, tem que reduzir, mas isso aí é claro como um copo d'água.

Vereador Bruno Lessa: - Mas não consta no contrato, não é tão claro assim, porque o contrato não estabelece hipótese de redução tarifária.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas nenhum contrato Vereador é estático. Quando acontece um fato novo as pessoas são chamadas.

Vereador Bruno Lessa: - O senhor entende que esse contrato já pode ser acrescido de algumas mudanças.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu não estou analisando a operação, eu estou fora da Prefeitura desde janeiro, eu tenho até curiosidade de saber como é que está a fiscalização em cima disso, como o processo está evoluindo, se está bom, porque o tempo que a gente fez isso e que a operação começou foi muito exíguo para você ter uma avaliação mais profunda, mais digamos assim, mais verdadeira.

Vereador Bruno Lessa: - Então o senhor pode dizer também que o sistema não avançou nesses seis meses.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Agora, desse ano.

Vereador Bruno Lessa: - Nos seis meses do ano passado.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Mas não são seis meses.

Vereador Bruno Lessa: - Cinco meses e meio.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Não, não são cinco meses e meio, porque você só pode falar que um sistema está em funcionamento depois que ele está na plenitude.

Vereador Bruno Lessa: - E no entendimento de Vossa Senhoria ele chegou na plenitude quando?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu acho que não estou me explicando muito bem nisso, você assina um contrato, ninguém chega no dia e diz, vou colocar todos os ônibus, demanda tempo, até para entrega.

Vereador Bruno Lessa: - Isso é um fato relevante, na minha opinião, que Vossa Senhoria expõe, é válida a exposição, de que haveria necessidade de tempo das empresas de adaptação no novo contrato, pelas mudanças que existem. Na sua opinião, o que mudou no sistema de transporte de Niterói com o novo contrato?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu vou repetir Vereador, eu não estou acompanhando a mudança que está havendo em Niterói, de repente tem uma série, eu seria leviano se eu falar, de repente o Prefeito Rodrigo já exigiu uma série de mudanças para acelerar o processo de mudança e está acontecendo e eu não estou vendo, eu não sei, porque eu não ando de ônibus. Agora é importante deixar claro que qualquer contrato que é feito no poder público, você contratou uma obra, você vai contratar uma reforma, aí o empreiteiro vem aqui na Câmara, por exemplo, ele vai botar o canteiro de obra, depois vai chegar o caminhão com areia, você tem todo um tempo de preparação do canteiro para a obra começar. Agora, imagina uma estrutura dessas de ônibus, de comprar ônibus, você chega às vezes na fábrica de um ônibus, chega lá e dizem, eu só posso de dar em dois meses, então quer dizer, não houve um tempo hábil, um tempo digamos assim, justo.

Vereador Bruno Lessa: - Pelas empresas que ganharam e se organizaram no consórcio seriam as mesmas que já operavam, não mudou muita coisa no sistema para elas terem que se adaptar, muito pouco pelo que a gente ver na rua.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Uma coisa eu tenho reparado os ônibus mudaram, não são os mesmos.

Vereador Bruno Lessa: - E os ônibus chamados Low-entry, que são esses de piso baixo que entraram com a nova concessão. O próprio edital prevê que eles devem ser implementados gradativamente e no primeiro ano o percentual deles implementados, se eu não me engano, não é nada muito grande, nada acima de 10% da frota, por aí, cinquenta ônibus por ano, nos temos uma frota de quase setecentos ônibus, então a gente tem um pouco menos de 10% por ano, quer dizer, não há essa mudança tão profunda como o senhor está aqui advogando, porque as empresas que estão operando hoje, são as mesmas que já operavam anteriormente.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Em momento algum eu falei que houve uma mudança profunda, eu falei que eu seria leviano se eu falasse que não evoluiu ou que evoluiu. Agora uma coisa é certa, um contrato nessa natureza ele demanda alguns meses para você implantar, isso aí é uma coisa justa, agora, essa mudança gradativa se não tiver uma boa fiscalização ela pode se tornar indefinida.

Vereador Bruno Lessa:- Quero agradecer Vossa Senhoria, passo a palavra ao Vereador Henrique Vieira, pedindo perdão a todos por exceder o tempo.

Vereador Henrique Vieira: - Na verdade só tenho uma pergunta, me sinto contemplado pelas perguntas anteriores. Estou aqui com a Lei 2.851 de 19/07/2011 que instituiu o Bilhete Único municipal do Fundo Municipal de Transporte, o Artigo 12 que diz fica criado na estrutura da Secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte o Fundo Municipal de Transportes com atribuição de captação e aplicação de recursos que terá escrituração contábil própria, atendidas a Legislação Federal e Estadual e as normas emanadas no Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, e no artigo 14, diz que o gestor do fundo deverá depositar o valor pecuniário referente ao pagamento das gratuidades em estabelecimento bancário, de conta corrente, indicados pelos concessionários e ou permissionário do serviços públicos de transporte coletivos de passageiros, e aqui uma especificação, até dia 15 do mês subsequente ao a utilização da gratuidade paga pelo Fundo Municipal de Transporte. A minha pergunta é se esse Fundo chegou ser efetivamente criado, ela se subdivide em: O senhor chegou a gerir esse fundo? Qual foi a dinâmica do movimento mensal desse Fundo, caso ele tenha sido criado e gerido pela sua Secretaria?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Esse Fundo não chegou a ser operado, hoje eu não sei como ele está, mas ele, na minha gestão não chegou a ser operado.

Vereador Henrique Vieira: - Então esse fundo não chegou a ser criado. E o subsídio, e o pagamento correspondente as gratuidades era feito como? Pelas Fundações de educação, como era feito ?

Sr. José Roberto Mocarzel: - Agora eu tenho uma dúvida aqui de quem fazia isso, mas a educação por que? Por causa dos estudantes? Eu agora não sei, essa parte a Secretaria de Fazenda poderia explicar melhor, porque a Secretaria de Transporte não lida com dinheiro, não lida com verbas, quer dizer, vai lidar agora através desse Fundo, ela vai poder operar, mas durante esses anos todo nunca operou com nenhum tipo de recurso.

Vereador Henrique Vieira: - Bem Vereador Bruno aqui eu encerro as minhas perguntas e acredito que a CPI está fazendo um trabalho muito importante começo a achar que o prazo do dia cinco de novembro terá que ser prorrogado. Hoje identifiquei novas convocações e quero depois conversar com os membros, porque uma pergunta fica, se não é o Secretário de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte que gere o sistema, quem gere? Nós temos que chegar a essa identificação, temos aqui algumas indicações. A NITTRANS? A Procuradoria do Município? A Subsecretaria? Que na verdade é ligada a própria Secretaria, eu sei que funcionalmente, organizativamente e legalmente, eu deveria estar conversando com o responsável, mas parece que na prática não é assim que acontece, não foi assim que aconteceu e cabe a CPI buscar essa identificação para que a gente possa fazer um mapeamento, tanto legal, funcional e administrativo, mas também tendo olhar sobre o que aconteceu de fato, acho que essa é uma responsabilidade da CPI e com dado novo, quer dizer novo não, mas que ganha maior relevância no meu entendimento a partir do dia de hoje, temos que voltar os nossos olhos sobre 1997, porque ali me parece que tem um nó crítico desse sistema, tem ali uma renovação por mais quinze anos, que no meu entendimento passa a ser um dos focos mais importantes de investigação dessa Comissão Parlamentar, porque ali pode se demonstrar para nós muito de uma relação não tão transparente entre o Poder Público Municipal e as empresas de ônibus, no final das contas o meu maior medo é que quem cuida do transporte da cidade e fiscaliza é a própria iniciativa privada.

Vereador Bruno Lessa:- Quero agradecer ao Vereador Henrique.

Vereador Henrique Vieira: - Agradecer ao senhor Mocarzel a presença e respondendo dentro do possível os nossos questionamentos.

Vereador Bruno Lessa: - Eu quero agradecer ao Vereador Henrique Vieira e passar a palavra para o ex Secretário e ex Presidente da EMUSA, José Roberto Mocarzel, para que ele possa fazer as suas considerações finais.

Sr. José Roberto Mocarzel: - Eu que agradeço até a oportunidade de esclarecer certas coisas, volto, discordo do nobre Vereador que a parte da responsabilidade ela se divide, ela se dilui, e a Secretaria de Transporte ela na realidade sempre foi esse órgão de operar com a fiscalização na rua, nunca teve, digamos assim, ingerência com qualquer coisa maior com prorrogação de quinze anos, poderia ser até escutada em algum momento, mas nunca decidido porque a Secretaria não tem nem, digamos assim, o cacife necessário para decidir questões tão complexas, e tão delicadas para a população como um todo.

Vereador Bruno Lessa: - Eu quero, finalizando o depoimento do senhor José Roberto Mocarzel, agradecer a presença dele, um depoimento longo, estamos aqui há quatro horas ouvindo esse depoimento, mas certamente importante para essa Comissão. Em que pese, eu concordo um pouco com as palavras do Vereador Henrique que me parece que as atribuições de Vossa Senhoria no governo anterior com relação a política de transporte, eram aquém daquelas que essa Comissão entendia serem as suas atribuições, porém a Comissão buscará ouvir os demais representantes, inclusive os citados por Vossa Senhoria por se tratar de uma questão extremamente importante. Nós temos a ótica que os serviços de transporte é um

serviço evidentemente público, regulado pela administração pública, concedido pela administração pública, e por isso nós entendemos que o poder público tem atribuições extremamente importantes, então evidentemente nós iremos ouvir os empresários, nós iremos analisar, como temos analisado com profundidade a documentação fornecida pelas empresas, mas nós entendemos que o poder público tem a função essencial com relação ao transporte, que é da regulamentação, que é da cobrança, que é de observar se aquele serviço tem sido bem prestado, se aquele serviço tem sido adequadamente fornecido pela iniciativa privada, para o cidadão que mais necessita dele, e na ótica dessa Comissão, nos dias de hoje, esse é um serviço que está aquém do desejado, se compara com o Rio é melhor do que o Rio, se compara com São Gonçalo, é melhor do que São Gonçalo, não atinge o padrão de exigências esperados pelos Vereadores hoje em Niterói que entendem que a passagem é excessivamente cara e que o serviço é um tanto quanto ruim, por isso eu queria finalizando agradecer Vossa Senhoria, dizer que nós vamos continuar ouvido os membros da Administração Pública, dá passada, mas também acho importante da atual, Vereador Gallo, que nós possamos identificar quem tem sido o gestor atual pela regulamentação e fiscalização do atual contrato para que possamos convocá-lo também para essa Comissão Parlamentar de Inquérito, mas lembrando, se a Comissão entender novamente que a presença de Vossa Senhoria for importante entraremos em contato novamente e eu quero mais uma vez agradecer a sua presença. Eu suspendo a sessão por um minuto, porque nos temos mais um depoimento agendado para hoje, que seria o da senhora Elizabeth, mas pelo adiantar da hora, peço que a senhora Elizabeth se puder vir aqui para nós conversarmos e ver se vamos fazer hoje ainda, ou com a sua advogada, ou se vamos passar para outra data, queria tomar essa decisão de comum acordo com os demais Vereadores. Está suspensa a sessão por um minuto e eu queria mais uma vez agradecer.

Vereador Bruno Lessa: - Comissão, devido ao adiantar da hora, que o depoimento da senhora Elizabeth ficaria para quarta-feira, de maneira que nós vamos fazer o seguinte encaminhamento, quarta-feira meio dia nós vamos ouvir o senhor Marcolini, duas horas o senhor Felinto e três e meia a senhora Elizabeth. Quarta-feira nós temos três depoimentos, para a imprensa se quiser anotar e divulgar, quarta-feira nós temos esses três depoimentos. E queira solicitar dos membros da Comissão pontualidade, porque nós vamos começar ao meio dia em ponto visto que teremos três depoimentos e que quarta-feira é dia de Sessão Plenária. Sessão Plenária essa, Gallo, que na quarta-feira não pode terminar muito tarde porque nós temos uma pauta extensa. Mas eu só tenho que votar mais um requerimento, eu quero colocar em votação. Requerimento 45, eu já encaminhei aos Gabinetes dos Vereadores, em discussão, Requerimento 45 que solicita ao Delegado da Receita Federal de Niterói informação sobre os débitos contábeis de todas as empresas concessionárias de transporte público na nossa cidade em discussão. Não havendo quem queira discutir, em votação, os senhores concordam permaneçam como estão. Aprovado. Antes de encerrar, só mais uma informação, o Presidente dessa Casa, e aproveitar a presença dele e agradecê-lo, forneceu um telefone para a CPI, de maneira que eu gostaria de divulgá-lo, pedir e contar com a colaboração da imprensa para divulgá-lo, que através desse telefone nós receberemos sugestões, críticas,

reclamações, sugestões e perguntas da população. O telefone é 2618-0480 e estará à disposição diariamente em horário comercial para que a população possa fazer suas reclamações, crítica e sugestão. Além disso, nós já temos o nosso e-mail, recebendo uma série de e-mails cpidostransportesdeniteroi@gmail.com e estamos inaugurando hoje também um site da CPI www.cpidostransportesdeniteroi.com.br, são os três informativos, queria agradecer a presença de todos, muito obrigado, próxima reunião quarta-feira, meio dia. Encerrada a Sessão.

Em data de 18 de setembro: Sergio Marcolini (Ex-Presidente da Niterói Transporte e Trânsito - NitTrans) e Filinto Branco (Ex- presidente da Empresa Municipal de Moradia Urbanização e Saneamento - Emusa)

Em data de 23 de setembro: João Carlos Félix e João dos Anjos (presidentes dos consórcios TransOceânico e TransNit, respectivamente.)

Em data de 30 de setembro: Acyr Lopes (ex-subsecretário da secretaria Municipal de Transportes da secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte) e José Maria (Funcionário do sistema viário);

Em trinta de setembro de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito avenida Ernani do Amaral Peixoto, número seiscientos e vinte e cinco, Centro, às quinze horas e vinte e seis minutos, deu início a nona reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos. O presidente da Comissão, vereador Bruno Lessa (PSDB) explicou aos dois depoentes da presente reunião, a saber, Sr. Acyr Lopes (ex- subsecretário de Transportes) e Sr. José Maria Mello, a dinâmica desta, que seria de perguntas feitas separadamente. Em seguida, passou a palavra para o relator, vereador Gallo (PDT) que saudou a todos e fez um breve histórico da CPI em Niterói fazendo um comparativo com a do Rio de Janeiro. Agradeceu a presença dos depoentes e disse que ambos são parceiros de partido e que tinham boas relações. Explicou que a presença deles à CPI se deu porque o ex-secretário Municipal de Serviços Públicos Trânsito e Transporte, Sr. José Roberto Mocarzel, em seu depoimento à Comissão, os citou em diversas respostas. Em seguida, se dirigiu ao Sr. Acyr Lopes para lhes fazer os questionamentos. Pergunta: O senhor é funcionário público? Qual função exerce? Resposta: Sou funcionário da Prefeitura há trinta e cinco anos. Sou fiscal do Sistema Viário. Pergunta: E qual função que exerce atualmente? Resposta: Sou fiscal do Sistema Viário. Pergunta: E no governo passado, que função exercia? Resposta: Assumi a subsecretaria de Transportes do ano de dois mil e dez até março deste ano. Pergunta: O senhor se recorda a que secretaria era subordinado e quem era o secretário? Resposta: A Secretaria Municipal de Serviços Públicos Trânsito e Transporte e o secretário era o Sr. José Roberto Mocarzel. Pergunta: Por quanto tempo foi subsecretário de Transporte e se antes disso desempenhava que funções? Resposta: Eu fui secretário durante três anos e três meses e antes exercia a função de diretor do transporte. Pergunta: E se reportava ao Sr. José Roberto Mocarzel?

Resposta: Sim, me reportava. Todas as atribuições eu passava para ele. Pergunta: Existia a preocupação de passar as informações para o secretário? Resposta: Correto. Pergunta: Como foram calculados os valores das tarifas nos últimos anos? Resposta: Sempre foi calculada em cima de uma planilha chamada GEIPOT. Pergunta: Como se chegou ao valor da tarifa no edital de licitação? Resposta: Foi o IPCA e Gallo o interrompeu e disse que o reajuste pelo índice inflacionário foi após a concessão e o depoente perguntou se perguntara referente a anterior então, respondeu que essa era feita pela tabela. Pergunta: As gratuidades são levadas em consideração no cálculo das tarifas? Resposta: A gratuidade não é calculada em cima da tarifa e sim nos passageiros pagantes. Pergunta: A desoneração tributária, como a redução do ISS de cinco para dois e depois para um por cento, eram repassadas para as tarifas? Resposta: Não me lembro. Pergunta: O senhor era responsável em fazer o levantamento das planilhas para chegar ao valor das passagens? Resposta: Eu tinha uma assessoria e Gallo o perguntou se o Sr. José Maria, o segundo depoente, fazia parte e foi respondido que sim. Gallo, então, falou que nesse ponto o Sr. José Mocarzel não estava errado ao afirmar que ambos eram responsáveis pelo cálculo e o Acyr confirmou. Pergunta: Qual era a rentabilidade ou lucro previsto no cálculo da tarifa pela forma GEIPOT? Resposta: Era doze por cento ao ano. Pergunta: E como vocês chegaram a esse valor? Resposta: Foi com a tabela. Pergunta: E quem fazia essa tabela? Resposta: O Geipot. Pergunta: Então vocês pegavam a tabela e a aplicava automaticamente? Resposta: Correto. Pergunta: O ganho de produtividade como os corredores expressos foi repassado para as tarifas, já que tem um ganho com a fluidez do trânsito? Resposta: Com essa melhora com certeza vai haver diminuição. Pergunta: E teve? Resposta: Na Alameda não teve porque passam poucas linhas municipais e como a nossa tarifa é modal, não tem como atingir assim diretamente. Pergunta: Mas as poucas linhas que passam por lá, sabe dizer se a população teve algum ganho? Resposta: Não teve porque a tarifa é modal. Pergunta: O senhor acha isso correto, já que algumas linhas tiveram ganhos? Resposta: Se atingisse toda Niterói, seria muito bom e iria beneficiar a todos. Pergunta: Quando formatava as planilhas, tinha participação das empresas? Resposta: Participação das empresas de carroceria quando buscávamos preço, fazia isso através de dados. Pergunta: Como o Poder Público obtinha as informações dos custos como óleo diesel, carroceria, pneus. Resposta: As empresas que forneciam através de nosso contato com elas. E o Sr. José Maria completou que a planilha de cálculo era o modelo do GEIPOT, e que à época da feitura das planilhas, utilizavam essa formatação e faziam vários levantamentos de custos variáveis e fixos para serem inseridos na planilha. E que vários fornecedores eram consultados, e inclusive, solicitavam notas fiscais das empresas para fazer uma comparação de mercado e o valor pago efetivamente por esta. Pergunta: Então, as empresas passavam e vocês não aplicavam automaticamente. Faziam uma pesquisa de mercado antes? Resposta do Sr. José Maria: Fazíamos uma pesquisa de mercado na Guanabara Diesel e tantas outras para fazermos o levantamento desses insumos para fazermos um comparativo. Pergunta: E os dados das empresas batiam? Resposta do Sr. José Maria: Com uma diferença ou outra, não tenho como precisar, pois fazia as planilhas eventualmente. Pergunta: Uma vez por ano? Resposta do Sr. José Maria: Sim. Pergunta: Como foi feito o

cálculo reajuste em dois e doze que teve início em janeiro dois e treze que acabou sendo adiado? Resposta do Sr. José Maria: Essa planilha especificamente eu não participei. A última foi a de dezembro de dois mil e onze. Pergunta: E o Sr. Acyr. Como foi? Resposta: Agora entrou a do IPCA. Aí a tarifa passou de dois reais e setenta e cinco centavos para dois reais e noventa centavos. Pergunta: E a Araçatuba. Como continuou operando sem participar da licitação como operou após o contrato? Resposta de Sr. Acyr: A TransNit apresentou uma proposta de locação da Araçatuba. Pergunta: E como foi feito esse ingresso posterior da Araçatuba no consórcio? Resposta de Sr. Acyr: O consórcio TransNit entrou com um processo na secretaria de Serviços Públicos, sendo encaminhado a subsecretaria de Transporte. Imediatamente encaminhei à Procuradoria do Município, que achou que a empresa poderia colaborar com o consórcio, e pediu que todos os órgãos prefeitura desse o parecer, e a subsecretaria o emitiu no que competia a ela, na documentação dos veículos, e encaminhou o processo. Gallo reforçou a rota detalhada pelo depoente que o completou que da subsecretaria encaminhou a Secretaria de Trânsito e Transporte, aos cuidados do Sr. José Mocarzel e este encaminhou à Procuradoria. Pergunta: Como ocorria a fiscalização do sistema de transporte. Vocês aplicam multas, apreensões e outras? Resposta do Sr. José Maria: A fiscalização sempre foi atuante dentro do limite do que era possível fazer. Sempre estivemos nas ruas como estamos hoje, notificamos, intimamos e apreendemos. Em relação às multas, nós não aplicamos por um período. Pergunta: E qual foi esse período? Resposta do Sr. José Maria: De dois e dez a dois mil e doze. Gostaria de dizer que sou fiscal do sistema viário por trinta e três anos e que nesse período fui coordenador de operação. Não autuávamos as empresas de ônibus porque para haver legalidade de uma documentação, como auto de infração, há a necessidade de constituir uma escrivania fiscal para que esse auto tenha legalidade. Soma-se a esse, o fato de que para que haja arrecadação desse mesmo auto, há de ter no sistema da secretaria de Fazenda um código que permita essa cobrança. E nessa época ambos não existiam, então, o preenchimento do auto não era legalizado na escrivania e não tinha com ser arrecadado na secretaria de Fazenda. Então, trabalhávamos com documento administrativo mais fácil, apreensão e notificação, e isso não tem valor. Então, qualquer incidência na rua ou reclamação, nós intimávamos e dependendo do problema, apreendíamos os veículos. Como esse ato administrativo não requer arrecadação, nós utilizávamos, mas a fiscalização sempre foi presente dentro dessa limitação Pergunta: Então ficamos três anos sem aplicar multa em função de não ter um aparato legal para esse procedimento? Resposta do Sr. José Maria: Todo esse procedimento era encaminhado aos superiores. A fiscalização sempre alertou que a não feitura de uma escrivania fiscal iria acarretar nisso, de não podermos arrecadar. Temos documentos, comunicações e ofícios que mandamos para cima com essa solicitação. Pergunta: Seria atribuição da secretaria de Fazenda? Resposta: Não senhor. A secretaria de Fazenda implanta o mecanismo, mas ela tem que ser registrada na secretaria de Fazenda para dar legalidade porque senão, esse documento não tem valor legal. Sempre foi enviada para cima, a secretaria de Trânsito e Transporte. Pergunta: Após o resultado da licitação, os consórcios passaram a ter uma série de obrigações que não existiam anteriormente. Como vocês realizam a fiscalização após a licitação e se

agora, sobre a questão da escritania sobre os coletivos. Resposta do Sr. José Maria: Não participei do processo licitatório, mas vou responder como fiscal. Em Niterói hoje se criou um órgão gestor e é deste a responsabilidade de planejamento desse sistema. Pergunta: Qual o órgão? Resposta de José Maria: A NitTrans. Pergunta: Mas essa questão das multas, o senhor não sabe se estão valendo após o modelo concessionário? Resposta do Sr. José Maria: Quem tem que responder são os superiores. Como fiscal não tenho como responder. Pergunta: Mas o senhor como fiscal, que está nas ruas... Resposta do Sr. José Maria: O que nós fiscalizamos é toda parte visual, de conservação, documentação, higiene, limpeza e outras. Mas se não tiver uma ordem de serviço do órgão gestor, nós não sabemos o quê.... Pergunta: Mas vocês hoje têm autoridade para multar? Resposta do Sr. José Maria: Existe um processo em andamento de multas. Me parece que a gestão atual vai constituir a escritania. Não posso afirmar, mas me parece que o secretário de Fazenda está providenciando inserir no sistema de arrecadação o código, mas não posso bater o martelo, só os meus superiores. Gallo o completou que a não aplicação das multas continua no ano vigente e perguntou: Por que durante a noite existem veículos insuficientes atendendo a população. Quem define o quantitativo da frota de cada linha e os horários de atendimento? Resposta: a fiscalização não fica nas ruas após as vinte e duas horas porque não temos segurança. Nos finais de semana ficamos a noite trabalhando, mas quem determina a frequência são ordens de serviço emitida pelo órgão gestor, a NitTrans. Pergunta: Quem é o subsecretário da NitTrans e o presidente? Resposta: Coronel Paulo Afonso. Pergunta: O senhor sabe me dizer se nesse período que foi implantado o novo contrato das concessionárias, já cumpriram alguma fiscalização nas empresas de ônibus? Resposta: Sempre fiscalizamos as empresas de ônibus, independente de citação ou não, ela é feita normalmente e nesse exato momento tem um fiscal zelando pela qualidade do serviço. Pergunta: É por que o contrato anterior dizia uma coisa, e esse mudou muito o formato dessa nova fiscalização. Quer dizer que isso é automático? Resposta: Independentemente a fiscalização está atuando dentro dos conceitos básicos. Pergunta: Qual foi o papel da SMTPTT na licitação? Resposta de Sr. Acyr: A comissão de licitação foi composta de cinco membros e cada um deles era responsável pelo seu conhecimento. No caso da secretaria de Transporte era analisar a documentação dos veículos. Pergunta: O senhor sabe o nome dos quatro membros? Resposta: Sr. Elcio, presidente da Comissão, da secretaria Executiva; Sra. Paola, NitTrans; Sra. Teresinha, secretaria de Administração; não me lembro do último. Pergunta: Qual era o papel do senhor? Resposta de Sr. Acyr: Era analisar a documentação referente aos veículos de transporte. O vereador Gallo encerrou com as perguntas e disse que iria se reescrever. Bruno então iniciou as suas perguntas, dirigidas primeiramente ao Sr. Acyr. Pergunta: O Sr. José Roberto Mocarzel disse que o senhor era responsável pela elaboração da planilha. O senhor elaborou ou elabora planilhas? Resposta: Não senhor. Quem elaborou foi a NitTrans com a Procuradoria Geral do Município. Pergunta: E a planilha de custo do transporte? Resposta: Correto. Pergunta: A tabela Geipot não era o senhor? Resposta: Não, entendi da licitação. Pergunta: O estudo tarifário? Resposta: O estudo tarifário era da subsecretaria através do Geipot. Pergunta: Então o senhor era diretamente responsável pela planilha? Resposta: Correto.

Pergunta: Quem eram os funcionários da Prefeitura que auxiliavam o senhor? Resposta: Sr. José Maria.

Pergunta: E somente ele? Resposta: Sim e em dois mil e onze, a Sra. Miriam Nalim.

Pergunta: Os dados que baseiam a planilha são retirados dos Relatórios Mensais de Operação. Correto? Resposta: Correto.

Pergunta: E as empresas enviam mensalmente os relatórios? Resposta: Hoje enviam diretamente para a NitTrans.

Pergunta: Hoje a NitTrans mas à época subsecretaria de Transporte? Resposta: Sempre foi enviada subsecretaria de Transporte.

Pergunta: E como que a subsecretaria averiguava se aqueles dados estavam corretos? Resposta: Através das planilhas.

Pergunta: Um exemplo: a planilha de dois mil e doze informou que os passageiros pagantes estavam na ordem de seis milhões e seiscentos e vinte e quatro mil. Esse dado foi extraído de um RMO. Como vocês averiguavam se esse dado estava correto? Resposta: Não me lembro desse dado. Não lembro como feito.

Pergunta: Mas a Prefeitura procurava fazer a averiguação se os dados enviados pelas empresas eram corretos? Resposta: Com certeza.

Pergunta: E como era feito isso? Resposta: Fazendo levantamento nas ruas com referência a isso.

Pergunta: Então as empresas forneciam que os dados de passageiros pagantes eram de seis milhões e seiscentos e vinte quatro mil cento e cinquenta e oito e a secretaria atestou que esse número era correto? Resposta: A gente fazia o levantamento desse relatório geral, fazia o levantamento geral e se baseava em cima disso.

Pergunta: Quando o senhor fala do preço dos insumos que é feita uma pesquisa, vocês têm relatórios dessas pesquisas e podem encaminhá-los a comissão? Resposta: Existe esse processo dentro da secretaria.

Pergunta: E vocês faziam isso por escrito? Resposta: Sim.

Pergunta: Até hoje? A subsecretaria não existe mais? Resposta: Hoje essa subsecretaria não existe.

Pergunta: E a atribuição passou para qual órgão? Resposta: Passou para a NitTrans e para a subsecretaria de Trânsito e Transporte.

Pergunta: E é vinculada a qual órgão? Resposta: A NitTrans.

Pergunta: E esses dados estão lá? Resposta: Estão.

Pergunta: E vocês chegaram a encontrar alguma grande discrepância a algum dado informado pela empresa e o pesquisado? Resposta: Não me lembro e Bruno concluiu que não deve ter ocorrido senão o mesmo lembraria e o depoente concordou.

Pergunta: Então, a gestão ao qual o senhor fez parte, entendia à época que os dados enviados pelas empresas eram corretos? Resposta: Com certeza.

Pergunta: O senhor sabe a alíquota do ISS para transporte coletivo em Niterói? Resposta: Hoje é de um por cento.

Pergunta: É esse valor desde dois mil e onze através de uma lei municipal que alterou o código tributário municipal modificando a alíquota de dois para um por cento. E na planilha de dois e doze, o valor tarifário de dois e setenta e cinco, a alíquota está ainda dois por cento enquanto na verdade teria que ser um. O senhor sabe dizer o porquê desse cálculo diferenciado? Resposta: Não sei.

Pergunta: Mas o senhor, como responsável pela elaboração da planilha, em nenhum momento percebeu que estava usando o cálculo de ISS equivocado? Resposta: Não sei.

Pergunta: Então, tecnicamente não era o senhor o responsável pela planilha? Resposta: Tinha uma assessoria que fazia essa parte.

Pergunta: Quem era essa assessoria? Resposta: A senhora Miriam Nalim.

Pergunta: Ela é funcionária da Prefeitura? Resposta: É fiscal do sistema viário.

Bruno reforçou a não percepção dos valores do ISS e a responsabilidade da Sra. Miriam na elaboração do cálculo. E o depoente disse acreditar que o cálculo foi feito pelo ISS de um por cento e Bruno reforçou

que na planilha constava o valor de dois e que o equívoco deu um valor acima para a tarifa e que a comissão irá tratar disso. Pergunta: Em nenhum momento ela comentou isso com o senhor? Resposta: Não. Pergunta: A planilha estabelece um custo quilométrico, que é o custo total por quilômetro. E a tarifa é aferida a partir de um cálculo matemático que é a divisão desse custo quilométrico pelo IPK (índice de passageiros por quilômetro). O senhor sabe me dizer qual o IPK de Niterói? Resposta: Não sei informar. E o presidente perguntou ao Sr. José Maria que também o respondeu negativamente. Pergunta: Com relação a Araçatuba, a Prefeitura autorizou que o consórcio TransNit a contratasse antes de fazer parte do consórcio? Resposta: Autorizou. A comissão aceitou a proposta de pedido de locação. Pergunta: Essa autorização foi feita pela subsecretaria de Transporte ou pela Secretaria de Trânsito e Transporte? Resposta: Foi pela Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte. Bruno então o informou que o ex-secretário, José Mocarzel, disse desconhecer a situação da Araçatuba, e questionou se subsecretaria nunca havia o informado sobre a situação dessa empresa e o depoente não soube informar e novamente foi questionado se o mesmo como subsecretário nunca havia feito e foi respondido que todas as informações foram passadas para a NitTrans e para a Procuradoria. Pergunta: Mas essa permissão que o senhor alega que foi dada a Araçatuba pela SMSPTT, que o próprio secretário desconhecia, porque é difícil para a gente compreender como se deu isso, já que o secretário disse que a desconhecia. O senhor não se lembra? Resposta: A autorização não foi dada pela secretaria de Serviços Públicos. A autorização veio da subsecretaria, foi encaminhada a secretaria e, por sua vez, a Procuradoria. Pergunta: A procuradoria dá o parecer favorável ou não, mas a decisão de aceitar ou não era do órgão regulamentador à época, a subsecretaria de Serviços Públicos que hoje é a NitTrans. Resposta: O Órgão responsável pela licitação era a NitTrans junto com a Procuradoria. Pergunta: Nas fiscalizações, e se o Sr. José Maria quiser responder sintá-se a vontade, já foram feitas dentro das empresas no setor contábil, uma análise financeira na contabilidade dessas empresas? Resposta José Maria: Não senhor. Pergunta: Existe algum órgão na Prefeitura responsável para tal função? Resposta José Maria: O responsável em fazer isso é a NitTrans. Nós não fazemos fiscalização contábil e Bruno o indagou se a NitTrans a fez e este respondeu que não sabia informar. Pergunta: Voltando a questão das multas que não ficou claro. O senhor informou que os fiscais não multavam as empresas por um problema de, primeiramente não existir na secretaria de Fazenda a escrivania fiscal e o José Maria o interrompeu e disse que não existia na sua secretaria a escrivania, a legalização. Por que com essa escrivania que preenchia a nota e essa documentação era enviada a secretaria de Fazenda e se o contribuinte perdesse o recurso, tinha o direito de recorrer. Encaminhámos à secretaria de Fazenda que precisa de um mecanismo que a permita arrecadar o valor inicial. E, naquela época não existia nem na secretaria de Serviços Públicos a escrivania para dar legalidade e nem na de fazenda. Pergunta: E isso perdurou durante quanto tempo? Resposta: De dois mil e nove até agora. Pergunta: E o senhor estima quanto que a cidade deixou de arrecadar? Resposta: Independente dos outros processos, de notificação, intimação e se houvesse necessidade de apreensão, que na realidade quando se apreende o veículo, com certeza ele terá uma multa, mas não posso dizer para

o senhor a arrecadação. A gente não multa ninguém pressupondo que vai haver aumento de arrecadação. Pergunta: E quantas vezes essa transgressão da lei deixou de ser punida com multa? Resposta: Não posso te dizer. Pergunta: Mas muitas? Resposta: Não tenho como dizer. Se tivesse uma escritania, toda essa documentação registrada, tanto nós como a Secretaria de Fazenda saberia informar ao senhor. Por que depende da pessoa, que pode ganhar na primeira instância. Pergunta: Mas então, as empresas de ônibus não são multadas há algum tempo na cidade? Resposta: Sim, por causa dos mecanismos que expliquei e Bruno o interrompeu e disse que entendeu os mecanismos e afirmou que as empresas não foram multadas. Pergunta: Qual foi a última planilha que o senhor elaborou? Resposta: A última que me lembro foi dezembro de dois mil e onze. Pergunta: Então o senhor também não tem conhecimento dessa questão da alíquota do ISS? Resposta: Não sei informar ao senhor. Pergunta: Qual a rotina da fiscalização da secretaria de Serviços Públicos e quantos fiscais são? Resposta: Somos só vinte e seis fiscais e desses seis ficam em função, quatro disponíveis a outros órgãos e como estamos no processo de vistoria anual, que todo ano os veículos de transportes municipal são obrigados como a do DETRAN, fazer a vistoria da Prefeitura. Então, todos esses fiscais em cargo de chefia estão ligados diretamente a vistoria e mais alguns que trabalham internamente. Efetivamente no município sobram só dez para fazer a fiscalização. Pergunta: Que na opinião do senhor é pouco? Resposta: Não sei dizer se é pouco ou não, e independente disso a fiscalização está na rua. Pergunta: Essa vistoria é feita aonde? Resposta: É feita anualmente dentro das empresas de transporte e são verificados o estado de conservação e a documentação. Pergunta: Sr. Acyr, como eram entregues os Relatórios Mensais de Operação? Resposta: Eram diretamente a NitTrans. Pergunta: Sempre a NitTrans e nunca a subsecretaria? Resposta: Durante algum tempo foi a subsecretaria. Pergunta: Durante que tempo? Resposta: Quando era manual, depois que passou a ser online foi para a NitTrans. Pergunta: Cronologicamente quando foi isso? Resposta: Cinco, seis anos... Pergunta: E como era feita a aferição dos dados? Resposta: A gente solicitava a NitTrans que nos forneciam os dados. Pergunta: O senhor participava disso? Resposta: sim. Pergunta: Tenho aqui alguns RMOs e fiz questão de solicitá-los às empresas e à Prefeitura. Mas como é a empresa que manda para a Prefeitura, acreditei que não haveria nenhuma discrepância. Mas o RMO da linha quarenta nove e dois (Fonseca, Icarai, Centro), de março de dois mil e dez. A empresa envia que percorreram uma distância de noventa e três mil e quinhentos e trinta e quatro quilômetros e o da Prefeitura, também enviado pela empresa, tem uma distância de noventa e seis mil e trezentos e oitenta e seis quilômetros. Com relação ao consumo de óleo diesel, o da empresa disse que foi trinta e seis mil, seiscentos e sessenta litros e da Prefeitura trinta e quatro mil setecentos e setenta e um. O que se deve essa discrepância? Resposta: Não sei informar esse número. Pergunta: E quem saberia? Resposta: Hoje como a responsabilidade é da NitTrans e o presidente o interrompeu e disse que os dados são do ano de dois e dez e não de hoje. Resposta: Nessa época já era enviado a NitTrans. Pergunta: A subsecretaria de Transporte não tinha a função de analisá-los? Resposta: Não era da nossa competência. Pergunta: Mas se a subsecretaria formulava a planilha de custo através do RMO, ela o analisava, senão teria como formular a planilha?

Resposta: Ela analisava e pedia a NitTrans , e entrava nos dados da NitTrans. Pergunta: E nunca repararam a discrepância nos dados? Resposta: Confesso que não me passou. Pergunta: Ou seja, a tarifa de Niterói pode estar custando bem mais caro que realmente deveria porque se os dados não são confiáveis e os próprios RMOs são contraditórios. Temos aí um grave problema. O senhor não acha? Resposta: Porque nessa parte que o RMO passou, a NitTrans que deveria dar essa informação. Pergunta: Sim, mas quem elaborava a planilha era a subsecretaria? Resposta: Elaborava através de dados do GEIPOT que fazia essa parte. Pergunta: Mas o GEIPOT no que me parece, se eu estiver errado, fique a vontade de me corrigir, o GEIPOT fornece a fórmula do cálculo e a Prefeitura insere as informações. E aí, se afere a tarifa. Correto? Resposta: Correto. Pergunta: Então, a Prefeitura tem sim responsabilidade em relação a planilha. Não tem? Resposta: Gostaria de passar essa questão para minha assessoria que fazia essa parte dos dados. Pergunta: E era a Sra. Miriam? Resposta: Não. O Sr. José Maria. E este respondeu que em relação a isso não se lembrava dessa discrepância. Pergunta: Essa fiscalização em cima do RMO era feita mensal ou esporadicamente? Resposta do Sr. José Maria: Não sei informar ao senhor e quando questionado sobre quem o saberia, também respondeu negativamente. Pergunta: Os dados das empresas não eram verificados pela Prefeitura? Resposta do Sr. José Maria: Não sei informar ao senhor. Pergunta: Não pela subsecretaria de Transportes, Sr. Acyr? Resposta: Não sei informar. Pergunta: Então a subsecretaria não auferia os dados dos RMOs? Resposta: Colhia os dados que eram necessários. Pergunta: Não fiscalizava se esses dados eram corretos ou não? Resposta: Não porque já vinham no planejamento e acreditávamos que estavam certos. E Bruno concluiu que a prefeitura acreditava que os dados das empresas estavam todos corretos e o Sr. Acyr confirmou. Pergunta: Com relação a participação do senhor na Comissão de Licitação, disse que o Sr. Élcio era o presidente e foi durante grande parte do processo licitatório, que a princípio fora presidida e publicado no Diário Oficial do dia doze de julho de dois mil e onze pelo Sr. Mario José Guimarães Dias, que posteriormente renunciou. O senhor sabe os motivos? Resposta: Não sei informar. Pergunta: A Comissão de Licitação se reunia com qual periodicidade? Resposta: Duas vezes na semana. Pergunta: Essas reuniões tinham ata? Resposta: Tinha. Pergunta: Quem teve a função dentro da Comissão de elaborar os critérios do Edital? Resposta: A NitTrans e a Procuradoria. Pergunta: O Senhor não participou? Resposta: Não. A minha participação foi referente a documentação dos veículos. Pergunta: O senhor concorda com os critérios adotados no edital de licitação? Resposta: Eu não acompanhei esses fatos. Isso era com a NitTrans e a Procuradoria. Pergunta: Mas o senhor como membro da comissão não chegou a questionar? Resposta: Cada membro da comissão tinha sua área para verificar. Pergunta: Mas os senhores não discutiam nessas reuniões semanalmente quais critérios seriam adotados e o porquê? Resposta: Não. Pergunta: Não foi feita essa discussão entre os membros da comissão? Resposta: Não. Se passava para os membros e cada um trabalhava dentro da sua competência e seu conhecimento. Pergunta: Então as reuniões eram mais para constar, já que vocês não discutiam nada. Resposta: Verdade. E quanto ao quinto membro era o Dr. Péricles da procuradoria. Pergunta: Além dos dados dos RMOs, algum outro orientava a planilha

tarifária? Resposta do José Maria: As planilhas continham os custos fixos e variáveis. Os nossos custos fixos recaem sobre a folha de pagamento (motorista, cobradores etc.), incluindo despesas administrativas (água, luz, telefone, insumo de material de despesa de escritório) e somada ao capital que incide sobre a depreciação do veículo e a remuneração do investimento humano e equipamentos, almoxarifado e instalações. E o variável, que é em cima de pneu, rodagem, combustível, peças e acessórios, e outros insumos. Então essa pesquisa, como eu havia dito, era toda feita no mercado e depois solicitado que as empresas encaminhassem notas fiscais para que comparássemos e a partir dessa média anexávamos a planilha. Pergunta: O senhor falou que pesquisava os preços? Resposta: Isso. Pergunta: Eu requisitei a Prefeitura o estudo tarifário e a base dele, e os estudos são muito simples, possivelmente tem sete ou oito páginas, eles são muito ralos, vazios. Essas pesquisas eram feitas por escrito? Resposta José Maria: Eram feitas através de contatos telefônicos e através dessa documentação que chegávamos a guardar. Pergunta: Elas chegavam a ser guardadas? Resposta: Durante um período. Encaminhava o processo para cima, um dois três meses depois, não tinha a obrigatoriedade ou determinação que os lançamentos dos insumos ficassem guardados, que aquilo no futuro pudesse ser reavaliado. Pergunta: As empresas chegavam a informar sobre as receitas não operacionais como as de publicidade e financeiras. Isso entrava? Resposta: As de publicidade não entravam porque eram eventuais e a financeira não sei informar. Mas o PIS, COFINS e INSS estando na folha de pagamento, nós temos todos os encargos. Pergunta: O senhor acha que as empresas em Niterói têm lucro todos os anos? Resposta: Qualquer setor de capital demanda, mas o lucro do empresário não entra na feitura da planilha. Pergunta: Pelos balancetes, as empresas de Niterói não têm lucro. Das dez, apenas algumas disseram ter, umas mais e outras menos. A comissão fez uma conta simples: pegamos os passageiros pagantes (seis milhões, seiscentos e quarenta e cinco), o número mensal informado pela planilha retirado do RMO e multiplicamos por doze e temos o total de passageiros pagantes por ano. Pegamos o total de quilômetros percorrido por mês e também multiplicamos por doze. Pegamos essa quilometragem anual e multiplicamos pelo custo individual de cada quilômetro e temos o custo quilométrico e temos o número aproximadamente de duzentos e vinte milhões de reais. Depois, pegamos todos os passageiros pagantes e multiplicamos por dois e setenta e cinco, que é o valor da passagem atual e chegamos ao número de duzentos e dezesseis milhões de reais. Ou seja, pela análise da própria planilha, elas seriam deficitárias, o que não acontece na prática, porque todas em empresas apresentam lucro. O senhor sabe como explicar essa discrepância? Resposta José Maria: Não. Pergunta: Mas o senhor compreende o cálculo que foi feito? Resposta: Sim e Bruno explicou que os cálculos foram feitos a partir dos dados da planilha. Pergunta: Em relação ao número de passageiros pagantes. Esse número era aferido de alguma forma pela Prefeitura? Resposta: O RMO é uma planilha que tem quilometragem, consumo de diesel etc. Pergunta: E isso não tinha uma conferência à parte? Resposta: Essa conferência era responsabilidade da NitTrans. E Bruno explicou que Sergio Marcolini, ex-presidente da NitTrans, em depoimento à CPI, havia dito que toda a responsabilidade pela aferição da tarifa era da subsecretaria de Trânsito, do estudo tarifário e por isso as perguntas estão sendo dirigidas aos depoentes

eram com relação a isso. Pergunta: A Prefeitura chegou a contratar alguma consultoria de suporte técnico para ajuda na análise dos RMOs ou para a elaboração da planilha? Resposta: Nenhum. Pergunta: O secretário à sua época era a Sr. José Roberto Mocarzel? Resposta: Sim. Pergunta: Ele chegou a alguma vez indagar o senhor sobre o custo, discutir a planilha com o senhor? Resposta: Não, nunca. Pergunta: Os RMOs eram usados para análise de eficiência do sistema, ou seja, era feito algum monitoramento desses insumos e parâmetros operacionais para identificação das linhas ou empresas mais ou menos eficientes? Resposta: Não posso afirmar ao senhor. Pergunta: O senhor não teve nenhuma participação na escolha dos critérios do edital? Resposta do Acyr: Não senhor. Pergunta: E isso nunca foi discutido nas reuniões da comissão? Resposta: Foi discutido sim. Pergunta: E o senhor nunca questionou? Resposta: Não. Pergunta: Então o senhor concorda com os critérios adotados? Resposta: Concordo. Pergunta: Por quê? Resposta: Concordei por que foi elaborado pela NitTrans. Pergunta: Qual era o critério adotado. O senhor lembra? Resposta: Não lembro. Pergunta: O senhor como membro da Comissão de Licitação não sabe qual critério adotado para a empresa que iria ganhar ou não a licitação? Resposta: Não lembro. Pergunta: O senhor não acha isso um problema, já que o senhor é membro da comissão? Resposta: Não. Os critérios da licitação foram feitos pelos responsáveis e isso no caso foi o planejamento feito pela NitTrans e Procuradoria do Município. O presidente Bruno então explicou que para ele, a comissão de licitação não é estanke no sentido de você representar um órgão e só discutir políticas pertinentes a ele e, em nenhum momento deve ser isso, muito pelo contrário. Vocês deviam ter discutido a questão da licitação como um todo e é muito estranho que a comissão não tenha discutido quais os critérios de aferição para as empresas e consórcios terem maior capacidade, maior contrapartida a ser dada pelo município. Na verdade são questionamentos corriqueiros dessa comissão quais eram os critérios utilizados e principalmente aqueles de pontuação em relação a garagem e o conhecimento do sistema e o senhor não ter participado disso, como membro da comissão é um pouco omissivo da sua parte. O senhor não acha? O Sr. Acyr explicou que é um funcionário de carreira, fiscal do sistema viário e em trinta e cinco anos de carreira foi a primeira vez que participou de uma licitação. Bruno o indagou os motivos que fora escolhido já que não tinha experiência e lhe é respondido que o fora para ser o representante da SMSPTT designado pelo prefeito. Pergunta: O senhor conversava com o Sr. Mocarzel sobre a licitação? Resposta: Não. Pergunta: Nunca? E sobre qualquer assunto relativo ao transporte público da cidade? Resposta: também não. Pergunta: Quem analisava os pleitos de reajuste das empresas que o SETRERJ mandava e agora os consórcios, era a subsecretaria? Resposta: Sim. Pergunta: A subsecretaria alguma vez negou o pedido de reajuste? Resposta: A subsecretaria fazia esse processo e encaminhava para o setor onde era discutido. Pergunta: Ou seja, a subsecretaria nunca deu um parecer contrário ao reajuste tarifário em Niterói? Resposta: A subsecretaria fazia o levantamento que era feito e encaminhava para cima que fazia a decisão. Pergunta: O senhor efetivamente elaborava a planilha ou era a Sra. Miriam que fazia e o senhor só ratificava? Resposta: Era a Miriam que fazia. Pergunta: O senhor chegava a discutir os parâmetros da planilha com ela ou não? Resposta: Ela fazia toda parte de levantamento para ver se estava tudo certo e

mandávamos para o órgão superior. Pergunta: O senhor lembra quantos passageiros pagantes tinham em Niterói no ano de dois mil e onze? Resposta: Não. Pergunta: Tinha aproximadamente três milhões seiscentos e subiu para aproximadamente seis milhões e seiscentos. Essa subida brusca não foi questionada? Resposta: Não. Em seguida, o presidente encerrou e disse que voltaria a fazer as perguntas na próxima rodada e passou a palavra ao vereador Henrique Vieira. Antes, porém, saudou as presenças dos vereadores Priscila Nocetti (PSD); líder de governo Cal (PP); Paulo Eduardo (Psol); dos ex-vereadores Pedro Cesar Genn, prof. Luciano e também do promotor de Tutela Coletiva de Defesa do Consumidor, Sr. Augusto Viana. O vereador Henrique saudou a todos e disse que segundo a lei federal oito mil oitocentos e noventa e sete de noventa e cinco, que define serviço adequado ao transporte público e citou uma parte. Pergunta: A evolução do valor das tarifas nos últimos anos e seu valor atual, os senhores consideram a tarifa módica, conforme esse princípio legal? Resposta: Ambos responderam que não sabiam. Pergunta: Os senhores utilizam o serviço público em Niterói? Resposta: Ambos responderam positivamente. Pergunta: No orçamento os senhores não conseguem ter uma perspectiva se pesa ou não? Resposta do Sr. José Maria: Dentro daquilo que ganho não pesa muito. Não ganho a remuneração do trabalhador e não poderia afirmar ao senhor, mas posso imaginar um cidadão, talvez pese, com certeza. Resposta do Sr. Acyr Lopes: Com certeza pesa, mas isso não é meu setor. Pergunta: Em que fase no cálculo tarifário a modicidade das tarifas é utilizada para se chegar ao valor final ou ela não é utilizada como critério? Resposta do Sr. José Maria: Não vou responder especificamente, simplesmente informar que a planilha ao final chega-se ao preço de tarifa, baseada em todas essas informações. Não vou afirmar em que momento, se ela é justa ou não, não saberei informar. Pergunta: Mas nesse processo de elaboração, em algum momento, estamos fazendo as contas, pegando o valor dos insumos... Resposta do Sr. José Maria: Nesse desenrolar da tarifa, todo esse processo de preenchimento da planilha ao final, a gente entende que aquele é o valor que deva ser naquele momento. Pergunta: Então, o processo meramente técnico, de pesquisa? Resposta do Sr. José Maria: Com certeza, que pesquisa e ao final, nós temos aquele valor da tarifa que pode ser aplicado ou não. Aí não cabe a gente definir se aquela tarifa vai ser cobrada porque é encaminhada para cima e é uma decisão do poder público. Pergunta: Quando o senhor diz “encaminhado para cima” está se referindo a quem? Resposta: O subsecretário que encaminhava ao secretário e que chegava ao prefeito. Pergunta: Sr. Acyr. O senhor confirma essa cronologia? Resposta: Confirmando. Do secretário Sr. Mocarzel era encaminhado a procuradoria para as conclusões finais. Pergunta: Quando se chegava a esse valor, um processo aparentemente técnico, em algum momento os gestores ou secretários conversavam sobre o valor final, se era questionado se atendia ou não a modicidade? Resposta: Era solicitada a planilha e eu fazia, calculava e passava a frente. Eu nunca participei de uma reunião que discutisse, porque o valor era o resultado da planilha. Pergunta: O senhor e o secretário Mocarzel juntamente ao prefeito chegavam a conversar e analisar diante do princípio da modicidade o resultado do cálculo tarifário? Existia essa preocupação diante do resultado encaminhado aqueles que faziam a feitura do processo? Resposta do Sr. Acyr: Concordo com as palavras do José

Maria. Esse processo vinha e a gente analisava tecnicamente e encaminhava ao superior para fazer a decisão. Se tinha essa conversa não sei informar porque eu não participava. Pergunta: Em algum momento quando os senhores entregavam ao secretário Mocarzel, ele pediu revisão de alguma parte ou fez algum tipo de questionamento sobre o processo ou uma vez entregue a ele, era imediatamente encaminhado a procuradoria para o reajuste? Resposta do Sr.Acyr Lopes: Nunca foi pedido nada. Sempre foi encaminhado direto para a Procuradoria, onde era decidido. Pergunta: Gostaria de ter um pouco mais de precisão na seguinte pergunta. Quem fiscaliza os números entregues pelas empresas? Quem era responsável pela aferição desses dados? Resposta do Sr.Acyr Lopes: A NitTrans. Pergunta: Se a demanda de passageiros cai, a tarifa aumenta, isso tendo o cálculo tarifário anterior. Qual o instrumento que a Prefeitura tem para acompanhar o número de passageiros das empresas ou aquilo que elas informam é tido como número real? Resposta do Sr.José Maria: Esses dados dos RMOs são entregues a subsecretaria e fiscalizadas pela NitTrans. A fiscalização em si não acompanha essa evolução. Nós utilizamos os dados, mas não nos cabe essa fiscalização para saber se as informações estão corretas ou não. Pergunta: Como disse o vereador Bruno Lessa, no ano de dois e onze para dois e doze, o número de passageiros aumenta. Mas quero fazer uma comparação diferente e pegar do ano de dois mil e dez para dois e onze por que quando o número de passageiros cai, o custo da passagem pode aumentar. Em dois mil e dez, tinha seis milhões duzentos e cinqüenta mil e no ano de dois mil e onze, três milhões quinhentos e quarenta e cinco mil. Não é uma variação negativa muito considerável, ainda mais porque depois voltou a uma estabilidade. O senhor acha essa variação plausível e quais foram os motivos dessa variação? Resposta: Pode ocasionar o aumento da tarifa e não sei dizer por que houve essa queda. Pergunta: Segundo as Barcas S.A. o número de usuários saltou de dezenove vírgula três milhões para vinte e quatro virgula cinco milhões em dois mil e doze. Um aumento de quase vinte e sete por cento. Como é possível ter um aumento considerável de Niterói e Rio, via barcas, e como isso pode relacionar com a diminuição da demanda por passageiros de ônibus? Como essas pessoas estão chegando às barcas? Quais instrumentos o poder público tem para verificar essa possível queda de demanda relatada pelas empresas? Completou dizendo que essa informação chamava sua atenção, porque impactava diretamente no valor da passagem e que não conseguia imaginar o processo sendo exclusivamente técnico. Para ele tinha que haver um número de questionamento dessas informações, pois quando fossem colocadas no cálculo, geraria um valor maior e a população, ao final, pagaria. Explicou que estava pegando vários elementos para questionar o que verificara na planilha, especialmente no que dizia respeito ao número de passageiros, e voltou a fazer o questionamento sobre a relativa queda de passageiros nos ônibus em Niterói, e que isso levanta um questionamento quanto a veracidade da informação. Resposta do Sr.Acyr Lopes: Não sei responder essa pergunta. Então, o vereador Henrique fez as mesmas indagações ao depoente Sr.José Maria que respondeu que desconhecia os dados e reforçou que planilha era técnica e não poderia respondê-lo adequadamente. O vereador completou que a planilha era técnica, que o RMO era utilizado para fazer o cálculo tarifário e o depoente disse que não só o relatório era utilizado, mas todos os

insumos. Henrique o completou que o mesmo afirmara que a verificação do RMO era de responsabilidade da NitTrans e o depoente confirmou. Continuando, Henrique disse que se a NitTrans era responsável por aferir os dados das empresas, isso lhe causava preocupação porque o próprio Sr.Sergio Marcolini havia afirmado, várias vezes, da precariedade do poder público no controle dessas informações do sistema viário. E que até o edital indicava a construção do centro de operação. Concluindo disse que se a Prefeitura tem poucas condições de verificar esses dados que entram no processo técnico para ao final dar o valor da tarifa, é preocupante do ponto de vista do interesse público. Pergunta: A passagem se utilizava os cálculos do atual contrato, portanto o IPCA, pelas nossas contas, deveria ser de dois reais e quarenta e três centavos. O senhor não acha que deveria ser refeito os cálculos e revisado o preço da passagem tendo em vista tamanha disparidade do preço atual de dois e setenta e cinco? O senhor não acha que deveria ser feito um novo cálculo e a obscuridade no processo de fiscalização sobre os RMOs? Resposta do Sr.Acyr Lopes: O cálculo da tarifa de dois mil e doze foi feito pelo IPCA de janeiro a dezembro, porque dentro do contrato de licitação, havia um reajuste previsto para julho que não aconteceu. E por isso, o IPCA foi aplicado de janeiro a dezembro. Pergunta: Mas se o critério do IPCA tivesse sido usado anteriormente ao invés do processo do Geipot, o que teria acontecido com o valor da passagem, seria maior ou menor ao valor que temos hoje? Resposta do Sr.Acyr Lopes: Não sei informar. Pergunta: O número de fiscais que vão para as ruas, o senhor acha suficiente para a quantidade de ônibus e das diversas regiões que temos na nossa cidade ou o senhor acha alguém do necessário? Resposta do Sr.José Maria: A minha opinião como contribuinte é alguém. Acho que deveriam ter mais fiscais. Pergunta: Qual o critério de localização desses fiscais? Resposta do Sr.José Maria: Não existe um critério, existe um ponto escolhido na medida do possível. Pelo material que nós temos, procuramos atender primeiro as denúncias com a verificação dos documentos e fora isso, os fiscais tentam rodar toda a cidade. Pergunta: Mas se a prioridade é a partir das denúncias, como as fiscalizações são feitas? Resposta do Sr.José Maria: A gente recebe a denúncia, distribui para a fiscalização e eles encaminham a cada denúncia. Pergunta: É comum ter acúmulo de denúncias? Resposta: Não temos cem ou duzentas denúncias por dia. Isso não acontece. O mesmo fiscal verifica as denúncias em bairros próximos. Como se fosse um itinerário do fiscal. Pergunta: Mas para o senhor ter dado uma opinião como cidadão que o número de dez fiscais é alguém, deve ser porque o número de denúncias gera esse tipo de conclusão. Resposta: Um município com quase quinhentas mil pessoas que só tem dez fiscais. Se bem que hoje nós temos esses dez fiscais em função de um processo de vistoria anual, então, demanda essa necessidade. Pergunta: Que procedimentos são adotados pela fiscalização de alguns itens que chamam a atenção e quais variáveis ou indicadores objetivos são considerados. Vou subdividir alguns itens passíveis de fiscalização e perguntar item por item. Como é feita a fiscalização objetivamente e a partir de qual critério? Primeiro item: Como é feita a fiscalização? As características físicas e mecânicas dos veículos (estado da carroceria, chassi, a numeração do chassi, etc)? Resposta: A nossa fiscalização é basicamente visual. Nós verificamos o estado de conservação do veículo. Não posso dizer para o senhor que o ônibus está cem por cento ou se o motor está trabalhando.

Nós não temos treinamento, nem mecânico e nem ninguém contratado que pudesse dar esse apoio a esse tipo de fiscalização. Existe uma fiscalização anual como o DETRAN faz, mas independente dessa fiscalização e a qualquer momento que for necessário ou por denúncia, faremos de novo a vistoria do veículo. Pergunta: E com relação ao item legalização da frota, como recolhimento de tributos e licenciamento, por exemplo. Como é feita e quais os parâmetros? Resposta: O que nos procede no caso da vistoria é que a empresa entra com um processo, tem a taxa de vistoria paga a Prefeitura, entre outras como IPVA. E nós procedemos a vistoria no veículo. Não está embutida dívida ativa nesse processo de vistoria anual. Não nos cabe essa solicitação de pagamento de caixa. A nossa é especificamente de fiscalização do transporte, o estado de conservação, documentação e pessoal de operação. Pergunta: A pesquisa sobre o valor dos insumos fica sob responsabilidade da sua equipe? Resposta: Não. Ela ficava com o responsável pela planilha. Nós íamos até ele, quando precisávamos consultar. E nos solicitávamos das empresas os mesmos dados com comprovante e fazíamos o comparativo e tirávamos uma média com ambas as informações. Pergunta: E para fazer essa pesquisa não contava com nenhuma assessoria? Resposta: Não. Se o prefeito ou o secretário quisessem até para averiguar o processo. Pergunta: E essa pesquisa está arquivada? Resposta: Não senhor. Depois da tarifa feita, a nota era descartada uns dois meses depois. Porque nunca existiu uma determinação para se guardar essas consultas. Pergunta: Então, se nós quisermos saber a pesquisa feita no momento do cálculo tarifário, o valor desses insumos, o poder público não tem essa pesquisa arquivada? Resposta: Não. A informação era feita para se contemplar a planilha. E meses depois, essa pesquisa era descartada. E o vereador Henrique Vieira encerrou suas perguntas aos depoentes. O presidente Bruno indagou se algum vereador presente não membro da comissão queria fazer perguntas, e ninguém se manifestou. Saudou as presenças dos vereadores Paulo Eduardo (Psol) e Paulo Bagueira (PPS), presidente da Câmara. É iniciada mais uma rodada de perguntas e o vereador Gallo como na anterior é o primeiro a fazê-las. Pergunta: Gostaria de saber do Sr. José Maria o porquê todos os ônibus da Araçatuba tem ar-condicionado e por que é permitido que as empresas com ar-condicionado cobrem mais? Resposta: Não tenho essa informação porque até onde sabemos, os veículos da Araçatuba cobravam tarifa promocional que era abaixo da determinada pela licitação e o relator negou, e o depoente explicou que quando abriu o processo licitatório, as empresas poderiam utilizar da frota em até quarenta por cento de ônibus com ar-condicionado. Devendo as mesmas empresas com linhas inferiores a trinta quilômetros acrescer a passagem em doze por cento. E com as linhas com mais de trinta quilômetros poderia ser embutido na tarifa mais de vinte por cento da mesma. Isso constava no processo licitatório. A Araçatuba fazia tarifa promocional e com esta não se deve discutir. Pergunta: E a secretaria realizava controle dos dados operacionais do sistema como número de passageiros, quilômetros percorridos etc. que deveriam integrar no cálculo tarifário. Como ocorreu a verificação desses dados? Resposta do Sr. José Maria: A verificação ocorreu através dos RMOs, que as empresas eram obrigadas à época encaminhar para a secretaria e a NitTrans, sendo está última atual gestora. Pergunta: E as respostas vinham completas? As empresas se negavam a passar algum dado? Resposta do

Sr.José Maria: Não tenho conhecimento. Pergunta: A equipe de fiscalização já realizou alguma auditoria na contabilidade das empresas ou dos consórcios? Resposta do Sr.José Maria: Nunca me foi determinado que a nossa fiscalização fizesse tal operação. Só realizamos fiscalização de veículos. Pergunta: E o Sr. Acyr? O secretário Mocarzel nunca pediu que fosse feito qualquer auditoria na contabilidade das empresas? Resposta: Não. Pergunta: O senhor teve acesso ao depoimento do Sr. Mocarzel? Resposta do Sr.Acyr Lopes: Não. Pergunta: Tomou conhecimento? Resposta do Sr.Acyr Lopes: Não. Vi através dos jornais. Pergunta: O senhor acha que ele pode ter mentido em seu depoimento? Resposta do Sr.Acyr Lopes: Não posso dar essa informação. Resposta do Sr.José Maria: Seria leviano da minha parte fazer esse tipo de afirmação. Gallo explicou que fizera essas perguntas por que o Sr.José Mocarzel os citou diversas vezes em seu depoimento, assim como também do Sr. Marcolini. Concluiu que a preocupação dele era essa, pois percebeu transferência de responsabilidades. Pergunta: Por que o centro de operações ainda não foi implantado? Isso não facilitaria a receita da fiscalização? Resposta do Sr.Acyr Lopes: O processo licitatório para tal, caberia ao órgão gestor, que é a NitTrans e eu não saberia responder. Pergunta: Atualmente os senhores pertencem a que órgão? Resposta do Sr.Acyr Lopes: Fomos transferidos, as nossas atribuições foram para a secretaria de Urbanismo e Mobilidade. A nossa subsecretaria foi extinta. O relator Gallo encerrou e o presidente passou a palavra para o vereador Henrique que disse ter ficado impressionado por não ter mais acesso às pesquisas dos insumos que ao seu entender ficava um registro muito bem guardado para processos posteriores. Continuando, explicou que os motivos que o deixava espantado eram que no ano de dois e dez para dois e onze a inflação foi de cinco ponto noventa e um por cento. De dois mil e onze para dois mil e doze, foi de seis ponto cinco por cento. Quando escolhia alguns insumos que entravam no cálculo tarifário, quando pegava o preço do ônibus convencionais, era impressionante como em geral, a variação dos insumos era sempre muito superior ao índice inflacionário pelos dados fornecidos e leu alguns exemplos onde houve uma variação de quarenta e três por cento. Pergunta: Uma vez que não havia o arquivamento da pesquisa, se esse valor não era superior a variação inflacionária, como o senhor explica esse valor? Resposta do Sr. José Maria: Com relação ao ano de dois mil e doze, não fiz parte da feitura. E não existe uma determinação por escrito que o material da pesquisa devesse ser guardado. E, em relação a essa diferenciação das planilhas que participei, foi o mercado que me deu essas informações e eu as anexei. Todas as informações contidas nas planilhas eram as pesquisadas. O vereador Henrique então pegou exemplo da planilha do ano de dois e onze, no qual o depoente participara, e disse que o mesmo item, pneu de ônibus convencional, variou dezoito vírgula quarenta e dois por cento. Resposta do José Maria: Nós consultamos vários fornecedores, mas não podemos comprovar se à época os dados fornecidos eram verdadeiros porque não exista essa determinação como não existe hoje que toda essa pesquisa ficasse guardada. Encerrando o vereador Henrique disse que na planilha que tinha, todos os insumos tinham índices superiores ao índice inflacionário e que isso confirmava a tese que se o processo tivesse sido feito anteriormente, baseado no índice inflacionário, a tarifa seria bem menor. Bruno retornou as suas indagações e disse que queria

recapitular alguns pontos que para ele não ficaram claros. Primeiro referente as atribuições da extinta SMSPTT, que segundo o depoente José Maria explicou, as atribuições de fiscalização foram alocadas para outra secretaria e que os fiscais com suas atribuições foram para a secretaria de Urbanismo e Mobilidade. Segundo foi a questão de guardar os documentos referentes a análise e comparação de preço e que o depoente dissera que não havia nenhuma determinação legal mas que isso não seria de bom senso e que na Câmara Municipal não havia nenhuma determinação que a obrigue guardar as leis aprovadas e ainda assim, o faz. E que se hoje a Comissão quiser saber efetivamente qual foi a consulta de preço realizada, ela não tem acesso. Sr. José Maria explicou que como era um procedimento natural não existia essa preocupação. Pergunta: Quem era responsável por aferir na Prefeitura se o dado do RMO estava certo, se é que isso era feito? Resposta do Sr. José Maria: Não cabia a subsecretaria e nós solicitávamos esses dados da NitTrans. Pergunta: E esta mandava? Resposta: Uma vez solicitada, mandava. Pergunta: Então a empresa não entregava o RMO na subsecretaria? Resposta: Houve dois momentos. Antigamente quando eram anuais e depois na metade do governo Godofredo Pinto, se não me engano, foi feito um sistema que encaminhava diretamente para a NitTrans e ficava arquivado lá. Pergunta: Mas vocês solicitavam os RMOs? Resposta: As informações dos RMOs. Pergunta: E nenhum momento houve questionamento a NitTrans quanto a veracidade dos dados contidos nos RMOs? Resposta: Não tínhamos como verificar se eram verdadeiras ou não. Pergunta: Então vocês se baseavam em informações para elaborar a tarifa que podia não ser verdadeira? Resposta: A gente se baseava nos dados fornecidos por um órgão que fazia parte da estrutura administrativa. Pergunta: Mas em nenhum momento chegaram a verificar a veracidade desses dados? Resposta: Não me cabia questionar a veracidade desses dados. Pergunta: E a informação, por exemplo, citada pelo vereador Henrique, de seis milhões e meio para três milhões, nunca te chamou a atenção? Resposta: Não tenho como confirmar isso. Pergunta: Mas esses dados são fundamentais para a aferição do cálculo tarifário, correto? Resposta: Concordo. Pergunta: Sem ele não chegamos à tarifa? Resposta: Mas você solicita a um órgão municipal a informação e a partir do momento que este te passou o dado e Bruno o interrompeu dizendo que essa atribuição em nenhum momento ficou clara no depoimento do Sr. Sergio Marcolini. Em seguida, o presidente pediu que fosse colocada uma imagem de quatro gráficos no data show e explicou que representavam uma série de tempo de uma linha de ônibus na cidade de Niterói com a relação a passageiros pagantes, viagens realizadas e as outras duas com relação ao tempo, e que todos os dados foram retirados dos RMOs. Pergunta: Como os depoentes os interpretavam? Resposta do José Maria: Na época que fiz as planilhas, os dados contidos ali, não sei se refletem isso, mas refletiam naquele momento da feitura das planilhas. Bruno explicou que os números no plano Y, de um a seis, sendo um o ano de dois mil e o seis, o ano de dois mil e treze. Então, era uma análise progressiva com base nos dados dos RMOs. Pergunta: O senhor analisando isso, encontra algum índice de inconsistência ou de irregularidade nesse RMO? Resposta do José Maria: Na feitura da planilha, quando solicitávamos a um determinado órgão informações, a previsão é que aquela informação era verídica para que fosse utilizada na feitura da planilha. Pergunta: O senhor em algum momento

chegou a questionar o RMO? Resposta do Sr. José Maria: Nunca questionei o RMO porque é pedido um documento a um departamento. Pergunta: A Sra. Miriam Nalin, que assina o estudo tarifário do ano passado, chegou a submeter esse estudo ao secretário Mocarzel? Resposta do Sr. Acyr Lopes: O processo foi encaminhado para ele. Pergunta: E ele no caso não questionou nenhum item? Resposta do Sr. Acyr Lopes: Ele encaminhou para a procuradoria. Pergunta: O senhor dialogava com ela sobre essa planilha? Resposta do Sr. Acyr Lopes: A gente conversava junto sobre o que ela estava fazendo. Pergunta: E houve por parte dos senhores alguma pesquisa com relação aos custos da frota, operacionais e insumos? Resposta do Sr. Acyr Lopes: A gente pesquisava na internet, solicitação... Pergunta: Mas nada disso foi guardado? Resposta: Não. Pergunta: não tem nada no arquivo da Prefeitura sobre isso? Resposta do Sr. Acyr Lopes: Acredito que não. Pergunta: Não lhe ocorreu que como subsecretário deveria guardar esses dados? Resposta do Sr. Acyr Lopes: Não me ocorreu até porque essa tarifa foi aplicada sobre o IPCA. Pergunta: Não, a de dois mil e dois mil e doze foram feita ainda pela planilha, estudo tarifário. O IPCA deve vale apenas após a assinatura do contrato. Resposta do Sr. Acyr Lopes: o IPCA foi calculado de janeiro a dezembro. Porque dentro do contrato de licitação teria que ter um aumento em julho desde ano que não teve e foi corrigido. Pergunta: Mas a tarifa de dois e setenta e cinco foi pinçada pelo estudo tarifário quando o senhor ainda era subsecretário de transporte. Correto? Resposta do Sr. Acyr Lopes: Correto. Pergunta: Era o secretário Mocarzel que pedia que o senhor elaborasse a planilha todo ano ou era automático da secretaria? Resposta do Sr. Acyr Lopes: Ela vinha, dava entrada no gabinete do prefeito e ia direto para a subsecretaria de Transportes. Pergunta: As empresas já tiveram alguma participação no estudo tarifário? Resposta do Sr. Acyr Lopes: Não. Apenas fornecendo os dados. Pergunta: O senhor notou no ano de dois mil e dez, quando foi implementado o corredor viário da Alameda Boaventura, houve uma queda nos custos das linhas que passavam por lá? Resposta do Sr. José Maria: As linhas que percorrem o corredor são mínimas no contexto e não refletiriam qualquer diminuição ou aumento nas tarifas naquele momento. Pergunta: Mas, por exemplo, o sócio majoritário da Ingá, que na semana passada esteve conosco, nos disse que das catorze linhas da empresa, dez passam pela Alameda. Logo, tem uma diminuição de custo significativo. Resposta do Sr. José Maria: Mas o senhor estaria falando de uma única empresa e Bruno o interrompeu e disse que era a maior e o depoente disse que à época cinquenta e oito linhas e não sei se esse número refletiria numa diminuição significativa. Pergunta: Mesmo que não determine uma diminuição da tarifa, certamente um aumento dos lucros da empresa por uma análise lógica. Resposta: Não sei afirmar no contexto numa tarifa de uma planilha essa diminuição, esses dados, essa economia. Pergunta: No final do ano passado, me chamou a atenção os índices do RMO das linhas do ônibus trinta e nove (trinta e nove A e o normal) que comparando com o mês onze de dois mil e doze e o mês dez do mesmo ano, há uma queda muito acentuada dos passageiros pagantes. Isso foi fruto de alguma análise da subsecretaria? Resposta do Sr. José Maria: Em dois mil e doze, não lidei com esses dados para fazer a feitura da planilha de custo e como não participei não verifiquei. Resposta do Sr. Acyr Lopes: Não verifiquei. Pergunta: O senhor nunca verificou um RMO? Resposta do Sr. Acyr

Lopes: O RMO era em cima do planejamento. A subsecretaria de Transporte é técnica. Se o planejamento descobre alguma coisa, tem que mandar para o setor de fiscalização por parte técnica e para a subsecretaria de Transportes. E se não passaram nada, a gente não tem como verificar isso. O presidente encerrou as perguntas. Agradeceu a presença dos depoentes e interrompeu a reunião por alguns minutos, antes, porém, pediu ao Sr. Paulo Freitas para fazer a qualificação destes. A pedido do presidente, Sr. Acyr Lopes fez suas considerações e pediu para que a comissão olhasse a fiscalização do sistema viário e que realmente desse todas as condições que os fiscais do sistema viário merecem. E que queriam uma escrivania e o poder de multar para colocar Niterói como sempre funcionou na área de transporte. E que, infelizmente, sem o poder da multa, não conseguem fazer a fiscalização. O presidente respondeu que por parte da comissão, está fazendo o máximo possível para sanar todos os problemas ou pelo menos indicar a resolução destes, dentre as quais, o problema na fiscalização vai ser tratado pela comissão, inclusive com a responsabilização dos ex-gestores que por anos não tomaram as providências necessárias para que os fiscais pudessem trabalhar com o rigor necessário que a fiscalização exige. E que também, discutindo e analisando todas as etapas desse processo licitatório e de acordo com as conclusões que chegaram, vão contestar tudo que a CPI entender que esteja errada na política de transporte urbano na cidade. Agradeceu os depoentes novamente e encerrou a sessão por alguns minutos. Retornando, o presidente explicou que havia três requerimentos do vereador Henrique para serem votados, a saber: quarenta e oito, cinquenta e cinquenta e um, solicitando informações a NitTrans, aos consórcios TransNit e TransOceânico e a Procuradoria Geral da Câmara. Em seguida, pediu licença para votá-los em bloco e assim foi feito, sendo todos aprovados por unanimidade. Colocou o requerimento cinquenta e cinco, que convocava o Sr. Jales da Silva Pessoa, proprietário da Viação Araçatuba com aprovação dos membros com voto contra do vereador José Vicente Filho, e os requerimentos cinquenta e três e cinquenta e quatro, que convocava os ex-presidentes da Comissão de Licitação, srs. Mario José Guimarães Dias e Élcio Dias, respectivamente, também aprovados. E por fim, requerimento de número cinquenta e dois que convocava o ex-procurador do município, Sr. Bruno Navega, também aprovado por unanimidade, como os dois anteriores. Encerrando, o presidente propôs que na próxima reunião fossem ouvidos os srs. Élcio Dias e Mario José Guimarães Dias e todos concordam. O presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a presente reunião às dezessete horas e quarenta e dois minutos convocando a todos para a próxima, dia sete de outubro.

Em data de 07 de outubro: Élcio Nunes (Ex- presidente da Comissão de Licitação)

Aos sete de outubro de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito avenida Ernani do Amaral Peixoto, número seiscentos e vinte e cinco, Centro, às quinze horas e vinte e oito minutos, o presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos, vereador Bruno Lessa (PSDB), iniciou a décima reunião saudando a todos os presentes e após leu o ofício encaminhado à Comissão pelo também convocado do dia, Sr. Mário Dias, onde justificava sua ausência a

esta reunião por entender que nada tinha para esclarecer, visto o pouco tempo que esteve na presidência da Comissão de Licitação. Em seguida, Bruno passou a palavra para o relator, vereador Gallo (PDT), que lamentou a ausência do segundo depoente, pois suas perguntas eram primeiramente para o Sr. Mario Dias, que fora sucedido posteriormente pelo depoente presente, Sr. Élcio Dias, e que as primeiras perguntas iriam no sentido de confirmar ou não a justificativa por ora enviada. Após a explanação, iniciou suas perguntas: O senhor é servidor público, de que setor, quando e como foi admitido no serviço público? Resposta: Fui servidor público no período de 2009 a 2012, sem vínculo, era cargo comissionado. Pergunta: A que o senhor atribuiu a saída do Sr. Mario Dias com a entrada do senhor? Resposta: Lembrome que havia dois membros do gabinete do prefeito que faziam parte da comissão, o Sr. Mario Dias, então presidente, e eu. Depois houve a necessidade de entrar um membro da secretaria de Administração e, em função de um trabalho que estava realizando no gabinete do prefeito, fui colocado como presidente e ele afastado. Pergunta: Houve algum problema? Resposta: Não. Pergunta: O senhor sucedeu o Sr. Mario Dias na presidência. Tem algum parentesco entre vocês, vocês se consideram amigos? Resposta: Não. Coincidência dos sobrenomes somente. Pergunta: Ao assumir o cargo percebeu alguma irregularidade até então. Resposta: Não. A mudança foi só por uma questão administrativa para a entrada da secretaria de Administração. Pergunta: E ele foi o escolhido para sair? Resposta: Sim. Pergunta: O Sr. Mario era funcionário? Resposta: Não sei. Pergunta: Onde você estava lotado quando assumiu a Comissão e quem o indicou? Resposta: Estava lotado no gabinete do Prefeito e fui indicado pelo secretário executivo Sr. Hamilton Pitanga. Pergunta: Você tem alguma relação de amizade anterior com a pessoa que o indicou para a Comissão e foi respondido que sim e quanto aos empresários de ônibus, o depoente disse que não. Pergunta: A que você atribuiu o fato de ter sido indicado? Resposta: Questão de confiança. Os trabalhos que desenvolvi foram moldados para atender o gabinete do prefeito e os trabalhos sempre foram feitos. Por questão de confiança, fui indicado. Pergunta: Quando assumiu a presidência, percebeu se alguns integrantes demonstravam não possuir conhecimento suficiente para estar ali? Resposta: Não. Pergunta: Eram quantos membros? Resposta: Cinco. Pergunta: Todos com capacidade para estarem ali exercendo seu trabalho? Resposta: Sim. Pergunta: O senhor lembra os nomes? Resposta: Sr. Acyr, secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte; Sra. Paola, Nittrans; Sr. Péricles, Procuradoria Geral; Sra. Teresinha, Administração e eu do Gabinete do Prefeito. Pergunta: O senhor já havia participado de licitação antes? Resposta: Me lembro que participei de uma. Quando questionado por maiores detalhes disse não se recordar. Pergunta: Não lhe parece estranho que apenas uma empresa de fora tenha manifestado interesse? Quais os procedimentos que a comissão deveria adotar? Resposta: A comissão recebeu o edital pela procuradoria, e este foi elaborado nos termos técnicos pela NitTrans. A comissão conduziu o processo licitatório dentro do que foi determinado pelo edital e pelas leis de concessão. O processo foi todo efetuado dentro dessas diretrizes e a comissão conduziu dentro dessa forma. Pergunta: E no caso do tamanho dos interesses, a comissão não poderia suspender. Foi uma concessão e uma concorrência muito grande, onde só apareceu uma empresa para entrar na licitação. O senhor não acha que houve um esvaziamento na procura. A comissão de licitação não poderia ter tomado alguma iniciativa de suspender a licitação? Houve a divulgação ampla com publicação três vezes? Resposta: O edital foi publicado. Pergunta: Quem elaborou esse edital? Resposta: A Procuradoria Geral do Município. Pergunta: E quem assinou foi Dr. Navega ou Dr. Péricles e, foi respondido que o primeiro assinava. Pergunta: Tendo em vista que o papel da Comissão de Licitação é mais importante nesse processo, qual a propositura que o senhor fez para dar mais amplitude e transparência a uma concorrência desse porte? Resposta: O presidente da comissão dava publicidade aos atos, o presidente publicou o edital com as convocações dos interessados. Agora fazendo uma menção a sua pergunta anterior quando afirmou que somente apareceu uma empresa, digo que apareceram mais. Foi uma para cada consórcio e o vereador Gallo o completou que quando dizia uma ,se referia para cada consórcio, e o perguntou se lembrava dos nomes das empresas e este respondeu Nossa Senhora de Lourdes e Real. Pergunta: Qual era seu papel e dos demais integrantes? Resposta: O presidente da Comissão atuava em conjunto com os outros membros e ele tinha como único ato isolado dar publicidade ao resultado de qualquer ato ou sessão que era encaminhado a Procuradoria Geral, que despachava com o procurador e este via a melhor forma de dar publicidade aos trabalhos da comissão. Era o único ato isolado. Pergunta: O senhor lembra qual era a melhor forma que encontrava para dar publicidade? Resposta: A forma que o procurador determinava fazer, e o vereador Gallo o perguntou se este lembrava, e o depoente o respondeu que não. Pergunta: O

senhor se lembra quantas vezes essa comissão se reuniu? Resposta: Inúmeras vezes. O vereador Gallo quis saber o quantitativo, e foi respondido que não se lembrava. Pergunta: Todas as decisões eram tomadas pela comissão e foi respondido que sim e que nunca nenhum membro decidiu separadamente. Pergunta: Não vinha nenhuma pressão de cima, alguém querendo influenciar o trabalho? Resposta: Nunca. E como disse anteriormente, a gente era pautado pelo edital e pela lei oito mil seiscentos e sessenta e seis. Não havia espaço para influência externa. Gallo disse que uma concorrência desse porte devia ter deixado muitas lembranças, pois mexeu com o sistema de transporte da cidade com uma projeção de quinze anos mais quinze. Em seguida perguntou se o depoente se recordava das empresas que participaram do certame, qual foi a proposta e quem foram os derrotados, quais os valores oferecidos pelos consórcios e pelas empresas de fora e quais foram os requisitos mínimos para participar da concorrência? Pergunta: Me recordo dos consórcios TransNit e TransOceânico e das empresas Real e Nossa Senhora de Lourdes, mas não me lembro para qual área cada uma concorreu. Pergunta: O senhor sabe qual foi a proposta vencedora? Resposta: Os dois consórcios, mas quando o relator perguntou se ele lembrava quanto cada um ofereceu, respondeu que não se recordava. Pergunta: E os requisitos mínimos para participar da concorrência? Resposta: Estava no edital. Pergunta: O senhor sabe dizer se o princípio da licitação das concorrências da ampla publicidade foi obedecido? Resposta: Não me lembro detalhes, mas acho que foi. A gente fez a divulgação, mas não me lembro de detalhes. E o vereador Gallo o informou que a lei obriga quarenta e cinco dias seguidos, e perguntou se foi obedecido. Foi respondido que não se lembrava. Pergunta: Essa parte não era sua responsabilidade? Resposta: Como falei ,foi reformatado pela procuradoria, e o edital foi publicado. Não me lembro dos detalhes do prazo. Gallo então se dirigiu ao presidente perguntando se o ex-procurador do Município, Dr. Bruno Navega, já havia tido sua convocação solicitada e lhe é respondido que sim, e que estava faltando apenas marcar a data do depoimento. O vereador Gallo completou que a homologação, o edital a licitação, enfim, todos os importantes processos, passaram pela procuradoria e por isso julgava importantíssima a presença do ex-procurador, inclusive para tirar as dúvidas e confirmar os depoimentos anteriores que citaram o órgão. Pergunta: O senhor sabe se ocorreu essa ampla divulgação dos quarenta e cinco dias e o depoente respondeu que foi no jornal e Gallo completou que era no veículo que divulgava os atos do município à época “A Tribuna”. Pergunta: Houve algum recurso, caso sim qual foi e o que foi decidido? Resposta: Não recordo. Gallo novamente se dirigiu ao presidente dizendo que iria apresentar uns requerimentos de informação com as cópias das atas para obter tal resposta. Pergunta: Sabe dizer se essas reuniões eram gravadas ou filmadas? Resposta: Não eram. Pergunta: E era sempre no mesmo lugar, caso sim, onde? Resposta: Sim. Na sede da NitTrans, no prédio da Rodoviária. Pergunta: Se reuniam quantas vezes? Resposta: As reuniões não tinham uma periodicidade determinada. As da licitação ocorreram no prédio da NitTrans mas outras eram feitas na Administração (secretaria). Pergunta: O senhor não acha estranho que as mesmas empresas que operavam as linhas licitadas fossem as vencedoras da concorrência? Resposta: Não tenho conhecimento técnico para omitir uma opinião sobre isso. Os dados técnicos foram levados para a NitTrans e os técnicos do órgão que avaliaram tais informações. Pergunta: O senhor como presidente não poderia sinalizar ou se envolver? Resposta: O presidente e os demais membros não tomavam decisões isoladas. Era em conjunto. Pergunta: O senhor acha que pode ter havido combinação entre as empresas que participaram da concorrência? Resposta: Não faço ideia. Pergunta: Não teve gerência nenhuma de fora? Resposta: Absolutamente. Pergunta: Em dado momento, o senhor foi substituído da presidência da comissão? Resposta: Nunca. Quando fui nomeado foi para substituir o Sr. Mario Dias. Pergunta: Quando o senhor concluiu seu trabalho, deixou a comissão, o senhor foi chamado alguma vez para esclarecer uma situação? Resposta: Momento nenhum. Pergunta: Quando acabou essa concorrência, o senhor foi indicado para alguma outra comissão? Resposta: Não. Pergunta: E os outros membros? Resposta: Não tenho conhecimento. Gallo disse ao presidente que no primeiro momento estava por satisfeito e que se tivesse uma segunda rodada, apresentaria mais perguntas e agradeceu. Bruno então começou com suas perguntas. Pergunta: A primeira formação da comissão foi feita em doze de julho de dois e onze, ainda com o Sr. Mario Dias na presidência. O senhor lembra a data exata ou aproximada quando o senhor foi nomeado presidente da comissão? Resposta: Não. Pergunta: Quando o senhor assumiu a Comissão, em que estado já estava o processo licitatório? Resposta: Estava embrionário. O edital ainda não tinha sido publicado. E Bruno o completou dizendo que o depoente tinha assumido previamente a publicação do edital. Pergunta: A comissão foi assistida tecnicamente para a

elaboração do edital, caso sim, qual a equipe? Resposta: Quem elaborou o edital foram a Procuradoria do Município e a NitTrans. Pergunta: A procuradoria através da figura do procurador geral ou algum membro? Resposta: O membro que fazia parte da comissão fez a ponte com a procuradoria e do edital, não sei explicar, não me lembro. Pergunta: Além da procuradoria teve alguma outra empresa para consultoria técnica para os projetos do edital. Resposta: Não tenho conhecimento. Pergunta: O SETRERJ de alguma forma auxiliou com algum estudo no edital. Resposta: As informações técnicas eram com a NitTrans. Não tenho informação técnica sobre isso e Bruno o explicou que no processo licitatório que tem sete volumes, onde receberam cópias do seu inteiro teor, o estudo que baseava a licitação, uma espécie de radiografia do sistema de transporte naquele momento quando a licitação estava sendo iniciada, foi realizado por uma empresa de consultoria contratada pelo SETRERJ. O senhor não vê isso como algo que quebre a concorrência igualitária entre as empresas da licitação, visto que as empresas participantes que ganharam a licitação integram o SETRERJ e este formulou esse estudo que serviu de base? Resposta: Não tenho conhecimento específico nem técnico para dar essa opinião. O nosso papel no processo de licitação, todos esses elementos técnicos foram elaborados com pareceres da procuradoria e o trabalho da comissão foi elaborado pelo edital. Bruno o completou que a comissão deveria discutir esses pontos e os critérios em suas reuniões, e perguntou se essas reuniões não eram feitas e o depoente disse não recordar. Pergunta: Com relação aos critérios, qual foi a participação da comissão na escolha? Resposta: Os critérios foram determinados pela NitTrans e a formatação do edital pela procuradoria. A comissão não teve participação nenhuma. Pergunta: Mas os membros da comissão respondem pela elaboração inclusive dos critérios? Resposta: Na comissão, os membros da procuradoria e os membros da assessoria jurídica da NitTrans. Pergunta: Então os senhores discutiam? Resposta: Sim, principalmente nas sessões. Pergunta: Os dois critérios mais fundamentais para a escolha foram quatro empresas, dois consórcios e duas empresas. O consórcio TransNit na área operacional um e a Viação Nossa Senhora de Lourdes também nessa. Na outra área operacional, o consórcio TransOceânico e a empresa Real Ônibus Ltda. Tinham seis critérios no edital. Experiência, bilhetagem, disponibilidade de frota, Idade média de frota, conhecimento do sistema e garagem. Os critérios bilhetagem, disponibilidade de frota, idade média de frota e conhecimento do sistema, todas as empresas obtiveram a mesma pontuação. De maneira que os critérios que determinaram as vencedoras foram garagem e experiência. Então, vou fazer algumas perguntas sobre esses critérios, antes perguntando qual a opinião do senhor sobre esses critérios que foram adotados? Resposta: Esses critérios foram determinados pela NitTrans e eu não tenho conhecimento técnico específico a respeito deles e qual é sua importância. Pergunta: Mas você não os discutia antes? Resposta: Não havia esse tipo de discussão dos critérios. Pergunta: Então, vocês faziam o que a NitTrans do ponto de vista técnico recomendava? Resposta: A gente recebia as propostas e as enviavam para os técnicos da NitTrans e quando essas voltavam, a gente conversava. Bruno o interrompeu e disse que se referia ao momento prévio, na definição dos critérios. A responsabilidade desses critérios citados, garagem e experiência, foi da NitTrans? Resposta: Sim. A Comissão executava os critérios que tinham sido predeterminados pela NitTrans. Pergunta: Quem escolheu esses dois critérios à época foi o presidente da NitTrans, o Sr.Sergio Marcolini? Resposta: Não sei dar essa informação. Pergunta: Quem era o representante da NiTrans na comissão? Resposta: A assessora jurídica, Sra.Paola Porto. Pergunta: Nenhum membro da comissão questionou a garagem ser o item que deu maior pontuação? Resposta: Não. Pergunta: E não ocorreu que essa era a responsabilidade de vocês? Resposta: De definir? Pergunta: Não, mas de questionar. Resposta: Não. Pergunta: O senhor considera dez anos na prestação de serviço de ônibus na cidade do Rio de Janeiro tempo apto a qualificar uma empresa para prestar serviço em Niterói? Resposta: Não tenho conhecimento técnico e específico sobre isso. Pergunta: Mas o senhor não tendo esse conhecimento não teria sido ter renunciado à comissão de licitação? Afinal, a comissão tem que ser formada por pessoas quem entendam sobre isso? Resposta: A comissão decidia em cima das jurisdições da NitTrans. Pergunta: Ou seja, em nenhum momento a comissão questionou algum ato da NitTrans ou da Procuradoria? Resposta: Não. Pergunta: A empresa Nossa Senhora de Lourdes, concorrente no consórcio TransNit, no critério experiência na gestão de transporte, está há dez anos no mercado, que possui uma frota de duzentos e três ônibus, recebeu a pontuação zero. O senhor considera essa pontuação adequada? Resposta: Não me lembro das pontuações que foram feitas. As avaliações eram feitas por técnicos da NitTrans. Pergunta: Efetivamente a Comissão de licitação era um órgão burocrático e seguia as avaliações dos técnicos? Resposta: Sim. Pergunta: Quem eram esses

técnicos, o senhor tem os nomes? Resposta: Não, só lembro do presidente, Sr. Sergio Marcollini, e quando indagado se este participava das reuniões foi respondido que nas sessões não. Pergunta: E vocês, como membros da comissão, dialogavam com ele? Resposta: Sim. Pergunta: E quais outros secretários vocês mantinham relações mais próximas para discutir a licitação? Resposta: O procurador geral, Dr. Bruno Navega. Pergunta: E com o Sr. Hamilton Pitanga ou diretamente com o prefeito Jorge Roberto? Resposta: Não. Pergunta: Ainda dentro do critério experiência, os consórcios receberam nota maior que as empresas porque atuavam vinte anos na cidade enquanto as empresas comprovaram atuação de dez anos. Objetivamente, qual a vantagem e o benefício para a cidade de Niterói para quem opera dez anos e opera vinte na prestação do serviço? Resposta: Foi um critério técnico. Pergunta: Com relação a idade da frota, que era outro critério, era dada a cada meio ano. Ou seja, de quatro anos a quatro anos e meio tantos pontos; de quatro anos e meio a cinco anos uma pontuação menor. O senhor não considera esse tempo muito pequeno? Resposta: Não considero. Pergunta: Mas em nenhum momento algum membro da comissão se questionou sobre esse dado, e foi respondido negativamente. Pergunta: Com relação ao critério disponibilidade de garagem, esse era o critério que dava a maior pontuação para as empresas. Não lhe parece um pouco absurdo que possuir garagem desse maior pontuação? Isso não favorecia quem já operava na cidade? Resposta: Esse critério foi com a NitTrans. A comissão recebeu o edital formatado pela procuradoria. Não tenho critério técnico para opinar sobre isso. A comissão não definiu os critérios. Pergunta: Os senhores como membros não achavam estranho. Pois quem tem garagem é porque já opera no município. Resposta: A NitTrans tinha os critérios técnicos e eu não sei opinar sobre isso. Pergunta: Mas tecnicamente é a comissão responsável pelos critérios da licitação e se for os técnicos da NitTrans que os auxiliaram, a responsabilidade é da comissão pela elaboração desses critérios? Resposta: Nesse critério específico me lembro que tinha um compromisso em ser da área, não necessariamente ter ou não garagem. Pergunta: Para a empresa ter pontuação máxima precisava ter noventa metros quadrados de garagem por ônibus, ou seja, se tivesse oitenta e nove vírgula noventa e nove centímetros quadrado por ônibus, não ganharia a pontuação máxima. Isso não é contraditório porque a política de transporte do município é tentar reduzir a frota? Resposta: Não tenho conhecimento específico para opinar sobre isso. Pergunta: O consórcio TransNit não obteve pontuação máxima nesse quesito, pois a empresa Ingá não conseguiu comprovar adequadamente o tamanho da sua garagem, e isso foi veto por um recurso da empresa. O senhor lembra como se deu essa situação? Resposta: Lembro que teve recurso, mas não me lembro do detalhe. Foi encaminhado para técnicos da NitTrans e eles devolveram o requerimento. Pergunta: Mas o poder público indeferiu? Resposta: Indeferiu e o presidente o completou que o poder público havia deferido. O depoente disse que foi apenas um detalhe, e o presidente discordou e disse que a informação era relevante e o depoente disse que não se lembrava dos detalhes. Lessa questionou que não era tanto tempo assim que o fato ocorrera e por isso poderia lembrar de mais informações. Continuando, se desculpou, mas que este como presidente da comissão de licitação, poderia explicar os critérios utilizados, vistos que essas mesmas perguntas foram direcionadas aos outros membros da antiga administração da prefeitura, e nenhum conseguiu responder com propriedade o porquê dos critérios adotados. E que qualquer um percebe que houve uma perspectiva de favorecimento para as empresas que já operavam na cidade. Pois os dois itens que pesavam para os consórcios ganharem eram experiência e tamanho de garagem. E este último, acreditava ser o mais injusto de todos, pois não se pode medir a capacidade de operar o serviço por tamanho de garagem. E a expectativa era ter essas respostas no dia de hoje, e que até o Sr. Sergio Marcollini deu respostas até muito densas, mas que ainda não tinham conseguido as respostas para esses critérios e que terão que ter essas respostas nem que fosse preciso fazer uma acareação ao final para saber quem escolheu esses critérios. Disse que a posição do depoente, quando dizia que a comissão não fazia tecnicamente o critério e só ratificava, era, em sua opinião, um erro, pois deveria ter sido feito por esta. Em seguida, desculpou-se pelas narrativas feitas anteriormente as perguntas e explicou que era para que o depoente entendesse os motivos que ensejaram sua convocação. Pergunta: Uma das coisas que mais me espanta é que em nenhum momento se discutiu a possibilidade de uma empresa oferecer um valor de tarifa menor que dois e setenta e cinco. Ou seja, os critérios não passaram pelo valor de tarifa. Em algum momento, alguém questionou isso e foi respondido que não. Continuando o presidente citou um exemplo que no Distrito Federal, a passagem no ano passado era três reais e foi adotado o valor de menor tarifa e uma empresa chamada “Pioneira” ofereceu dois e trinta e seis. Em Florianópolis, a licitação também adotou como critério a modicidade tarifária, e a tarifa

de dois e sessenta caiu para um e sessenta para quem se cadastrasse na tarifa social. Em Aracaju, por determinação do Tribunal de Contas, e em Porto Alegre também foram usadas menor tarifa. E, o parecer técnico da Procuradoria Municipal para não utilizar o critério da menor tarifa foi por que no município de São Pedro da Aldeia foi utilizado de maneira negativa e não deu certo. Para ele, comparar Niterói com São Pedro não cabia, pois Niterói tem muito mais proximidade com Aracaju ou Porto Alegre. Em nenhum momento essa comparação com São Pedro da Aldeia lhe causou espanto? Resposta: Não. O presidente encerrou suas perguntas e passou a palavra para a vereadora Verônica Lima (PT) que saudou a todos e disse que sua primeira pergunta estava em acordo com a tentativa de compreensão acerca da dinâmica que era estabelecida pela Comissão de Licitação. Disse que até onde o depoente falara, que a comissão era constituída de membros de diversas secretarias que tinham interface com o serviço de transporte. Entretanto, com as colocações, a dinâmica do processo licitatório estabelecido que determinaram os ganhadores do processo, essa definição, seja do ponto de vista técnico ou jurídico, eram determinadas pela Procuradoria e NitTrans. Mas, na definição das funções da comissão licitatória, achava importante um requerimento para entender qual era o papel desta. Por que todos os documentos recebidos até agora diziam que a Comissão deveria pautar os critérios técnicos, e não só acatá-los, caso contrário, não precisaria tê-la. É preciso que a comissão faça o julgamento, e isso que está estabelecido a partir do momento que houve a definição da comissão. Correto? Resposta: Sim. Pergunta: Se isto é fato, não faz muito sentido que apenas o acolhimento das informações da NitTrans e Procuradoria. Correto? Resposta: Sim. E isso não bate com o que o senhor respondeu. Pois disse que apenas acolhia e que a tomada de definição não era de vocês, e sim da Procuradoria e NitTrans? Élcio explicou que quem definiu os critérios do edital foi a Procuradoria, que o formatou a partir dos critérios técnicos e a comissão conduziu os processos e decidia a avaliação de cada critério e definia as sessões que eram necessárias a avaliação técnica ora da procuradoria, ora da NitTrans. E que a comissão sempre decidiu, mas se baseava nos critérios técnicos. Quando era simplesmente em função do resultado que se apresentava a aplicação de uma fórmula específica contida no edital, a comissão fazia a aplicação da fórmula, indicava a pontuação e o próximo passo. A vereadora Verônica enfatizou o comentário do depoente que disse que na montagem da comissão e levando em conta que foi um processo licitatório muito importante à época, a composição da comissão foi formada por representantes de diversas secretarias dando a entender que estava inserida uma preocupação de que o julgamento da comissão fosse também desses técnicos das mais diversas secretarias, que poderiam opinar e citou como exemplo um membro da NitTrans que poderia dar seu juízo de valor, e perguntou se o Sr.Élcio concordava e este respondeu que sim, e afirmou que assim fora feito. Completou que a comissão não era passiva e que tinha a preocupação que todas as empresas tivessem sido avaliadas para garantir os princípios de igualdade. A comissão não tinha a capacidade de avaliação de qualquer critério técnico, mas que dentro deste, tinha a observação dos critérios que eram pertinentes aos participantes. Pergunta: Como uma licitação obteve as notas dos julgamentos das propostas técnicas enviadas? Resposta: A avaliação das informações técnicas que o presidente relacionou, eu não lembro. Tinha uma que era o oferecimento de valor de outorga, que tinha que ser apoiado em um estudo de viabilidade de prestação do serviço. Pergunta: Como os documentos das propostas eram apresentados à comissão? Resposta: Envelopes. E Verônica complementou que tal ação assegurava o sigilo das propostas. Pergunta: Os envelopes eram abertos em sessões públicas? Resposta: Sim e todos os participantes eram comunicados. Pergunta: Se a comissão não elaborou o processo básico do edital, nem estabeleceu os critérios deste. Em caso de dúvidas técnicas, como eram resolvidas? Resposta: Eram encaminhadas a NitTrans e Verônica quis saber dos de natureza jurídica, e foi respondido que eram encaminhados a Procuradoria. Pergunta: Os consórcios ofertaram as garantias exigidas no edital licitação? Resposta: Sim. Pergunta: A comissão confirmou o valor de outorga? Resposta: Acho que não. Esses pagamentos aconteceram a posteriori do processo licitatório. A vereadora Verônica encerrou suas perguntas e se necessário fosse, se rescreveria. A palavra foi passada ao vereador José Vicente (PPS) que cumprimentou o depoente. Pergunta: Ora o senhor falou que a comissão se reunia ora na NitTrans, ora na administração. O senhor acha correto isso. Uma comissão itinerante, sem endereço certo? Resposta: A Comissão se reunia na NitTrans com endereço no prédio da administração. Pergunta: Além de presidir a comissão de licitação qual o cargo de comissão que ocupava e qual símbolo? Resposta: Diretor de Marketing lotado na secretaria Executiva, cujo símbolo era DG. Pergunta: Qualquer pessoa poderia assistir essas reuniões? Resposta: As reuniões eram públicas, principalmente as sessões. Pergunta: Onde

se deu as audiências públicas. Quando e onde foram realizadas e quantas pessoas compareceram? Resposta: As audiências foram em um prédio na Amaral Peixoto. Não me lembro quantas pessoas apareceram. Pergunta: Sabe dizer se alguém do Ministério Público chegou a ser convidado para a Audiência Pública? Resposta: Não sei. O vereador José Vicente agradeceu e encerrou. Lessa passou a palavra para o vereador Henrique Vieira, antes porem saudou as presenças do vereador líder de governo Cal, dos ex-vereadores Pedro César Genn, Alaor e do promotor de Tutela Coletiva de Defesa do Consumidor, Dr. Augusto Vianna. Henrique saudou a todos. Pergunta: Já que o senhor afirmou não ter conhecimento técnico do processo de licitação. O que o senhor acha que se baseou sua indicação para presidir a comissão? Resposta: Confiança. Fui indicado pelo secretário executivo do prefeito. Pergunta: A partir de qual critério essa confiança se configurou? Resposta: A partir do critério de sempre ter conseguido realizar os trabalhos. Pergunta: Os trabalhos que executou, o senhor tinha conhecimento para executá-los com destreza? Resposta: Sim. Pergunta: Então, como ter como base a eficiência dos trabalhos que o senhor tinha competência para fazê-lo para usar esse critério como confiança para presidir uma comissão que esse conhecimento que a comissão exige, ou deveria exigir, o senhor não tinha? Resposta: O presidente da comissão conduzia esse trabalho e a única atitude isolada dele era dar publicidade aos atos da comissão. Pergunta: No seu entendimento, o importante para o presidente era ter a capacidade de coordenar e dar publicidade aos trabalhos da comissão? Resposta: Naquele momento sim. Pergunta: Já que era importante o trabalho em equipe e em bloco. O presidente não agir isoladamente justifica este não ter conhecimento técnico. Qual era a função de cada um dos membros. O presidente coordena e os outros? Resposta: Cada membro fazia a ligação ao órgão que representava. Pergunta: Algum desses membros tinha conhecimento mais técnico da questão viária da nossa cidade? Resposta: Não sei informar. Pergunta: Quando o senhor disse que não precisava ter conhecimentos técnicos porque o trabalho era em bloco, não era de se esperar que alguém da equipe, até para dar mais tranquilidade ao presidente, tivesse esse conhecimento? Da onde vem a tranquilidade para o presidente coordenar, se o mesmo não soube dizer se os outros membros tinham tal conhecimento? Resposta: A tranquilidade estava na avaliação dos itens técnicos pertinentes ao edital sendo executados por técnicos da NitTrans, e os membros faziam a ponte para que esses fossem encaminhados para a avaliação dos técnicos da NitTrans. Não havia preocupação porque tecnicamente estavam sendo definidos por quem tinha dado os critérios técnicos pautados pelo edital de licitação. Pergunta: Em nenhum momento aqueles critérios foram questionados pela comissão? Resposta: Não. Pergunta: Quem não conhece os detalhamentos dos critérios, que tinham que ser técnicos, tem capacidade para avaliar se esses critérios foram colocados adequadamente pelos licitantes? Resposta: A avaliação foi feita pelos técnicos que fizeram a determinação e a comissão os acatou. Pergunta: Então quem fez a avaliação da proposta técnica dos consórcios não foi nenhum membro da comissão. Ela remetia isso aos técnicos, que por sua vez, davam o parecer para a equipe que o validava. Foi assim que aconteceu? Resposta: Absolutamente. Pergunta: O senhor participou da decisão final que teve como vencedores os atuais consórcios? A comissão participou dessa decisão final? Resposta: A comissão participou dessa decisão em função dos critérios técnicos e do valor de outorga. A comissão participou da comunicação desses critérios nas formas específicas do edital para poder chegar quem eram os vencedores do processo naquele momento. Pergunta: E o que foi mais determinante na sua percepção para a vitória desses dois consórcios, cada um na sua respectiva área? Não precisa ser uma resposta tão aprofundada. Resposta: O valor de outorga. Pergunta: O senhor lembra qual foi a proposta? Resposta: Não lembro de cabeça. Pergunta: O valor de contrapartida que foi considerado satisfatório pela comissão de licitação foi algo de sete milhões e meio de Reais, a forma de pagamento em trinta e seis meses, e a primeira parcela a ser paga após os cento e vinte primeiros dias da homologação do contrato de concessão. Esse valor, se comparado com a receita anual do município de Niterói, algo de um bilhão e meio e se comparado com a receita esperada pelo contrato ao longo de vinte anos, esse valor não é irrisório? Por que esse valor foi considerado. Certamente, o senhor não vai achar irrisório porque fez parte. Então, qual foi o embasamento para considerar esse valor na proposta comercial que foi colocado pelo senhor como fator determinante? Resposta: O senhor havia perguntado minha opinião, e o valor de outorga tinha sido determinante. Mas o que lembro, especificamente, que o valor de outorga tinha que ser acompanhado pelo estudo de viabilidade elaborado pela NitTrans, que norteou as propostas de cada empresa. Esse estudo de viabilidade foi apresentando pelas empresas junto com o valor de outorga. Quando esse estudo e o valor de outorga chegaram à comissão, esta os encaminhou para a NitTrans, que

criou o quesito na forma específica da proposição Pergunta: Sob o ponto de vista do interesse público, a proposta de barateamento da tarifa não seria mais interessante do que a contrapartida ? Resposta: Não tenho conhecimento técnico para opinar sobre isso. O vereador Henrique Vieira explicou que quando fazia essa pergunta, era por que, o valor da outorga, sete milhões e meio de Reais, quando comparado a um bilhão e meio, que é o orçamento da prefeitura em um ano, ficava uma pergunta: O que são sete milhões nos cofres diluídos nesse orçamento e se questionou qual foi o benefício efetivo para a população, e que esse mesmo valor, quando comparado com o do contrato, que ao longo de vinte anos é algo em torno de um bilhão e duzentos milhões de Reais. Continuando, criticou que esse ponto tenha sido o mais importante que o barateamento da tarifa, o que lhe causava estranhamento. Pergunta: Foi considerada margem de lucro específica para as empresas na elaboração da licitação. Ou seja, para fazer a concorrência pública, a prefeitura indicou alguma porcentagem para as empresas? Resposta: Não tenho conhecimento técnico para opinar sobre isso. E Henrique completou que a proposta foi de oito e meio por cento. E que está definido no contrato. Pergunta: Foi considerado o princípio de modicidade das tarifas? Resposta: Não lembro essas informações técnicas do edital, e Henrique o interrompeu, e o informou que o princípio da modicidade não é um detalhe técnico e sim constitucional. Pergunta: O senhor acredita que o atual processo de licitação com seus requisitos de pontuação, favoreceu as empresas que já operavam em Niterói? Resposta: Não tenho conhecimento específico para opinar sobre isso. E Henrique refez a pergunta e citou como exemplo os critérios garagem e experiência, e obteve a mesma resposta. Henrique reforçou que quando o depoente o responde com essa justificativa, uma vez que a população quer entender como funciona melhor o sistema, que quando o presidente da comissão, responsável por conduzir e coordenar o processo não é totalmente idôneo, pois é isso que está falando: “não sei se esses critérios favoreceram as empresas”, e quem está dizendo é o presidente da comissão de licitação. Sr.Élcio o respondeu que os critérios foram elaborados tecnicamente pela NitTrans e juridicamente pela procuradoria. E a comissão os acolheu. Pergunta: Qual era a periodicidade das reuniões? Resposta: Não lembro. Pergunta: O tempo médio que elas duravam? Resposta: Não lembro. Pergunta: Nas reuniões havia debates ou eram apenas trocas de atribuições de tarefas? Resposta: Mais distribuição. Pergunta: Um dos critérios importantes de avaliação colocada pelo processo de licitação foi sobre a frota. Qual o quantitativo necessário para atender cada área da licitação? Resposta: Não lembro. Pergunta: O senhor lembra se a disponibilidade dessa frota tinha que estar disponível no momento da licitação ou se seria apenas necessário apresentar a documentação que atestasse a capacidade de oferecer a frota? Resposta: Não lembro. Pergunta: O senhor lembra qual a documentação exigida pela comissão para comprovar a frota? Resposta: Era uma relação enorme de documentos. Pergunta: E esses documentos eram analisados por quem? Resposta: Pelo membro da secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte, Sr. Acyr. Pergunta: O senhor sabe me dizer se os dois consórcios ganhadores na data do início da prestação de serviço, apresentaram a mesma frota constante na documentação que haviam entregado no momento da licitação? Resposta: Não sei. Pergunta: O senhor lembra se a Viação Araçatuba fazia parte do consórcio TransNit no período da licitação. Resposta: Não lembro das empresas componentes de cada consórcio. Pergunta: Se a gente utiliza o processo de IPCA, que começou a ser utilizado nesse novo modelo de licitação, volto alguns anos. Imagina se esse critério estivesse sendo usado ano a ano no reajuste, hoje teríamos a passagem a dois reais e quarenta e cinco centavos. O senhor acha que diante dessa diferença de valores, deveria acontecer uma revisão? Resposta: Não tenho conhecimento técnico. Nós encaminhávamos para os técnicos da NitTrans e para a Procuradoria. Pergunta: Desconsiderando o conhecimento técnico, como cidadão. O senhor acha a tarifa de dois e setenta e cinco acessível e módica? Resposta: Sim. Para ser mais baixo, eu não tenho conhecimento técnico específico sobre isso. Pergunta: A comissão não chegou a trabalhar no sentido de averiguar se a tarifa poderia ser barateada. Isso não foi um critério utilizado pela Comissão? Resposta: A comissão só conduziu o processo. A definição e avaliação dos critérios, os técnicos e jurídicos, foi a NitTrans e a Procuradoria respectivamente. O vereador Henrique encerrou e o presidente retomou a palavra e agradeceu as presenças dos vereadores pastor Ronaldo (PTN) e Tânia Rodrigues (PDT) e indagou se os demais vereadores presentes queriam fazer algum questionamento e justificou a saída do relator, o vereador Gallo, por problemas de saúde. Seguindo, fez novas perguntas. Pergunta: Com a relação a elaboração da minuta do contrato de licitação, houve alguma participação da comissão? Resposta: Que eu me lembre não. Pergunta: Com relação aos recursos apresentados, a Viação Real apresentou recurso com relação ao item experiência com operação

de transporte coletivo, o qual foi parcialmente provido. E a decisão da comissão de licitação foi a seguinte: Experiência na operação de transporte público regular. A assessoria técnica considerou tendo constante no atestado apresentado de cento e vinte meses. A licitante argumentou que existe desde o ano de mil novecentos e cinquenta e três. Então, teria cinquenta e nove anos de experiência, a certidão declara que prestou serviço por mais de dez anos e na data de cinco de novembro de dois mil e dez, operava com quatrocentos e oitenta e dois veículos. Não há como se comprovar a frota anterior a esse período. Dessa forma, a comissão técnica utilizou o mesmo critério de julgamento ao recurso a empresa Nossa Senhora de Lourdes multiplicando o tempo de cento e trinta e quatro meses pela frota atestada, passando de cinco para sete mil pontos, recursos aceitos parcialmente. O que significa essa multiplicação? Resposta: não lembro. Pergunta: O senhor lembra de algum outro recurso? Resposta: Não. Bruno perguntou se o depoente como presidente não havia participado na análise desses recursos e se a comissão só existia para constar. Elcio disse que a comissão tinha a preocupação que esses itens fossem analisados de forma igualitária, de justiça. A comissão não fazia avaliação técnica e esta ficava sob responsabilidade dos órgãos e Bruno concluiu que a comissão funcionava como uma interlocutora e que não chamava para si a responsabilidade de analisar recursos, definir critérios, analisar e formular o edital. Atuou de forma burocrática. Sr. Elcio discordou afirmando que a comissão conduzia o processo e Bruno pediu que explicasse o que significava isso e foi explicado que esta recebia e fazia a comunicação do item específico para se chegar ao valor e saber quem era a vencedora, que os critérios técnicos e jurídicos eram avaliados pela NitTrans e PMG, respectivamente. O depoente divergiu quando o presidente disse que o trabalho da comissão era muito ínfimo dentro da grandeza do processo. Pergunta: Vocês chegaram alguma vez a verificar os dados operacionais como número de passageiros, IPK, indicadores de custo entre outros que instituíram o estudo de viabilidade técnica e caso sim, esses dados foram fundamentados nos Relatórios Mensais de Operação? Resposta: Não. Pergunta: Qual o efeito prático na sua análise, como presidente, servidor público ou cidadão, que benefício objetivo o conhecimento do sistema pode dar ao município e ao usuário. Resposta: Não tenho conhecimento específico sobre isso. Bruno, então, o indagou se não era estranho que este aplicava critério sem conhecê-los e que era complicado para os vereadores entenderem tal conduta, e também para a população. Não é difícil para o senhor aplicar os dados, a pontuação do edital, sem ter o conhecimento técnico, jurídico ou o mínimo necessário para saber o porquê cada critério foi adotado? Resposta: Não cabia para o presidente decidir isso. As avaliações técnicas encaminhávamos aos técnicos da NitTrans. Pergunta: O senhor, ou qualquer outro membro da comissão, não sentia dificuldade em aplicar os critérios sem ao menos conhecê-los? Resposta: Não porque os mesmos eram determinados pelo edital técnico e era um critério técnico determinado pelos técnicos e Bruno o completou que a Comissão acatava o que a NitTrans determinava e o depoente disse que a avaliação era do órgão citado mas que a comissão também fazia suas ponderações. O presidente reforçou que não compreendia como o depoente podia aplicar sem conhecer minimamente os critérios técnicos como garagem e que o mesmo o fizera várias perguntas no início do depoimento que não foram respondidas por serem “técnicas”. Sr. Elcio explicou novamente a dinâmica do trabalho e disse que não havia tempo para a comissão fazer as análises específicas e que considerava essa tramitação precedente, e Bruno voltou a criticar o trabalho realizado pela comissão. Citou algumas pontuações adquiridas pela empresa Ingá no critério garagem que por quatro centímetros ganhou dez pontos que, segundo ele, foram fundamentais para ganhar a licitação, achando estranha tal medida e perguntou se o depoente não compartilhava do mesmo pensamento e lhe foi respondido que não tinha conhecimentos técnicos. Pergunta: A comissão, em primeiro momento, desconsiderou o tempo de experiência da Real e da Nossa Senhora de Lourdes por mais de cinquenta anos de comprovação. E no caso da Ingá, isso foi objeto inclusive de recurso, a comprovação não pôde ser feita somente por escritura e a empresa solicitou dados junto a Secretaria de Fazenda. Por que a Ingá teve essa oportunidade e o tempo real dessas duas empresas foi desconsiderado. O senhor lembra? Resposta: Não. O presidente então passou a palavra para o vereador Henrique, mas antes perguntou se os vereadores Paulo Eduardo (Psol) e Renato Cariello (PDT) queriam fazer perguntas e ambos responderam negativamente. Pergunta: O senhor se reunia sistematicamente com os técnicos da NitTrans? Resposta: Não. Pergunta: Os dados da NitTrans eram fundamentais para a Comissão e vocês não se reuniam com eles? Resposta: Não. Pergunta: Como avaliar se o critério da igualdade estava sendo respeitado sem conhecer minimamente os aspectos técnicos dessa operação? Resposta: A comissão era um órgão burocrático. O edital foi elaborado pela NitTrans e PGM. A Avaliação técnica era realizada por

técnicos da NitTrans. A avaliação de um documento cabia ao corpo da comissão que determinava se estava correta. Pergunta: O senhor conhece os diferentes modelos de licitação que existem. Poderia citar algumas formas? Resposta: Técnica de preço, melhor técnica de outorga. Mas a escolha utilizada em Niterói não foi decisão da comissão. Pergunta: Que membro da comissão ficava mais responsável pela análise jurídica? Resposta: Dr. Péricles. Pergunta: Qual a função que a Sra. Paola da NitTrans exercia dentro da comissão? Resposta: Era assessora jurídica da NitTrans. Fazia junto ao órgão as análises técnicas. Pergunta: O que o senhor acha do período de vinte anos prorrogáveis por mais vinte. Não acha demasiadamente longo para controle do poder público e da possibilidade de mudar o modelo? Resposta: Não tenho conhecimento técnico sobre isso. Pergunta: E sobre a opção de fazer a concessão por área operacional e não por linhas. O senhor saberia responder quais as vantagens? Resposta: Não. Só saberia dizer que foi uma opção do projeto Jaime Lenner. Pergunta: O valor da tarifa foi decidido apenas por critérios técnicos ou a comissão discutiu se tal valor era demasiadamente caro para a população de Niterói, se atendia a modicidade ou se era apenas uma decisão técnica? Resposta: Decisão técnica. E Henrique o completou se a modicidade havia entrado na discussão da tarifa e lhe foi respondido que não. Henrique agradeceu e Bruno voltou a fazer perguntas. Pergunta: O senhor não tinha conhecimento técnico sobre os critérios do edital de licitação? Resposta: Não. Bruno leu um trecho da cartilha do Tribunal de Contas da União que detalhava a função da Comissão de licitação, a saber: “a comissão é criada pela administração e tem a função de receber, examinar e julgar todos os documentos e procedimentos relativos ao cadastramento dos licitantes e as licitações nas modalidades”. O senhor, sem ter conhecimento técnico, se vê apto para realizar essa função que o TCU estabelece? Resposta: Eu estava apto para conduzir o processo de licitação conduzindo nos moldes, no modelo que o edital estabelecia. Pergunta: Quais eram os técnicos da NitTrans? Resposta: Sr. Sergio Marcolini. E, então, Bruno concluiu que este fora o responsável pela escolha dos critérios técnicos do edital. Pergunta: Tem duas cláusulas no edital que queria que o senhor comentasse: a dezessete ponto zero quatro, que determina que o concessionário não poderá efetuar tarifa diferente da autorizada e a dezessete ponto seis ponto um, a tarifa modal do serviço do transporte coletivo seria igual a do bilhete único. O senhor acha isso benéfico para o município? Resposta: Não tenho conhecimento técnico sobre isso. Bruno encerrou e agradeceu o depoente que retribuiu. Bruno disse que o depoimento foi frustrante, pois achava que a comissão tinha mais funções e importância nesse processo. E que lhe causava espanto o papel pequeno dentro de um processo tão grande, e que iria ouvir novamente os membros do poder público que foram responsáveis e o procurador geral. Em seguida, suspendeu a sessão por alguns minutos. Retornando, colocou em votação os requerimentos de informação direcionados ao secretário estadual de Transportes, Sr. Júlio Lopes, e outro ao prefeito Rodrigo Neves para obter informações técnicas e financeiras sobre os bilhetes únicos estadual e municipal, respectivamente, ambos aprovados. Foi decidido também que o ex-procurador-geral do município no governo passado, Dr. Bruno Navega, será o depoente da próxima reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI). Informou que no dia seguinte, os membros se reunirão para discutir a agenda de depoimentos, visto que já possuem as pessoas que serão convocadas e que foi decidido também entre os membros, as datas das reuniões de audiências públicas que já haviam sido votadas, totalizando quatro, região oceânica, Largo da Batalha, Zona Norte e a última na Câmara que marcaria após a disponibilidade de data. Disse que vai deixar marcada no dia dezoito de outubro na região Oceânica, provavelmente colégio Itapuca; dia vinte e cinco na zona norte, no bairro do Fonseca, onde os membros vão se reunir para escolher o local, e dia vinte e oito na Largo da Batalha, onde igualmente será definido o local. Disse que as audiências públicas têm o objetivo de ouvir a população, as críticas ao sistema de transporte e que serão convidados representantes do poder público, do SETRERJ e dos consórcios. Enfatizou que serão convites e não convocações, e no dia seguinte iria notificar o ex-procurador, Sr. Bruno Navega para vinda na próxima segunda-feira. O presidente encerrou a reunião às dezessete horas e cinquenta e oito minutos, convocando a todos para a próxima reunião, às quinze horas e trinta minutos.

Em data de 14 de outubro: Bruno Navega (ex-procurador Geral do Município);

Em data de 21 de outubro: Rubens dos Santos Oliveira (vice-presidente) e Joel da Silva Borges (diretor financeiro) do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviários de Passageiros de Niterói a Arraial do Cabo (SINTRONAC).

Em data de 30 de outubro: Coronel Paulo Afonso Cunha (Atual presidente da Niterói Transporte e Trânsito – NitTrans).

Em data de 04 de novembro: reunião entre os membros.

Aos quatro de novembro de dois mil e treze, no plenário Brígido Tinoco da Câmara Municipal de Niterói, sito avenida Ernani do Amaral Peixoto, número seiscentos e vinte e cinco, Centro, às dezesseis horas e trinta minutos, deu início a décima quarta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos. O presidente Bruno Lessa (PSDB) iniciou a reunião explicando os motivos que ensejaram a comissão a prorrogar a data da entrega do relatório final para o dia quinze de dezembro. Informou sobre a audiência pública que ocorrerá na data de hoje, no bairro do Largo da Batalha, a partir das dezenove horas, e, por conseguinte, não fora marcado nenhum depoente para a reunião ordinária afim de não apressar o colhimento das informações e com isso prejudicar o trabalho da comissão. Enfatizou a importância das reuniões públicas e falou do programa Escola da Democracia, o qual havia participado antes da reunião, cuja precariedade do transporte público também foi exposta pelos alunos participantes do programa. Em seguida, falou que a comissão está avaliando a convocação de novos depoentes e também dos que já depuseram. Disse também, que tentarão até o dia quinze de novembro finalizar essa fase para que se atenham a elaboração do relatório final, e que os membros, juntamente com o relator, vereador Gallo (PROS), se reunirão para propor idéias e se preciso for requisitar novos documentos. Continuando, falou que ainda há depoentes, que alguns membros entendem como necessário a convocação, e por isso sugeriu uma reunião entre os membros no dia seguinte no gabinete do relator, às dezesseis horas e trinta minutos, para marcar os depoimentos seguintes, e todos concordam. Finalizou que esses eram os informes e que a comissão tem se destacado pela publicidade dada as suas ações e ao seu trabalho, possibilitando a população conhecê-los e entendê-los, inibindo qualquer má interpretação, uma vez que os atos são públicos. Disse, que para ele, a CPI como um todo, se destacou na agenda legislativa, repercutindo na sociedade de Niterói pelo trabalho e pelo fato de ser um tema sensível, sendo negativo para a Câmara Municipal encerrar o ano sem colocar o relatório em votação, e que a CPI irá entregá-lo até o prazo, e que está fazendo um esforço junto ao presidente da Câmara de Vereadores, Paulo Bagueira, e ao relator, para que o relatório seja votado esse ano. Em seguida passou a palavra ao vereador Gallo que saudou a todos e disse que o trabalho da CPI está sendo feito em etapas: primeiramente, foram ouvidas as pessoas ligadas ao transporte público da cidade, em seguida os responsáveis do executivo em fiscalizar e gerenciar, e por último as pessoas que dependem do transporte público, e classificou como importante essa dinâmica. Comunicou que estão debruçados nas quinze mil páginas de documentos e que,

inclusive, foram temas de matérias de jornais e que está tudo documentado, e que nada foi inventado. Disse julgar importante traçar uma estratégia de investigação, e que em breve terão concluído o relatório, que será aprovado pela unanimidade dos vereadores, pois eles representam a grande fatia da sociedade que foi para as ruas protestar, sendo o protesto não pontual, pois aconteceu em todo o país e ,Niterói, não poderia ficar de fora da discussão até mesmo porque tem uma maneira diferente de fazer política. Disse que ambas as audiências públicas são importantes, pois a população conhece bem os problemas e que a comissão tem também que apresentar proposições de melhorias ao executivo. Finalizando disse que o relatório irá constar todos os anseios da população. Em seguida a palavra foi passada para a vereadora Verônica Lima (PT) que saudou a todos e disse concordar com o presidente da comissão, sobre o debate do trânsito, transporte e mobilidade urbana que está na ordem do dia em Niterói e no Brasil inteiro. E que conforme havia colocado o vereador Gallo, as reivindicações no mês de julho não foram só pelos vinte centavos, mas por um debate muito mais complexo ,pois durante anos a população de Niterói e do Brasil perde horas no trânsito que poderiam estar sendo empregadas em outras atividades. Destacou os problemas também enfrentados pela população com as Barcas S.A, como passagem cara e serviço ruim, e que as tentativas de melhoria estão muito aquém do que a população precisa, e que isso também estende a discussão para o transporte rodoviário. Destacou a forma que está sendo conduzida a CPI em Niterói que, diferentemente das outras, onde o interesse público e investigativo em construir um relatório que servisse efetivamente de base para a mudança ficava em segundo plano por outros interesses e, felizmente, o mesmo não acontece em Niterói, onde os trabalhos estão sendo conduzidos com transparência e muito debate. Continuando, disse que o relator terá a tarefa de condensar tudo que foi recebido e que tinha a certeza que o fará brilhantemente. Os depoimentos feitos até agora tiveram a colaboração de todos os vereadores e todos os requerimentos enviados tiveram respostas, e são essas informações que irão subsidiar um documento que aponte na direção da melhoria do transporte e da qualidade de vida da população de Niterói. Finalizou que as audiências públicas também ajudarão nesse processo. O presidente passou a palavra ao primeiro suplente, vereador Beto da Pipa (PMDB) que parabenizou o trabalho da CPI por levar as audiências públicas até a população, pois muitas das vezes as pessoas não têm condições de estar na Câmara para os debates e que, igualmente a que foi realizada na Região Oceânica, a de hoje, no Largo da Batalha também será um sucesso. Encerrou parabenizando o presidente pela condução da CPI. A palavra foi passada ao vereador Henrique Vieira (PSOL) que saudou a todos e disse que estão partindo para o esforço final da CPI, com a convocação de novos depoentes, e que para ele terão inclusive ter, se necessário, acareações, mas que amanhã seria definido esse planejamento. Disse que os horizontes já foram colocados, tais como, a incapacidade do poder público de conferir os dados enviados pelas empresas, alguns pontos estranhos do processo de licitação, custo quilométrico fixo e variável do sistema de transporte, ou seja, os principais eixos de investigação já foram delimitados, e já estão sob análise com algumas conclusões sendo feitas, e que agora vão concluir e avançar nas investigações. Continuando disse que a CPI está fazendo um trabalho sério e que já foram ouvidos o sindicato das empresas, o sindicato

patronal, os gestores públicos do governo passado e, inclusive, o atual presidente da NitTrans, Coronel Paulo Afonso Cunha. E que o mapeamento dos depoimentos foi muito criterioso e a coleta de informações muito importante. Disse acreditar que já tinham os eixos principais e, basicamente, o material necessário para fazer o relatório faltando apenas alguns entendimentos de depoimentos, mas que será discutido amanhã e definido até quinze de novembro. Encerrou dizendo que aguarda casa cheia no dia da votação do relatório, pois é preciso garantir uma ampla mobilização popular para acompanhar o desfecho dessa CPI com a aprovação do relatório final, uma vez, que ninguém tem mais interesse nesse relatório que a população de Niterói. Bruno Lessa retomou a palavra dizendo concordar com o vereador Henrique quanto à convocação da população para participar desse debate. Reforçou a reunião entre os membros, que ocorrerá no dia seguinte e que seu resultado será divulgado na sessão plenária também da terça-feira. Informou que já foram ouvidos doze depoentes que somam trinta horas de gravação, um vasto material e que igualmente como o vereador Henrique, concorda que novos depoentes deverão ser ouvidos. O presidente convidou a todos para a audiência pública e encerrou a reunião às dezesseis horas e cinquenta e quatro minutos. Participaram da reunião os vereadores Cal (PP), líder do governo; e pastor Ronaldo (PROS).

Em data de 13 de novembro: Sergio Marcolini (Ex-Presidente da Niterói Transporte e Trânsito - NitTrans)

Em data de 25 de novembro: José Roberto Mocarzel (Ex-presidente da Empresa Municipal de Moradia Urbanização e Saneamento - Emusa - e ex-secretário da secretaria Municipal de Transportes da secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte).

3. Dos Documentos Emitidos e recebidos

3.1. Dos Requerimentos

Os requerimentos apresentados a Comissão Parlamentar de Inquérito. A saber:

Número	Assunto	Destinatário
Nº 001/2013	Requerimento de documentos	Consórcio Transoceânico
Nº 002/2013	Requerimento de documentos	Consórcio TransNit
Nº 003/2013	Requerimento de documentos	Empresa Auto Lotação Ingá
Nº 004/2013	Requerimento de	Empresa Expresso Barreto Ltda

	documentos	
Nº 005/2013	Requerimento de documentos	Auto Ônibus Brasília & Expresso Tenente Jardim
Nº 006/2013	Requerimento de documentos	Empresa Expresso Miramar
Nº 007/2013	Requerimento de documentos	Empresa Expresso Garcia Ltda
Nº 008/2013	Requerimento de documentos:	Empresa Santo Antônio Transportes Niterói
Nº 009/2013	Requerimento de documentos:	Empresa Viação Araçatuba
Nº 010/2013	Requerimento de documentos	Empresa Viação Fortaleza
Nº 011/2013	Requerimento de documentos	Empresa Viação Nossa Senhora do Amparo
Nº 012/2013	Requerimento de documentos	Empresa Viação Pendotiba S/A
Nº 013/2013	Requerimento de documentos	Empresa Transportes Peixoto Ltda
Nº 014/2013	Requerimento de documentos:	FETRANSPOR/RJ
Nº 015/2013	Requerimento de documentos	SETRERJ
Nº 016/2013	Requerimentos de documentos	SINTRONAC
Nº 017/2013	Requerimento de documentos	Fundação Municipal de Educação de Niterói
Nº 018/2013	Requerimento de documentos	Fundação Municipal de Saúde de Niterói
Nº 019/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 020/2013	Requerimento de convocação	José Roberto Vinagre Mocarzel (Empresa Municipal de Moradia Urbanização e Saneamento - Emusa - e secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte)

Nº 021/2013	Requerimento de convocação	Filinto dos Anjos do Souto Branco (ex-presidente da Empresa Municipal de Moradia Urbanização e Saneamento – Emusa)
Nº 022/2013	Requerimento de convocação	Marcelo Traça Gonçalves (Presidente da SETRERJ)
Nº 023/2013:	Requerimento de convocação	Jacob Barata Filho e João Carlos Teixeira (Representantes da TransOceânica) e João dos Anjos Soares, Aquilino Parente Fernandes e Francisco José Soares (Representantes da TransNiterói)
Nº 024/2013	Requerimento de documentos	SETRERJ
Nº 025/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 026/2013	Requerimento de documentos	Consórcio Transoceânico
Nº 027/2013	Requerimento de documentos	Consórcio TransNit)
Nº 028/2013	Requerimento de convocação	Sergio Marcolini e Elizabeth Poubel (ex-presidentes da NitTrans)
Nº 029/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 030/2013	Requerimento de informações	Auto Ônibus Brasília
Nº 031/2013	Requerimento de desconvoação	De autoria do Vereador José Vicente
Nº 032/2013	Requerimento de informações	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 033/2013	Requerimento de Informações	Terminais e Estacionamentos de Niterói
Nº 034/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 035/2013	Requerimento de informações	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 036/2013	Requerimento de informações	Consórcio TransNit

Nº 037/2013	Requerimento de informações	Consórcio TransOceânico
Nº 038/2013	Requerimento de documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 039/2013	Requerimento de documentos	Consórcio TransNit
Nº 040/2013	Requerimento de documentos	Riocard
Nº 041/2013	Requerimento de documentos	Fetranspor e Riocard
Nº 042/2013	Requerimento de documentos	Empresas de Ônibus de Niterói
Nº 043/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 044/2013	Requerimento de audiências Públicas	Detalhes a definir
Nº 045/2013	Requerimento de documentos	Delegacia da Receita Federal de Niterói
Nº 046/2013	Requerimento de convocação	Acyr Lopes dos Santos (ex-subsecretário de Transporte)
Nº 047/2013	Requerimento de convocação	José Maria G.Mello (Fiscal Viário)
Nº 048/2013	Requerimento de informação	Prefeitura Municipal de Niterói e Procuradoria Geral do Município
Nº 049/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 050/2013	Requerimento de documentos	Consórcios TransNit e TransOceânico
Nº 051/2013	Requerimento de documentos	Nittrans
Nº 052/2013	Requerimento de convocação	Bruno Navega (ex-procurador geral do Município)
Nº 053/2013	Requerimento de convocação	Mario José Guimarães Dias (ex-presidente da comissão de licitação)
Nº 054/2013	Requerimento de	Elcio Nunes Dias. (ex-presidente da comissão de

	convocação	licitação)
Nº 055/2013	Requerimento de convocação	Jales da Silva Pessoa (Proprietário da Viação Araçatuba Ltda)
Nº056/2013	Requerimento de convocação	Janete Cristina Faria Dias (não apresentado e votado)
Nº 057/2013	Requerimento de convocação	Daniele Rodrigues Lopes (não apresentado e votado)
Nº 058/2013	Requerimento de convocação	Joel da Silva Borges (Diretor Financeiro-SINTRONAC)
Nº 059/2013	Requerimento de convocação	Rubens dos Santos Oliveira (Vice-presidente – SINTRONAC).
Nº 060/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 061/2013	Requerimento de documentos	Secretaria Estadual de Transporte
Nº062/2013	Requerimento de documentos	Participantes da Licitação
Nº 063/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 064/2013	Requerimento de documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº065/2013	Requerimento de convocação	Joaquim Miguel Soares (Presidente do SINTRONAC)
Nº066/2013	Requerimento de documentos	TERONI
Nº067/2013	Requerimento de convocação	José Roberto Mocarzel (Empresa Municipal de Moradia Urbanização e Saneamento - Emusa - e secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte)
Nº068/2013	Requerimento de convocação	Sergio Marcolini (ex-presidentes da NitTrans)

3.2. Dos Ofícios

Os ofícios emitidos pela Comissão Parlamentar de Inquérito. A saber:

Nº 001/2013	Requerimento de Informações e Documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 002/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransNit
Nº003/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Auto Lotação Ingá
Nº004/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Expresso Barreto
Nº005/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Auto Ônibus Brasília & Expresso Tenente Jardim
Nº006/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Expresso Miramar
Nº007/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Expresso Garcia Ltda
Nº008/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Santo Antônio Transportes Niterói
Nº009/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Viação Araçatuba
Nº010/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Viação Fortaleza
Nº011/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Viação Nossa Senhora do Amparo
Nº012/2013	Requerimento de informações e documentos	Viação Pendotiba
Nº013/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Transportes Peixoto Ltda
Nº 014/2013	Requerimento de informações e documentos	FETRANSPOR/RJ
Nº 015/2013	Requerimento de informações e documentos	SETRERJ
Nº 016 /2013	Requerimento de informações e documentos	SINTRONAC
Nº 017/2013	Requerimento de informações e documentos	Fundação Municipal de Educação

Nº 018/2013	Requerimento de informações e documentos	Fundação Municipal de Saúde
Nº 019/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 020/2013	Requerimento Faz	Tribunal Regional Eleitoral/RJ
Nº 021/2013	Requerimento de informação	Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Defesa de Cidadania
Nº 022/2013	Requerimento de informação	Consórcio TrasNit
Nº 023/2013	Requerimento de informação	Consórcio TransOceânico
Nº 024/2013	Convite	Universidade Federal do Rio de Janeiro
Nº 025/2013	Notificação para depoimento	Marcelo Traça Gonçalves (SETRERJ)
Nº 026/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 027/2013	Requerimento de informações e documentos	SETRERJ
Nº 028/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 029/2013	Notificação para depoimento	Elizabeth Poubel (NitTrans)
Nº 030/2013	Notificação para depoimento	Sergio Marcolini (NitTrans)
Nº 031/2013	Notificação para depoimento	José Roberto Vinagre Mocarzel (Emusa e secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte)
Nº 032/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Auto Ônibus Brasília & Expresso Tenente Jardim
Nº 033/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 034/2013	Notificação para depoimento	Filinto dos Anjos do Souto Branco
Nº 035/2013	Notificação para depoimento	João Carlos F. Teixeira (TransOceânico)
Nº 036/2013	Notificação para depoimento	João dos Anjos Soares (TransNit)
Nº 037/2013	Notificação para depoimento	José Roberto Mocarzel (Emusa e secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte)

Nº 038/2013	Requerimento de informações e documentos	Terminais e Estacionamento
Nº 039/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 040/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 041/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransNit
Nº 042/2013	Requerimento de informações e documentos	Fetranspor/RJ
Nº 043/2013	Requerimento de informações e documentos	Riocard/RJ
Nº 044/2013	Requerimento de informações e documentos	Auto Lotação Ingá
Nº 045/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Expresso Barreto
Nº 046/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Auto Ônibus Brasília & Expresso Tenente Jardim
Nº 047/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Expresso Miramar
Nº 048/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Santo Antonio Transportes
Nº 049/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Viação Araçatuba
Nº 050/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Viação Fortaleza
Nº 051/2013	Requerimento de informações e documentos	Viação Pendotiba S/A
Nº 052/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Transporte Peixoto
Nº 053/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 054/2013	Notificação para depoimento	Elizabeth Poubel (NitTrans)
Nº 055/2013	Notificação para depoimento	Sergio Marcolini (NitTrans)
Nº 056/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói

	documentos	
Nº 057/2013	Requerimento de informações e documentos	Receita Federal
Nº 058/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 059/2013	Requerimento de informações e documentos	Terminais e Estacionamentos
Nº 060/2013	Requerimento de informações	Secretaria Municipal de Administração
Nº 061/2013	Notificação para depoimento	Acyr Lopes (Secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte)
Nº 062/2013	Notificação para depoimento	José Maria Gomes (Secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte)
Nº 063/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 064/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransNit
Nº 065/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 066/2013	Convite	Universidade Federal do Rio de Janeiro
Nº 067/2013	Requerimento de informações	Secretaria Municipal de Administração
Nº 068/2013	Notificação para depoimento	Elcio Nunes (Prefeitura Municipal)
Nº 069/2013	Notificação para depoimento	Mario José Guimarães (Prefeitura Municipal)
Nº 070/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 071/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransNit
Nº 072/2013	Requerimento de informações e documentos	SETRERJ
Nº 073/2013	Requerimento de informações e	Prefeitura Municipal de Niterói

	documentos	
Nº 074/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 075/2013	Notificação para depoimento	Bruno Navega (Procuradoria Geral)
Nº 076/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 077/2013	Requerimento de informações e documentos	Secretaria Estadual de Transportes
Nº 078/2013	Requerimento de informações e documentos	SETRERJ
Nº 079/2013	Requerimento de cessão do espaço	Colégio Itapuca
Nº 080/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 081/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransNit
Nº 082/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 083/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 084/2013	Requerimento de informações e documentos	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 085/2013	Notificação para depoimento	Cel.Paulo Afonso Cunha (NitTrans)
Nº 086/2013	Requerimento de informações e documentos	SINTRONAC
Nº 087/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Auto Ônibus Real
Nº 088/2013	Requerimento de informações e documentos	Empresa Nossa Senhora de Lourdes S/A
Nº 089/2013	Convite para Audiência Pública	Consórcio TransOceânico
Nº 090/2013	Convite para Audiência Pública	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 091/2013	Convite para Audiência Pública	SETRERJ
Nº 092/2013	Convite para Audiência Pública	SETRERJ
Nº 093/2013	Convite para Audiência Pública	Consórcio TransOceânico
Nº 094/2013	Notificação para depoimento	Cel.Paulo Afonso Cunha (NitTrans)
Nº 095/2013	Requerimento de informações e documentos	SUTEN

	documentos	
Nº 096/2013	Requerimento de informações e documentos	SINTRONAC
Nº 097/2013	Convite para Audiência Pública	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 098/2013	Convite para Audiência Pública	SETRERJ
Nº 099/2013	Convite para Audiência Pública	Consórcio TransOceânico
Nº 100/2013	Requerimento de informações e documentos	TERONI
Nº 101/2013	Convite para Audiência Pública	NitTrans
Nº 102/2013	Notificação para depoimento	Sergio Marcolini (NitTrans)
Nº 103/2013	Notificação para depoimento	José Roberto Mocarzel (Emusa e secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte)
Nº 104/2013	Convite para Audiência Pública	NitTrans
Nº 105/2013	Convite para Audiência Pública	Prefeitura Municipal de Niterói
Nº 106/2013	Convite para Audiência Pública	SETRERJ
Nº 107/2013	Convite para Audiência Pública	Consórcio TransNit
Nº 108/2013	Requerimento de informações e documentos	Auto Lotação Ingá
Nº 109/2013	Requerimento de informações e documentos	José Roberto Mocarzel
Nº 110/2013	Requerimento de informações e documentos	SETRERJ
Nº 111/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransOceânico
Nº 112/2013	Requerimento de informações e documentos	Consórcio TransNit
Nº 113/2013	Requerimento gravações e atas	Ao Presidente

3.2. Das Reuniões

Data	Pauta	Outros
06 de agosto	Instalação	
12 de agosto	Aprovação de requerimentos de	

	informações e documentos	
26 de agosto	Aprovação dos convocados	
02 de setembro	Depoimento	Marcelo Traça (pres.SETRERJ)
09 de setembro	Depoimentos	Faltaram os depoentes José Roberto Vinagre Mocarzel (ex-presidente da EMUSA e ex-secretário de Serviço Público, Trânsito e Transporte), Sergio Marcolini e lizabeth Poubel Grieco (ex-presidentes da NitTrans). Definição de novas datas dos depoentes
16 de setembro	Depoimento	José Roberto Mocarzel (Ex-Emusa e ex-SMSPTT)
18 de setembro	Depoimentos	Sergio Marcolini (Ex-NitTrans) Filinto Branco (Ex- Emusa)
23 de setembro	Depoimentos	João Carlos Félix (presidente do consórcioTransOceânico) João dos Anjos (presidente do consórcio TransNit)
30 de setembro	Depoimentos	Acyr Lopes (Subsecretário de Transportes) José Maria e (Secretaria de Transportes)
07 de outubro	Depoimento	Élcio Nunes (ex-presidente da Comissão de Licitação)
14 de outubro	Depoimento	Bruno Navega (ex-procurador do Município);
21 de outubro	Depoimentos	Rubens dos Santos Oliveira (vice-presidente) Joel da Silva Borges (diretor financeiro) SINTRONAC)
30 de outubro	Depoimentos	Coronel Paulo Afonso Cunha (atual presidente da Nittrans)
04 de novembro	Reunião entre os membros	Definição de novas datas de reuniões

13 de novembro		Sergio Marcolini (Ex-NitTrans)
25 de novembro		José Roberto Mocarzel (Ex-Emusa e ex-SMSPTT)

4. Das Publicações sobre a CPI nos atos oficiais da Câmara

Data	ATO	Assunto	
05 de julho de 2013	ATO n° 428/2013	Publicação	Membros da Comissão
06 de julho de 2013-12-06	ATO n° 430/2013	Publicação	Segunda suplência
	ATO n° 431/2013	Publicação	Procurador para assessoramento a comissão
	ATO n° 432/2013	Publicação	Funcionários para assessoramento a comissão
09 de julho de 2013	ATO n° 430/2013	Republicação.	Ato da segunda suplência por incorreções anteriormente publicada
27 de agosto de 2013	ATO n° /2013	Publicação	Funcionários para assessoramento a comissão
28 de agosto de 2013	ATO n°472 /2013	Publicação	Funcionários para assessoramento a comissão

5. EMPRESAS, INSTITUIÇÕES, CONCESSIONÁRIAS E PODER PÚBLICO ÀS QUAIS FORAM REQUERIDAS INFORMAÇÕES

I - EMPRESAS, INSTITUIÇÕES, CONCESSIONÁRIAS E PODER PÚBLICO

- CONSÓRCIO TRANSNIT
- CONSÓRCIO TRANSOCEÂNICO
- VIAÇÃO ARAÇATUBA
- EXPRESSO BARRETO
- VIAÇÃO FORTALEZA
- AUTO LOTAÇÃO INGÁ
- TRANSPORTES PEIXOTO

- SANTO ANTÔNIO TRANSPORTES NITERÓI
- VIAÇÃO PENDOTIBA
- AUTO ÔNIBUS BRASÍLIA LTDA.
- EXPRESSO MIRAMAR LTDA.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI
- SETRERJ
- SINTRONAC
- TERONI
- VIAÇÃO NOSSA SENHORA DE LOURDES
- REAL AUTO ÔNIBUS
- MINISTÉRIO DA FAZENDA
- MINISTÉRIO PÚBLICO
- RIOCARD
- FETRANSPOR
- SUTEN
- VIAÇÃO GARCIA
- VIAÇÃO NOSSA SENHORA DO AMPARO
- TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL
- RECEITA FEDERAL
- SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE

II – INSTITUIÇÕES QUE NÃO FORNECERAM INFORMAÇÃO

1. SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE – SECTRANS

6. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

25 de outubro: Piratininga – COLÉGIO ITAPUCA

04 de novembro: Largo da Batalha – COLÉGIO GOMES PEREIRA

18 de novembro: Fonseca – CENTRO CULTURAL ÔNIX

II- Do Relatório

O trânsito de Niterói é caótico. E o serviço de transporte público, de baixa qualidade e caro. As causas desses fenômenos são diversas, e se inter-relacionam. Falta de políticas públicas efetivas, ou mesmo realização de atuações “cosméticas”, relação subserviente do poder público com as concessionárias (Ponte S/A, Barcas S/A, Consórcios de ônibus), aumento da frota de carros, dentre outros, são alguns dos motivos que explicam a imensa dificuldade que é hoje locomover-se em Niterói, prejudicando a mobilidade urbana e, por consequência, o direito à cidade.

Neste relatório analisamos, através de nossa atuação na Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes Coletivos de Niterói uma série de cenários, e tentamos responder inúmeros questionamentos que, motivados pelas manifestações de junho que mobilizaram o país com lastro na diminuição da tarifa dos transportes, melhoria do sistema e do seu acesso, dentre outras pautas. Assim, partimos das demandas das ruas e dos cidadãos de Niterói, que realizaram a maior mobilização da história da cidade, colocando mais de 50 mil pessoas na Amaral Peixoto, e buscamos responder a este anseio por mudanças reais no sistema de transporte de nossa cidade.

Não há como dissociar a investigação em curso no município de Niterói, dos grandes protestos que levarão milhões de brasileiros às ruas no mês de junho. As manifestações populares de insatisfação, como há muito não se via, tiveram seu estopim no preço do transporte público, mas, inegavelmente possuíam um caráter mais amplo. A população tomou as grandes avenidas do país para lutar contra o precário sistema de saúde, por uma educação pública de qualidade, por serviços públicos mais eficientes, pelo uso responsável e eficiente na política de gastos públicos. Enfim, jovens e mais experientes, homens e mulheres, das mais distintas classes sociais e regiões geográficas protestaram contra a perpetuação de um *status quo* dominante no poder, que, cada vez mais, se afastava da vontade popular, indo em direção aos interesses políticos escusos, partidários e privados.

Os protestos, indiscutivelmente, se refletiram nas instâncias de poder no Brasil. No legislativo, como instância pública de discussão, não foi diferente. Na Câmara de Vereadores de Niterói os protestos também tiveram forte eco.

Tal reverberação das vozes das ruas no parlamento municipal surgiu em forma da discussão da política de transportes. O fator determinante para o início das manifestações foi, também, aquele que mais gerou discussão nas instâncias públicas de poder.

Objetivando dar uma resposta concreta às reclamações e críticas da população ao sistema de transporte público municipal, tive a iniciativa de propor a criação de uma Comissão Parlamentar exclusiva para investigar a situação dos transportes em nossa cidade.

Diz a justificativa do requerimento que objetiva a criação da CPI: **“Esta CPI tem por finalidade investigar e apurar os fatos relativos à forma de cálculo do valor tarifário, a qualidade na prestação do serviço pelas concessionárias, às alíquotas tributárias das empresas de ônibus, ao**

funcionamento e resultados do Fundo Municipal de Transportes, criado pela Lei Municipal n° 2.851 de 2011; em sentido amplo a situação dos transportes coletivos em Niterói.”

Após ampla discussão, entre os Vereadores, a CPI foi aberta e posteriormente instalada.

O autor Guimarães Rosa disse certa vez: *“O correr da vida embrulha tudo. A vida é assim: esquenta e esfria; aperta e afrouxa; sossega e depois desinquieta. O que ela quer de nós? Ela quer da gente coragem.”*

Tal pensamento imortalizado do grande autor mineiro ilustra bem a forma cíclica como a vida e, também, a política funcionam. Os altos e baixos, derrotas e vitórias, êxitos e fracassos são constantes. Precisamos diante disto de coragem para lidarmos com as mais variadas situações. Não me resta dúvida, agimos com coragem, dedicação, serenidade, inteligência para fazermos a mais ampla e transparente investigação já realizada pela Câmara Municipal de Niterói em sua história recente. Agora diante do nosso maior desafio, a elaboração do relatório final, devemos ter o predicado cobrado pela vida, nas palavras do escritor mineiro, como principal guia.

Esta comissão se esforçou exaustivamente para que se pautasse por um princípio norteador: o da transparência. Fizemos reuniões públicas, abertas para que a população pudesse acompanhar o andamento, transmitimos as reuniões ao vivo pela internet e também pelo sistema de TV do legislativo. Além disso, procuramos aproximar ainda mais esta comissão da população. Utilizamos diversas formas de fortalecer essa proximidade. Criamos site, e-mail, telefone específico para a CPI. Utilizamos as redes sociais massivamente. Por fim, buscamos contato direto com a população através de reuniões públicas feitas pela Comissão nas regiões da Cidade. Tenho a satisfação e felicidade de dizer que até aqui cumprimos com maestria nosso compromisso de transparência e publicidade.

No que tange a este relatório final, foi estruturado para abordar de forma clara todos os pontos investigados. Evidentemente que, como em toda CPI, é fundamental um capítulo final com várias recomendações aos mais diversos órgãos e instituições: Prefeitura, Ministério Público, Empresas, Consórcios, entre outros.

Com relação às sugestões para a melhoria na qualidade do serviço é fundamental resumirmos as demandas já apresentadas pela população, nos canais de diálogos abertos por esta CPI. Por exemplo: A volta da linha 58 (grande reclamação dos moradores da região do Largo da Batalha), também, aumento do número de ônibus no sereno, nas mais diversas regiões da cidade. Enfim, neste ponto, condensamos todas as reivindicações da população, em recomendações direcionadas ao Chefe do Poder Executivo e aos representantes e responsáveis pelas empresas que integram o Consórcio.

No tocante a investigação, entendo que existem alguns tópicos principais, que descrevemos daqui em diante. Esse é sem dúvida, o ponto mais importante de uma CPI a investigação *per se*. A discussão de cada detalhe desse ponto é fundamental, pois, por mais que explorados por empresas privadas o serviço de transporte é eminentemente público.

Existem 6 eixos principais de investigação:

- 1- Histórico de renovação das permissões em 1997 – inúmeros problemas.
- 2- Irregularidades das empresas e consórcios concessionários do serviço de transporte;
- 3- Irregularidades e favorecimento das empresas que já operavam as linhas de ônibus no Edital de Licitação;
- 4- Incapacidade da Prefeitura em fiscalizar e regulamentar esse serviço público tão importante e essencial somado a inoperância na implementação de uma política de transporte, com critérios objetivos. Falta de transparência do Sistema
- 5 – Questão tarifária – estudo da possibilidade da redução tarifária com base nos dados coletados pela CPI.

1- Histórico de renovação das permissões em 1997 – inúmeros problemas.

A renovação permissionária foi realizada em 1997 e “legitimada” pela lei municipal 1639/98 que “permitia” a renovação automática dos contratos com prestadores de serviço público que já atuavam naquela época, sem a necessidade de licitação. Entretanto, este processo foi ilegal, já que a lei nº 8.987/95, em seu artigo 43 extinguiu, expressamente, todas as concessões de serviços públicos outorgados em todo o país, que não fossem fruto de processo licitatório.

No ano de 2002 o MP iniciou um inquérito civil, pelo qual, investigou as bases jurídicas da prestação de serviço público de transporte rodoviário em Niterói, sendo que a investigação se deparou com a Lei Municipal (LM) 1639/98 que “permitia” a renovação automática dos contratos com prestadores de serviço público que já atuavam naquela época, sem a necessidade de licitação. Por óbvio, quando da entrada em vigor da LM, há muito já vigiam a Constituição Federal de 1988, bem como a Lei 8666/93 e a Lei nº 8.987/95, sendo certo que, este último diploma legal, em seu artigo 43 extinguiu, expressamente, todas as concessões de serviços públicos outorgados em todo o país, que não fossem fruto de processo licitatório. Era caso do transporte em Niterói que por meio da LM, que no art. 6º., estabelecia:

“A permissão do serviço público será formalizada mediante contrato de adesão, sem prejuízo de seu caráter precário, mantidas automaticamente, pelo prazo de 15 anos, prorrogável uma única vez, as atuais permissões e autorizações”

Portanto, a exploração do transporte público pelas empresas privadas que já prestam o serviço passaria a ser regida por meio de um contrato de adesão (aquele em que um dos contratantes não tem qualquer possibilidade de discutir e alterar cláusulas do contrato que lhe é proposto pela outra parte) que

vigoraria segundo o instituto da regime de permissão, com previsão inicial para vigorar por 15 anos renováveis, uma única vez, por mais 15 anos.

A Lei Municipal entrou em vigor (fevereiro/1998) sendo que em 1997 o prazo contratual de exploração então vigente havia vencido, porém, foi prorrogado (pelo Decreto Executivo nº 5.720/1997) até 31/12/98. Como desde 1995, toda a prestação de serviço público por particular que não tivesse origem em procedimento licitatório encontrava-se, irremediavelmente, extinta por força de lei federal e o poder público municipal insistia na permanência desse serviço público, sem licitação, foram interpostas duas ações judiciais: uma Ação Civil Pública, em 1999 e uma Ação Popular, em 2002, proposta pelo cidadão – Paulo Cezar Cardoso.

Tais ações acabaram reunidas e foram julgadas conjuntamente, com sentença de procedência. Houve recurso para o Tribunal e este manteve a decisão. Dessa maneira, é necessário avaliar novas medidas de sanções cabíveis aos entes que violaram a legislação em vigor, que possibilitou a manutenção de empresas atuando em serviços de concessão pública de forma ilegal. Adicionalmente, destacamos que, por analogia, o tempo de experiência conseguido por estas empresas que atuaram ilegalmente no município não poderia ter sido fator definidor para que as mesmas vencessem a licitação atual e, o que é mais um agravante, com os inúmeros problemas existentes no processo licitatório em questão.

A ninguém é dado ignorar, que as tarifas devem revelar preços módicos, sendo que o equilíbrio do contrato é para manutenção, não do lucro, mas sim das tarifas módicas. A não utilização do critério da menor tarifa é mais um agravante dentre os inúmeros problemas, vícios e ilegalidades do edital de licitação. Vejamos a resolução do Tribunal de Contas de São Paulo:

“TCE/SP (TC-002973/003/08): O aspecto debatido nos autos reside no critério de julgamento adotado pela Prefeitura – o de melhor proposta técnica, com preço fixado no edital, que não se coaduna com o objeto licitado, porquanto os serviços envolvidos de transporte coletivo não se revestem de natureza intelectual e tão complexa à justificar a utilização desta espécie de critério. (Referência ao Art. 46 da Lei de Licitações). Conforme se sabe, JULGADOS RECENTES DESTA CASA VÊM CONDENANDO A UTILIZAÇÃO DESTA TIPO DE JULGAMENTO PARA LICITAÇÕES DESTINADAS À SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO de passageiros, mormente, em sede de exame prévio de edital, cujo posicionamento é no sentido da revisão do instrumento convocatório, calcado no entendimento de que é inviável a consideração de aspectos de ordem técnica na seleção de propostas para este gênero de concessão, bastando que tais condições estejam previstas na metodologia de execução ou nas condições de adimplemento da obrigação.”

2. Irregularidades das Empresas

Há uma grande lista de irregularidades que temos que citar, questionar e denunciar. Inicialmente há uma detalhada análise da contabilidade de cada empresa.

Cabe neste ponto uma crítica pesada aos consórcios, que não chegam a efetivamente funcionar, pois não arrecadam e não distribuem o dinheiro para as empresas participantes. Os consórcios são na verdade dois instrumentos, cuja implementação de fato ainda não se deu. Existem juridicamente, mas na prática tem estrutura muito menor que uma empresa.

Cabe até mesmo questionar se a adoção dos consórcios não foi feita apenas para garantir que as antigas empresas quês já exploravam essas áreas, permanecessem com suas respectivas concessões.

A análise a seguir se baseia nos balanços contábeis e nos demonstrativos do resultado de exercício. Buscou-se neste trabalho a análise destes documentos referentes aos últimos 3 (três) anos, para que este trabalho tenha uma abordagem mais ampla.

1.1 Da contabilidade das empresas

RELATO DOS EXAMES REALIZADOS

I – MERCADO DE TRANSPORTE COLETIVO DE NITERÓI COM BASE NOS DREs APRESENTADOS PELAS EMPRESAS:

Neste item foram avaliados todos os documentos apresentados, sendo confeccionadas planilhas que permitiram a análise e a confirmação dos fechamentos contábeis, isto é, saber se os saldos estão fechados e se os valores, tem suas contrapartidas entre ATIVO E PASSIVO, RESCEITAS, CUSTOS e DESPESAS e conseqüentemente o RESULTADO.

Esse trabalho permitiu que pudéssemos, no tocante às RECEITAS, CUSTOS, DESPESAS E RESULTADO DO EXERCÍCIO (LUCRO OU PREJUÍZO), obter um quadro TOTALIZADO E GLOBAL do mercado de transporte coletivo do município de Niterói nos 03 (três) anos analisados, fundamentados em informações fornecidas pelas próprias empresas do município.

Abaixo são apresentados esses quadros **com observações e notas relevantes** deste signatário:

I.1) Quadro de 2010

DRE TOTAL DO MERCADO (9 EMPRESAS) 2010		PART % s/ receita
RECEITA DE TRANSPORTES	221.849.564,64	
CUSTOS DE TRANSPORTES	-179.467.342,20	80,90%
LUCRO BRUTO	42.382.222,44	19,10%
DESPESAS OPERACIONAIS E TRIBUTARIAS	- 34.781.372,71	15,68%
SERVIÇOS DE TERCEIROS	5.672.692,13	
OUTRAS RECEITAS	17.135.379,78	7,72%
OUTRAS DESPESAS	- 8.227.819,86	3,71%
RESULTADO DO PERÍODO BASE	16.508.409,65	7,44%

I.2) Quadro de 2011

DRE TOTAL DO MERCADO (9 EMPRESAS) 2011		PART % s/ receita
RECEITA DE TRANSPORTES	231.975.207,71	
CUSTOS DE TRANSPORTES	-194.186.944,45	83,71%
LUCRO BRUTO	37.788.263,26	16,29%
DESPESAS OPERACIONAIS E TRIBUTARIAS	- 31.282.636,70	13,49%
SERVIÇOS DE TERCEIROS	5.778.284,07	
OUTRAS RECEITAS	18.327.503,78	7,90%
OUTRAS DESPESAS	- 11.967.441,04	5,16%
RESULTADO DO PERÍODO BASE	12.865.689,30	5,55%

I.3) Quadro de 2012

DRE TOTAL DO MERCADO (9 EMPRESAS) 2012		PART % s/ receita
RECEITA DE TRANSPORTES	261.415.730,70	
CUSTOS DE TRANSPORTES	-218.417.495,35	83,55%
LUCRO BRUTO	42.998.235,35	16,45%
DESPESAS OPERACIONAIS E TRIBUTARIAS	- 40.369.170,12	15,44%
SERVIÇOS DE TERCEIROS	8.807.942,35	
OUTRAS RECEITAS	14.376.213,96	5,50%
OUTRAS DESPESAS	- 1.059.291,09	0,41%
RESULTADO DO PERÍODO BASE	15.945.988,10	6,10%

I.4) Observações e Notas relevantes aos Quadros acima:

- a) De acordo com os dados apresentados o **Total das Receitas** de todas as empresas somadas, incluindo RECEITAS DE TRANSPORTES + OUTRAS RECEITAS , que podem concentrar qualquer tipo de outra receita diferente da venda de passagens, ou seja, venda de veículos, receitas financeiras ou até mesmo receita de marketing foi de:
- i. 275,7 milhões em 2012 (261,4 milhões de venda de passagens + 14,3 milhões de outras receitas);
 - ii. 250,2 milhões em 2011 (231,9 milhões de venda de passagens + 18,3 milhões de outras receitas);
 - iii. 238,9 milhões em 2010 (221,8 milhões de venda de passagens + 17,1 milhões de outras receitas);
- b) O **Custo Total do Transporte** (Custo + Despesas Operacionais + Outras Despesas) nesses 3 anos foi de :
- i. 259,8 milhões em 2012;
 - ii. 237,4 milhões em 2011;
 - iii. 222,4 milhões em 2010;
- c) O **Lucro** totalizado de todas as empresas nesse período foi de:
- i. 15,9 milhões em 2012;

- ii. 12,8 milhões em 2011;
 - iii. 16,5 milhões em 2010;
- d) Para ilustrar e ajudar no entendimento abaixo se encontra um quadro **RESUMO ANUAL** e outro com uma **MÉDIA MENSAL** dessas contas:

ANUAL	2010	2011	2012
RECEITA DE TRANSPORTE	221.849.565	231.975.208	261.415.731
OUTRAS RECEITAS	17.135.380	18.327.504	14.376.214
RECEITAS TOTAIS	238.984.944	250.302.712	275.791.945
CUSTO DE TRANSPORTE	179.467.342	194.186.944	218.417.495
DESPESAS OPERACIONAIS	34.781.373	31.282.637	40.369.170
OUTRAS DESPESAS	8.227.820	11.967.441	1.059.291
CUSTO TOTAL	222.476.535	237.437.022	259.845.957
LUCRO APURADO	16.508.410	12.865.689	15.945.988

MÉDIA MENSAL DO RESULTADO (9 EMPRESAS)			
	2010	2011	2012
RECEITA DE TRANSPORTE	R\$ 18.487.464	R\$ 19.331.267	R\$ 21.784.644
OUTRAS RECEITAS	R\$ 1.427.948	R\$ 1.527.292	R\$ 1.198.018
RECEITAS TOTAIS	R\$ 19.915.412	R\$ 20.858.559	R\$ 22.982.662
CUSTO DE TRANSPORTE	R\$ 14.955.612	R\$ 16.182.245	R\$ 18.201.458
DESPESAS OPERACIONAIS	R\$ 2.898.448	R\$ 2.606.886	R\$ 3.364.098
OUTRAS DESPESAS	R\$ 685.652	R\$ 997.287	R\$ 88.274
CUSTO TOTAL	R\$ 18.539.711	R\$ 19.786.419	R\$ 21.653.830
LUCRO APURADO	R\$ 1.375.701	R\$ 1.072.141	R\$ 1.328.832
LUCRO MÉDIO MENSAL POR EMPRESA	R\$ 152.856	R\$ 119.127	R\$ 147.648

I.5) Para efeito dessa análise leva-se em consideração a apresentação dos DREs da MIRAMAR dobrados, ou seja entendemos que o lançamento dobrado tem menor reflexo do que simplesmente não se lançar nenhum valor de receita para a MIRAMAR no ano em que ela não apresentou o DRE.

II – ANÁLISES DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS (BALANÇOS E DRES)

AGRUPADOS POR EMPRESA E ANO/BASE :

II.1) INGÁ

II.1.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - INGÁ						
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12		31/12/11		31/12/10	
RECEITA DE TRANSPORTES	68.106.712		58.715.937		58.731.296	
RECEITA DE PASSAGENS		65.239.979		58.715.937		58.731.296
RECEITA DE REPASSE GRATUIDADE		2.866.733				
IMPOSTOS INCIDENTES S/ RECEITAS	- 3.916.250		- 3.322.759		- 3.377.828	
ISS		- 486.712		- 766.632		- 870.429
COFINS		- 2.559.595		- 1.779.077		- 1.804.673
PIS		- 450.088		- 385.474		- 391.022
ICMS		- 419.856		- 391.575		- 311.705
RENDA LÍQUIDA	64.190.462		55.393.177		55.353.467	
CUSTOS DE TRANSPORTES	- 55.790.969		- 48.139.953		- 46.478.305	
CUSTO DE PESSOAL		- 26.090.581		- 22.480.373		- 22.754.587
CUSTO DE MATERIAL		- 13.496.821		- 13.787.716		- 14.024.183
CUSTOS GERAIS		- 2.211.970		- 3.262.693		- 3.027.556
DESPESAS C/ DEPRECIÇÃO		- 8.802.010		- 8.609.171		- 6.671.979
DESPESAS C/ PROVISÕES		- 5.189.588				
LUCRO BRUTO	8.399.493		7.253.224		8.875.162	
RECEITAS OPERACIONAIS	1.257.483		339.697		313.820	
RECEITAS FINANCEIRAS		133.361		110.531		108.213
OUTRAS RECEITAS		1.124.122		229.166		205.607
DESPESAS OPERACIONAIS	- 7.310.193		- 5.819.911		- 7.355.594	
DESPESAS DE PESSOAL		- 1.634.124		- 1.207.215		- 955.595
DESPESAS ADMINISTRATIVAS		- 1.103.277		- 872.119		- 636.083
DESPESAS FINANCEIRAS		- 3.361.201		- 2.313.027		- 2.471.137
DESPESAS C/ IMP E TAXAS		-		- 30.747		- 1.348.178
DESPESAS C/ PROVISÕES		- 1.211.591		- 1.396.803		- 1.944.601
LUCRO OPERACIONAL	2.346.783		1.773.010		1.833.388	
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	- 96.467		- 182.703		- 69.276	
DESPESAS NÃO DEDUTÍVEIS		- 96.467		- 182.703		- 69.276
RESULTADO NA VENDA DE BENS	141.000		1.039.200		931.000	
RESULTADO DO PERÍODO BASE	2.391.316		2.629.507		2.695.112	
PERCENTUAL	3,51%		4,48%		4,59%	

II.1.2) BALANÇO PATRIMONIAL

BALANÇO PATRIMONIAL- INGÁ - 2012			
ATIVO		35.108.377	
CIRCULANTE		9.480.843	
DISPONÍVEL			8.926.527
	CAIXA		1.405.200
	BANCOS C/MOV		1.314
	BANCOS C/ APLIC		7.520.013
RCP		332.186	
	SALDO NEGATIVO IR E CSLL		332.186
	IMP RENDA RET FONTE S/ APLICAÇÕES		
ALMOXARIFADO			222.129
	PEÇAS E ACESSORIOS		33.888
	COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		188.241
NÃO CIRCULANTE		5.334.031	
INVESTIMENTOS			408.672
	RJ ADMINISTRAÇÃO		400.000
	OUTROS INVESTIMENTOS		8.672
RLP		4.925.359	
	DEPÓSITOS JUDICIAIS		358.711
	CRÉDITOS EMPRESAS COLIGADAS		4.566.647
PERMANENTE		20.293.504	
IMOBILIZADO TÉCNICO			17.056.660
	VEICULOS EM MONTAGEM EXTERNA		
	VEÍCULOS		57.589.359
	IMÓVEIS		10.071.863
	INSTALAÇÕES		174.500
	EQUIPAMENTOS		1.613.023
	MÓVEIS E UTENSÍLIOS		72.647
	DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS		-52.464.732
INTANGÍVEL			3.236.844
	DIREITO DE EXPLORAÇÃO		3.236.844
PASSIVO		35.108.377	
CIRCULANTE		15.331.999	
	FORNECEDORES		1.410.829
	EMPRÉSTIMOS À PAGAR		5.651.059
	IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC		1.368.059
	PROVISÃO P/ IRPJ E CSLL		254.708
	PROVISÃO P/ FÉRIAS		5.700.983
	SALÁRIOS À PAGAR		928.826
	OUTRAS CONTAS À PAGAR		17.534
NÃO CIRCULANTE		15.624.961	
	ELP	15.624.961	
	FINANCIAMENTOS À PAGAR		11.466.849
	PARCELAMENTOS FISCAIS PAES-INSS		4.158.112
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		4.151.418	
CAPITAL SOCIAL			1.000.000
LUCROS ACUMULADOS			3.151.418

BALANÇO PATRIMONIAL- INGÁ - 2011			
	ATIVO	44.020.391	
CIRCULANTE		19.995.161	
DISPONÍVEL			11.527.560
CAIXA			4.431.766
BANCOS C/MOV			55.999
BANCOS C/ APLIC			7.039.795
RCP		8.298.211	
SALDO NEGATIVO IR E CSLL			541.876
IMP RENDA RET FONTE S/ APLICAÇÕES			18.428
ANTECIPAÇÃO IMP RENDA			107.035
ADIANTAMENTO A FORNECEDORES			10.811
DESPESAS EXERC SEGUINTE			1.258.841
TRANSPORTES E TURISMO ROSANA LTDA			1.500.000
VIAÇÃO CARAVELLE LTDA			4.861.220
ALMOXARIFADO		169.391	
PEÇAS E ACESSORIOS			25.214
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			144.177
NÃO CIRCULANTE	681.744		
INVESTIMENTOS		408.672	
AÇÕES DE OUTRAS EMPRESAS (RJ ADM)			401.200
AÇÕES DE INCENTIVOS FISCAIS			7.472
RLP		273.072	
DEPÓSITOS JUDICIAIS			273.072
PERMANENTE	23.343.486		
IMOBILIZADO TÉCNICO		19.611.979	
VEICULOS EM MONTAGEM EXTERNA			
VEÍCULOS			60.855.559
IMÓVEIS			10.645.406
INSTALAÇÕES			174.500
EQUIPAMENTOS			1.605.632
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			68.082
DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS			- 53.737.201
INTANGÍVEL		3.731.507	
DIREITO DE EXPLORAÇÃO			3.731.507
	PASSIVO	44.020.391	
CIRCULANTE		40.260.289	
FORNECEDORES			4.082.422
FINANCIAMENTOS À PAGAR			18.265.844
IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC			808.874
TRIBUTOS A RECOLHER			636.952
SALÁRIOS E ENCARGOS A PAGAR			1.098.054
CONTA CORRENTE PESSOAS JURIDICAS NÃO LIGADAS			10.666.667
PARCELAMENTOS FISCAIS PAES-INSS			4.701.477
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	3.760.102		
CAPITAL SOCIAL			1.200.000
RESULTADO ANO BASE			2.629.507
LUCRO DISTRIBUÍDO NO EXERCÍCIO			- 1.800.000
LUCROS ACUMULADODS			1.730.596

BALANÇO PATRIMONIAL- INGÁ - 2010			
	ATIVO	33.330.745	
CIRCULANTE		8.771.154	
DISPONÍVEL			5.925.863
CAIXA			5.514.140
BANCOS C/MOV			411.723
BANCOS C/ APLIC			
RCP		2.686.368	
A RECEBER DE CLIENTE			1.240.139
DESPESAS EXERC SEGUINTE			646.039
IMPOSTOS A RECUPERAR			800.190
ALMOXARIFADO		158.922	
PEÇAS E ACESSORIOS			28.752
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			130.171
NÃO CIRCULANTE		559.991	
INVESTIMENTOS		408.672	
AÇÕES DE OUTRAS EMPRESAS (RJ ADM)			401.200
AÇÕES PERMANENTES			7.472
RLP		151.319	
DEPÓSITOS JUDICIAIS			151.319
PERMANENTE		23.999.599	
IMOBILIZADO TÉCNICO		20.268.092	
VEICULOS EM MONTAGEM EXTERNA			2.320.000
VEÍCULOS			53.495.239
IMÓVEIS			10.645.406
INSTALAÇÕES			168.825
EQUIPAMENTOS			1.600.609
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			67.387
DEPRECIACIONES ACUMULADAS			- 48.029.374
INTANGÍVEL		3.731.507	
DIREITO DE EXPLORAÇÃO			3.731.507
	PASSIVO	33.330.745	
CIRCULANTE		30.248.826	
FORNECEDORES			1.001.762
FINANCIAMENTOS À PAGAR			18.557.379
OBRIG SOCIAIS A REC			4.914.640
TRIBUTOS A RECOLHER			634.009
SALÁRIOS E ENCARGOS A PAGAR			5.089.186
OUTRAS CONTAS À PAGAR			51.850
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		3.081.919	
CAPITAL SOCIAL			1.200.000
RESULTADO ANO BASE			2.695.112
LUCRO DISTRIBUÍDO NO EXERCÍCIO			- 1.800.000
LUCROS ACUMULADOS			986.807

II.1.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS DA INGÁ:

- a) O lucro médio no triênio foi de R\$ 2,5 milhões ou 4,19% sobre a receita de transporte;
- b) Em 2012 a empresa INGÁ obteve R\$ 1.124.122 de outras receitas e R\$ 141.000 de lucro na VENDA DE BENS (pode ser venda de veículos)
- c) Em 2011 e 2010 esse lucro na VENDA DE BENS foi ainda maior, R\$ 1.039.200 em 2011 e R\$ 931.000 no ano de 2010. Esses lucros em venda de bens que provavelmente são veículos tiveram peso importante no lucro final da empresa em 2011 e 2010;
- d) Nos Balanços da INGÁ, chama atenção os SALDOS DA CONTA CAIXA nos 3 anos sucessivamente, a saber:**
- i. 2010 – Balanço fechado com mais de R\$ 5,5 milhões em caixa;
 - ii. 2011 – Balanço fechado com mais de R\$ 4,4 milhões em caixa;
 - iii. 2012 – Balanço fechado com mais de R\$ 1,4 milhão em caixa;
- e) Esse caixa elevado, em tese e apenas em tese, sem emitir juízo de valor sem uma análise profunda nos documentos que serviram de base para o Balanço, pode deixar margem de dúvida no tocante a presença de caixa 2 ou distribuição disfarçada de lucros ou no mínimo má gestão do recurso financeiro da empresa;
- f) Também vemos nos balanços valores muito altos no CONTAS A RECEBER, a saber:
- i. Em 2012 - R\$ 4,5 milhões de créditos a receber de empresas coligadas;
 - ii. Em 2011 – R\$ 1,5 milhão de recebíveis da empresa TRANSP ROSANA e R\$ 4,8 milhões a receber da empresa VIAÇÃO CARAVELLE;
 - iii. Vale ressaltar que a empresa INGÁ pediu juntada de diversos contratos de mútuo feitos por ela a terceiros, que compilados, geraram o quadro abaixo, para análise:

CONTRATOS DE MÚTUA EMPRESA INGÁ					
EMPRÉSTIMO CONCEDIDOS PELA EMPRESA INGÁ .					
MUTUÁRIO	DATA	LIMITE/VALOR	MOTIVO	GARANTIA	PRAZO
BARRETO	15/08/2012	1.100.000	Capital de Giro	Nota Promissória	31/07/2015
UNIRIO TRANSPORTE	15/08/2012	229.163	Capital de Giro	Nota Promissória	Indeterminado
UNIRIO TRANSPORTE	17/09/2012	231.677	Capital de Giro	Nota Promissória	Indeterminado
UNIRIO TRANSPORTE	15/10/2012	223.265	Capital de Giro	Nota Promissória	Indeterminado
UNIRIO TRANSPORTE	16/11/2012	227.882	Capital de Giro	Nota Promissória	Indeterminado
UNIRIO TRANSPORTE	17/12/2012	224.932	Capital de Giro	Nota Promissória	Indeterminado
TRANSP E TURISMO ROSANA	10/10/2012	500.000	Capital de Giro	Nota Promissória	Indeterminado
TRANSP E TURISMO ROSANA	02/01/2011	300.000	Capital de Giro	Nota Promissória	Indeterminado
TRANSP E TURISMO ROSANA	30/12/2009	1.200.000	Capital de Giro	Nota Promissória	Indeterminado
VIAÇÃO CARAVELLE * 12					01/10/2013 420.000,00
MESES APARTIR 01/12/2012	01/12/2012	950.000	Capital de Giro	Nota Promissória	01/11/2013 420.000,00
					01/12/2013 110.000,00
TOTAL		5.186.918,29			

- g) Na conta de INVESTIMENTOS, aparece um investimento de R\$ 400 mil na empresa “RJ ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES S/A” empresa essa criada para tratar de interesses ligados ao leilão de privatização da CIFERAL, que também tem como associadas diversas outras empresas de transporte coletivo e ainda a FETRANSPOR, Sindicatos e transportadoras;

- h) Em 2011, no lado do PASSIVO no balanço chama atenção uma conta corrente com pessoas jurídicas não ligadas um valor a pagar de R\$ 10,6 milhões que foram baixados em 2012;

II.2) SANTO ANTÔNIO

II.2.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - SANTO ANTÔNIO						
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12		31/12/11		31/12/10	
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	33.224.798		30.360.724		26.831.999	
TRANSPORTE MUNICIPAL		33.224.798		30.360.724		26.831.999
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	- 1.554.124		- 1.718.726		- 1.516.134	
IMPOSTOS INCIDENTES S/SERVIÇOS		- 1.554.124		- 1.718.726		- 1.516.134
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	31.670.674		28.641.998		25.315.865	
CUSTOS DE SERVIÇOS PRESTADOS	- 25.805.574		- 25.160.816		- 20.929.197	
CUSTOS DE SERVIÇOS PRESTADOS		- 25.805.574		- 25.160.816		- 20.929.197
LUCRO BRUTO	5.865.100		3.481.182		4.386.668	
RECEITAS OPERACIONAIS	727.760		681.131		294.170	
RECEITAS FINANCEIRAS		117.183				
OUTRAS RECEITAS		610.577		681.131		294.170
DESPESAS OPERACIONAIS	- 2.479.124		- 1.854.341		- 2.404.734	
DESPESAS ADMINISTRATIVAS		- 1.932.278		- 1.690.649		- 1.804.645
DESPESAS TRIBUTÁRIAS		- 546.846		- 262.455		- 407.466
SALDO DESP FIN - REC FIN				98.763		- 192.622
LUCRO OPERACIONAL	4.113.736		2.307.972		2.276.105	
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	824.233		4.667		842.373	
GANHOS DE CAPITAL		860.000		4.667		849.000
CUSTO DE BENS ALIENADOS		- 35.767				- 6.627
RESULTADO DO EXERCÍCIO ANTES DO IR	4.937.969		2.312.639		3.118.478	
PROVISÃO PARA IMP DE RENDA	- 1.301.950		- 600.867		- 797.090	
LUCRO LÍQUIDO NO EXERCÍCIO	3.636.019		1.711.772		2.321.388	
PERCENTUAL		10,94%		5,64%		8,65%

II.2.2) BALANÇO PATRIMONIAL

BALANÇO PATRIMONIAL - SANTO ANTÔNIO - 2012			
	ATIVO	20.697.979	
CIRCULANTE		7.116.766	
DISPONIBILIDADES		6.365.049	
CAIXA			335.058
BANCOS C/MOV			2.900.190
BANCOS C/ APLIC			3.129.800
REALIZÁVEL CURTO PRAZO		332.699	
OUTROS CRÉDITOS A RECEBER			127.987
VT BILHETAGEM ELETRÔNICA			170.871
ADIANTAMENTOS A FUNCIONÁRIOS			16.793
OUTROS ADIANTAMENTOS			17.048
ESTOQUES		412.231	
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			77.972
PNEUS CÂMARAS E PROTETORES			112.433
PEÇAS E ACESSÓRIOS E MATERIAIS			221.827
DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE		5.128	
CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS A COMPENSAR		1.658	
NÃO CIRCULANTE		13.581.214	
REALIZAVEL LONGO PRAZO		1.081.779	
DEPOSITOS JUDICIAIS EM PENDENCIA			229.779
EMPRESTIMO LIGADAS E COLIGADAS			852.000
INVESTIMENTOS		5.176	
PARTIC P/ INCENTIVOS FISCAIS E OUTRAS			5.176
IMOBILIZADO		10.509.413	
COLETIVOS			26.073.600
IMÓVEIS			1.020.860
INSTALAÇÕES			99.132
MAQ E EQUIPAMENTOS			144.039
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			97.101
IMOBILIZAÇÕES EM CURSO COLETIVOS			1.099.000
DIRETO DE USO DE TELEFONE			1.200
EQUIPAMENTOS DE TELECOMUNICAÇÕES			27.592
EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA			159.044
VEICULOS AUXILIARES			190.646
EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA			208.458
EQUIPAMENTOS DE BILHETAGEM ELETRÔNICA			544.027
DEPRECIações E AMORTIZAÇÕES ACUMULADAS			- 19.155.286
ATIVO INTANGÍVEL		1.984.845	
DIREITOS CONC/PERM LINHAS TRANSPORTE			1.984.845

	PASSIVO	20.697.979	
CIRCULANTE		6.023.481	
FORNECEDORES		362.298	
OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS		139.014	
OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS		389.616	
OBRIGAÇÕES SALARIAIS		437.054	
PROVISÕES		1.047.703	
EMPRESTIMOS E FINANCIAMENTOS		3.618.896	
EMPREST P/ ATIVO PERMANENTE			3.611.748
ENC FIN A TRANSC S/ATIVO PERMANENTE		-	167.972
TITULOS A PAGAR			152.983
ENC FIN A TRANSC S/TIT A PAGAR		-	5.233
OUTRAS CONTAS A PAGAR			27.369
ADIANTAMENTOS DE CLIENTES		28.900	
NÃO CIRCULANTE		2.804.047	
EMPRESTIMOS E FINANCIAMENTOS		2.804.047	
EMPRESTIMOS P/ ATIVO CIRCULANTE			50.000
EMPREST P/ ATIVO PERMANENTE			2.837.324
ENC FIN A TRANSC S/ATIVO PERMANENTE		-	83.277
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		11.870.452	
CAPITAL SOCIAL SUBSCRITO		350.000	
RESERVA DE CAPITAL (COR MON)		4	
RESERVA DE LUCROS		11.520.448	
LUCRO DO EXERCÍCIO			3.636.019
RESERVA DE LUCROS A DESTINAR			7.884.428

BALANÇO PATRIMONIAL - SANTO ANTÔNIO - 2010			
	ATIVO	13.718.843	
CIRCULANTE		3.934.879	
DISPONIBILIDADES		3.158.310	
CAIXA			159.255
BANCOS C/MOV			431.573
BANCOS C/ APLIC			2.567.483
REALIZÁVEL CURTO PRAZO		203.161	
OUTROS CRÉDITOS A RECEBER			129.027
VT BILHETAGEM ELETRÔNICA			63.766
ADIANTAMENTOS A FUNCIONÁRIOS			8.351
ADIANTAMENTOS FORNECEDORES			632
IPVA PAGO A MAIOR			1.383
ESTOQUES		567.786	
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			236.115
PNEUS CÂMARAS E PROTETORES			122.983
PEÇAS E ACESSÓRIOS E MATERIAIS			208.688
DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE		5.623	5.623
CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS A COMPENSAR			
NÃO CIRCULANTE		9.783.963	
REALIZÁVEL LONGO PRAZO		358.246	
DEPOSITOS JUDICIAIS EM PENDENCIA			208.246
EMPRÉSTIMO LIGADAS E COLIGADAS			150.000
INVESTIMENTOS		5.176	
PARTIC P/ INCENTIVOS FISCAIS E OUTRAS			5.176
IMOBILIZADO		9.419.342	
COLETIVOS			19.795.961
IMÓVEIS			1.020.860
INSTALAÇÕES			99.132
MAQ E EQUIPAMENTOS			142.749
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			83.984
IMOBILIZAÇÕES EM CURSO COLETIVOS			1.527.000
EQUIPAMENTOS DE TELECOMUNICAÇÕES			27.592
EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA			111.615
VEÍCULOS AUXILIARES			149.746
EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA			189.576
EQUIPAMENTOS DE BILHETAGEM ELETRÔNICA			511.307
DEPRECIÇÕES E AMORTIZAÇÕES ACUMULADAS			- 14.240.181
ATIVO INTANGÍVEL		1.200	
DIRETO DE USO DE TELEFONE			1.200

	PASSIVO	13.718.843	
CIRCULANTE		4.989.430	
FORNECEDORES		256.707	
OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS		376.009	
OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS		290.870	
OBRIGAÇÕES SALARIAIS		315.718	
PROVISÕES		541.550	
EMPRESTIMOS E FINANCIAMENTOS		3.208.576	
NÃO CIRCULANTE		2.236.393	
EMPRESTIMOS E FINANCIAMENTOS		2.236.393	
EMPRESTIMOS P/ ATIVO CIRCULANTE			50.000
EMPREST P/ ATIVO PERMANENTE			1.818.358
ENC FIN A TRANSC S/ATIVO PERMANENTE		-	78.138
PARCELAMENTOS			442.184
TRIBUTOS DISC JUDICIAL			3.989
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		6.493.020	
CAPITAL SOCIAL SUBSCRITO		350.000	
RESERVA DE CAPITAL (COR MON)		4	
LUCRO DO EXERCÍCIO		2.321.388	
RESERVA DE LUCROS A DESTINAR		3.821.628	

II.2.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS DA SANTO ANTÔNIO:

- a) O lucro médio no triênio foi de R\$ 2,5 milhões ou 8,41% sobre a receita de transporte;
- b) A SANTO ANTÔNIO obteve com outras receitas (um detalhamento somente poderia ser feito com uma análise mais detalhada nos documentos) os seguintes valores:
 - i. Em 2012 – R\$ 610 mil;
 - ii. Em 2011 – R\$ 681 mil;
 - iii. Em 2010 – R\$ 294 mil;
- c) Os ganhos de capital na VENDA DE BENS foram os seguintes:
 - i. Em 2012 – R\$ 860 mil;
 - ii. Em 2011 – R\$ 4 mil;
 - iii. Em 2010 – R\$ 849 mil;
- d) Os valores acima, excetuando-se os R\$ 4 mil de 2011, foram relevantes na composição do lucro final da SANTO ANTÔNIO;
- e) No período analisado há valores a receber de empresas coligadas, valores esses que vem crescendo ano a ano, a saber:
 - i. Em 2010 – R\$ 150 mil;
 - ii. Em 2011 – R\$ 550 mil;
 - iii. Em 2012 – R\$ 852 mil;

II.3) PENDOTIBA

II.3.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - PENDOTIBA						
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12		31/12/11		31/12/10	
RECEITA DE TRANSPORTES	77.428.919		70.134.656		64.986.089	
RECEITA DE PASSAGENS		77.428.919		70.134.656		64.986.089
IMPOSTOS INCIDENTES S/ RECEITAS ISS, COFINS , PIS	- 3.725.928		- 3.956.048		- 3.643.712	
		- 3.725.928		- 3.956.048		- 3.643.712
RENDIA LÍQUIDA	73.702.992		66.178.608		61.342.377	
CUSTOS DE TRANSPORTES	- 64.003.862		- 54.986.078		- 51.598.025	
CUSTO DE PESSOAL		- 29.303.477		- 24.668.662		- 21.155.213
CUSTO DE MATERIAL		- 13.523.762		- 13.979.919		- 14.704.484
CUSTOS GERAIS		- 889.696		- 1.355.910		- 799.401
DESPESAS C/ DEPRECIÇÃO		- 12.964.148		- 10.533.246		- 10.732.560
DESPESAS C/ PROVISÕES/TRIBUTOS		- 1.146.225		- 944.157		- 997.543
CUSTOS SERVIÇOS DE TERCEIROS		- 6.176.554		- 3.504.183		- 3.208.823
LUCRO BRUTO	9.699.130		11.192.530		9.744.352	
RECEITAS OPERACIONAIS	798.886		575.282		403.587	
RECEITAS FINANCEIRAS		324.130		23.602		19.754
OUTRAS RECEITAS		474.757		548.832		254.355
RECUPERAÇÃO DE DESPESAS				2.848		129.478
DESPESAS OPERACIONAIS	- 11.735.759		- 9.398.008		- 9.695.922	
DESPESAS DE PESSOAL		- 2.423.134		- 2.083.017		- 1.862.038
OUTRAS DESPESAS GERAIS / ADM		- 2.745.910		- 1.904.196		- 1.797.820
DESPESAS FINANCEIRAS		- 939.852		- 556.842		- 588.843
DESPESAS TRIBUTÁRIAS		- 3.329.168		- 2.582.650		- 3.016.281
DEPREC NÃO APROPRIADA CUSTO				- 92.409		- 54.697
DESPESAS SERVIÇOS TERCEIROS		- 2.297.697		- 2.178.894		- 2.376.243
LUCRO OPERACIONAL	- 1.237.743		2.369.805		452.017	
REC NÃO OPERACIONAIS/GANHOS CAPITAL	7.948.000	7.948.000	2.477.000	2.477.000	5.271.305	5.271.305
RESULTADO DO PERÍODO BASE	6.710.257		4.846.805		5.723.322	
PERCENTUAL	8,67%		6,91%		8,81%	

II.3.2) BALANÇO PATRIMONIAL

BALANÇO PATRIMONIAL - PENDOTIBA - 2012			
ATIVO		35.058.338	
CIRCULANTE		6.011.930	
DISPONÍVEL			4.003.430
	CAIXA		203.328
	BANCOS C/MOV		1.950.016
	BANCOS C/ APLIC		1.850.086
RCP			1.503.564
	CREDITOS A RECEBER		827.920
	ADIANTAMENTOS A RECEBER		675.644
OUTROS REALIZÁVEIS			504.936
	ALMOXARIFADO / ESTOQUE		482.202
	SEGUROS A VENCER DIFERIDO		22.734
NÃO CIRCULANTE		2.869.657	
INVESTIMENTOS			404.213
	INVESTIMENTOS DIVERSOS		404.213
RLP			2.465.444
	DEPÓSITOS JUDICIAIS		170.026
	OUTROS REALIZÁVEIS A LONGO PRAZO		30.778
	VEÍCULOS EM FORMAÇÃO		2.264.640
PERMANENTE		26.176.751	
IMOBILIZADO TÉCNICO			21.435.375
	IMOBILIZADO TÉCNICO		54.714.307
	DEPRECIACIONES ACUMULADAS		-33.278.932
INTANGÍVEL			4.741.376
	DIREITO DE EXPLORAÇÃO		4.741.376
PASSIVO		35.058.338	
CIRCULANTE		6.979.276	
	FORNECEDORES		954.436
	EMPRÉSTIMOS E FINANC À PAGAR		482.989
	IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC		1.391.871
	PROVISÃO P/ IRPJ E CSLL		290.699
	PROVISÃO P/ FÉRIAS		2.904.163
	SALÁRIOS À PAGAR		955.118
	OUTRAS CONTAS À PAGAR		
NÃO CIRCULANTE		4.611.492	
	ELP		4.611.492
	FINANCIAMENTOS À PAGAR		4.602.659
	PARCELAMENTOS FISCAIS		8.833
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		23.467.570	
CAPITAL SOCIAL			1.398.166
RESERVA DE CAPITAL			2.603.250
RESERVA LEGAL			1.302.559
LUCROS ACUMULADOS			18.163.595

BALANÇO PATRIMONIAL - PENDOTIBA - 2011			
ATIVO		27.053.015	
CIRCULANTE		9.417.810	
DISPONÍVEL			3.922.147
CAIXA			221.696
BANCOS C/MOV			700.313
BANCOS C/ APLIC			3.000.138
RCP		864.802	
CREDITOS A RECEBER			584.096
ADIANTAMENTOS A RECEBER			280.706
OUTROS REALIZÁVEIS		4.630.861	
ALMOXARIFADO / ESTOQUE			586.321
SEGUROS A VENCER DIFERIDO			21.831
VEÍCULOS EM FORMAÇÃO			4.022.700
CREDITOS TRIBUT A COMPENSAR			8
NÃO CIRCULANTE	568.334		
INVESTIMENTOS		404.213	
INVESTIMENTOS DIVERSOS			404.213
RLP		164.121	
DEPÓSITOS JUDICIAIS E CAUÇÕES			134.564
OUTROS REALIZÁVEIS A LONGO PRAZO			29.557
PERMANENTE	17.066.871		
IMOBILIZADO TÉCNICO		16.605.111	
IMOBILIZADO TÉCNICO			48.869.406
DEPRECIACIONES ACUMULADAS			-32.264.295
INTANGÍVEL		461.761	
INTANGÍVEIS TÉCNICOS			461.761
PASSIVO		27.053.015	
CIRCULANTE		10.936.340	
FORNECEDORES			1.124.599
EMPRÉSTIMOS E FINANC À PAGAR			6.042.122
IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC			1.333.081
PROVISÕES E PARCELAMENTOS			1.559.813
PROVISÃO P/ FÉRIAS			
SALÁRIOS À PAGAR			876.725
OUTRAS CONTAS À PAGAR			
NÃO CIRCULANTE	1.962.612		
ELP		1.962.612	
FINANCIAMENTOS E EMP À PAGAR			1.914.750
TRIBUTOS E DISC JUDICIAL			5.456
PARCELAMENTOS FISCAIS			42.406
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	14.154.063		
CAPITAL SOCIAL			1.398.166
RESERVA DE CAPITAL			724.706
RESERVA LEGAL			
LUCROS ACUMULADODS			12.031.191

BALANÇO PATRIMONIAL - PENDOTIBA - 2010			
ATIVO		25.727.057	
CIRCULANTE		8.660.640	
DISPONÍVEL			1.303.873
	CAIXA		124.486
	BANCOS C/MOV		1.179.386
	BANCOS C/ APLIC		
RCP			7.356.768
	CREDITOS A RECEBER		305.423
	ADIANTAMENTOS A RECEBER		294.494
	ALMOXARIFADO / ESTOQUE		387.686
	DESP DE EXERC SEGUINTE		21.165
	VEICULOS EM FORMAÇÃO		1.248.000
	INVESTIMENTOS		5.100.000
NÃO CIRCULANTE		499.638	
INVESTIMENTOS			404.213
	INVESTIMENTOS DIVERSOS		404.213
RLP			95.426
	DEPÓSITOS JUDICIAIS E CAUÇÕES		94.208
	REALIZÁVEIS A LONGO PRAZO		1.218
PERMANENTE		16.566.778	
IMOBILIZADO TÉCNICO			16.562.539
	IMOBILIZADO TÉCNICO		42.905.160
	DEPRECIÇÕES ACUMULADAS		-26.342.621
INTANGÍVEL			4.239
	INTANGÍVEL		4.239
	INTANGÍVEIS TÉCNICOS		539.163
PASSIVO		25.727.057	
CIRCULANTE		4.749.690	
	FORNECEDORES		1.312.048
	EMPRÉSTIMOS E FINANC À PAGAR		
	IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC		1.135.683
	PROVISÕES		1.561.976
	SALÁRIOS À PAGAR		739.983
NÃO CIRCULANTE		5.122.859	
	ELP		5.122.859
	PROVISÕES E PARCELAMENTOS		78.629
	FINANCIAMENTO A LONGO PRAZO		5.038.774
	TRIBUTOS COM DISCUSSÃO JUDICIAL		5.456
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		15.854.508	
CAPITAL SOCIAL			1.398.166
RESERVA DE CAPITAL AFAC			1.447.250
RESERVA DE LUCROS			724.706
LUCROS ACUMULADODS			12.284.386

II.3.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS DA PENDOTIBA:

- a) O lucro médio no triênio foi de R\$ 5,7 milhões ou 8,13% sobre a receita de transporte;

- b) Vale ressaltar o valor alto das RECEITAS NÃO OPERACIONAIS / GANHOS DE CAPITAL nos 3 exercícios, a saber:
- i. Em 2012 – R\$ 7,9 milhões;
 - ii. Em 2011 – R\$ 2,4 milhões;
 - iii. Em 2010 – R\$ 5,2 milhões;
- c) Essas receitas podem estar relacionadas a venda de veículos (ganhos de capital) e também a outras receitas da empresa;
- d) Em 2012 a empresa PENDOTIBA teve um PREJUÍZO OPERACIONAL de R\$ 1,2 milhão, que somente foi revertido com os lucros oriundos das RECEITAS NÃO OPERACIONAIS;
- e) Também há nos 3 anos analisados valores relevantes na conta de OUTRAS RECEITAS, a saber:
- i. Em 2012 – R\$ 474 mil;
 - ii. Em 2011 – R\$ 548 mil;
 - iii. Em 2010 – R\$ 254 mil;
- f) Nos 3 anos vale ressaltar o alto valor lançado com SERVIÇO DE TERCEIROS, um total de R\$ 19,5 milhões no triênio, como vemos no quadro abaixo:

SERVIÇOS PRESTADOS			
DESCRIÇÃO	2010	2011	2012
GRUPO DE GASTOS "A"			
RECAPAGEM DE PNEUS	459.206,48	408.464,48	409.261,01
DESPESAS SERV PÚBLICOS	322.465,51	345.896,85	401.804,05
MANUT.IMOV E UTENS.	813.312,17	332.805,47	-
MANUT. SIST. BILHETAGEM	74.625,02	66.925,00	57.880,00
CONSULTORIA, AUDITORIA	32.614,56	117.336,66	106.171,36
SERVIÇOS VIGILÂNCIA	122.567,04	139.321,65	197.442,16
PROCESSAMENTO DE DADOS	380.925,88	381.579,89	745.405,34
OUTROS SERV TERCEIROS	776.563,67	1.000.487,56	891.100,12
SUB TOTAL GRUPO "A"	2.982.280,33	2.792.817,56	2.809.064,04
GRUPO DE GASTOS "B"			
<u>ALUGUEL</u> DE GARAGEM	1.797.200,00	1.951.586,00	4.623.825,46
<u>ALUGUEL</u> DE EQUIPAMENTOS	8.190,00	4.850,00	90,00
PREMIO DE <u>SEGUROS</u>	37.378,17	42.995,85	44.565,14
<u>TX ADM</u> VALE TRANSPORTE	760.018,02	890.828,01	996.407,54
SUB TOTAL GRUPO "B"	2.602.786,19	2.890.259,86	5.664.888,14
TOTAL GERAL	5.585.066,52	5.683.077,42	8.473.952,18

g) A análise desse quadro nos permite as seguintes considerações:

i. Grupo de gastos “A”:

- São gastos que podem ser registrados em conta de SERVIÇO DE TERCEIROS, mas ainda chama atenção o alto valor da conta “OUTROS SERVIÇOS DE TERCEIROS” com R\$ 1 milhão em 2011 e quase R\$ 3 milhões nos 3 anos;

ii. Grupo de gastos “B”:

- Na nossa opinião esses gastos (custo e despesas) constantes do grupo B foram classificados equivocadamente, Aluguéis, Seguros e Taxas Administrativas, não são SERVIÇOS de TERCEIROS;
- Além disso, salta os olhos, os altos valores dessas contas, por exemplo:
- R\$ 4,6 milhões de aluguel de garagem em 2012, ou seja mais de R\$ 380 mil por mês;
- E ainda o aumento de 130% desses gastos de aluguel de 2011 para 2012;
- Quase R\$ 1 milhão de taxa de TX de ADM de Vale Transporte;
- Somente uma análise aprofundada nos documentos e na contabilização da empresa poderiam esclarecer mais o assunto;

h) No balanço da PENDOTIBA podemos ver em CRÉDITOS E ADIANTAMENTOS A RECEBER os seguintes valores:

- Em 2012 – R\$ 1,5 milhão;
- Em 2011 – R\$ 864 mil;
- Em 2010 – R\$ 599 mil;

II.4) PEIXOTO

II.4.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - PEIXOTO						
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12		31/12/11		31/12/10	
RECEITA DE TRANSPORTES	6.557.869		5.406.532		5.473.020	
RECEITA DE PASSAGENS		6.125.571		5.406.532		5.473.020
RECEITA DE REPASSE GRATUIDADE		432.298				
IMPOSTOS INCIDENTES S/ RECEITAS	- 304.005		- 306.503		- 311.133	
ISS		- 65.566		- 107.513		- 109.466
COFINS		- 195.978		- 163.553		- 165.751
PIS		- 42.462		- 35.437		- 35.915
RENDA LÍQUIDA	6.253.863		5.100.029		5.161.887	
CUSTOS DE TRANSPORTES	- 3.625.874		- 3.111.054		- 3.183.921	
CUSTO DE PESSOAL		- 1.339.335		- 1.344.484		- 1.480.185
CUSTO DE MATERIAL		- 1.280.152		- 1.275.248		- 1.077.993
CUSTOS GERAIS		- 195.021		- 181.822		- 161.494
DESPESAS C/ DEPRECIAÇÃO		- 811.366		- 309.500		- 464.250
LUCRO BRUTO	2.627.989		1.988.975		1.977.966	
RECEITAS OPERACIONAIS	6.251		18.450		16.149	
RECEITAS FINANCEIRAS		4.152		1.563		1.749
OUTRAS RECEITAS		2.099		16.887		14.400
DESPESAS OPERACIONAIS	- 1.741.156		- 1.118.304		- 1.018.253	
DESPESAS DE PESSOAL		- 369.044		- 314.390		- 276.232
DESPESAS ADMINISTRATIVAS		- 43.690		- 33.439		- 25.739
DESPESAS FINANCEIRAS		- 740.844		- 182.845		- 161.223
DESPESAS C/ IRPJ		- 294.403		- 390.484		- 398.482
DESPESAS C/ CSLL		- 117.444		- 152.884		- 155.834
DESPESAS C/ IMPOSTOS E TAXAS		- 24.743		- 1.000		- 743
DESPESAS C/ PROVISÃO		- 150.987				
DESPESAS DIVERSAS				- 43.263		
LUCRO OPERACIONAL	893.084		889.121		975.862	
DESPESAS NÃO DEDUTÍVEIS	- 539		- 2.783		- 1.299	
DESPESAS NÃO DEDUTÍVEIS		- 539		- 2.783		- 1.299
RESULTADO NA VENDA DE BENS	-			269.000		202.900
RESULTADO DO PERÍODO BASE	892.545		1.155.338		1.177.462	
PERCENTUAL	13,61%		21,37%		21,51%	

II.4.2) BALANÇO PATRIMONIAL

BALANÇO PATRIMONIAL - PEIXOTO - 2012			
ATIVO		6.722.399	
CIRCULANTE		4.954.461	
DISPONÍVEL			4.720.110
	CAIXA		4.013.977
	BANCOS C/MOV		349
	BANCOS C/ APLIC		705.784
RCP		141.862	
	SALDO NEGATIVO IRPJ		105.550
	SALDO NEGATIVO CSLL		36.311
ALMOXARIFADO		59.013	
	PEÇAS E ACESSORIOS		11.559
	COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		47.454
DEVEDORES DIVERSOS		33.476	
	ADIANTAMENTO A FORNECEDORES		14.400
	CONSÓRCIO TRANSNIT		19.076
NÃO CIRCULANTE		27.527	
RLP			27.527
	DEPÓSITOS JUDICIAIS		27.527
	CRÉDITOS EMPRESAS COLIGADAS		
PERMANENTE		1.134.883	
IMOBILIZADO TÉCNICO			1.134.883
	VEÍCULOS		4.139.552
	IMÓVEIS		
	INSTALAÇÕES		1.963
	EQUIPAMENTOS		128.949
	MÓVEIS E UTENSÍLIOS		161
	DEPRECIACIONES ACUMULADAS		-3.135.743
INVESTIMENTOS		1.142	
	AÇÕES DE OUTRAS EMPRESAS		644
	AÇÕES DE INCENTIVOS FISCAIS		498
INTANGÍVEL		604.387	
	DIREITO DE EXPLORAÇÃO		604.387
PASSIVO			
CIRCULANTE		473.854	
	FORNECEDORES		130.400
	IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC		58.020
	TRIBUTOS A RECOLHER		91.591
	CONTAS À PAGAR		193.843
NÃO CIRCULANTE		1.624.746	
	ELP		1.624.746
	FINAME BANCO SAFRA		1.442.846
	JUROS SOBRE CAPITAL PROPRIO		181.900
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		4.623.800	
CAPITAL SOCIAL			68.000
LUCROS ACUMULADOS			3.663.255
RESULTADO NO PERÍODO			892.545

BALANÇO PATRIMONIAL - PEIXOTO - 2011			
ATIVO		4.060.607	
CIRCULANTE		3.372.720	
DISPONÍVEL			3.112.673
	CAIXA		3.058.148
	BANCOS C/MOV		- 149.305
	BANCOS C/ APLIC		203.830
RCP		141.862	
	SALDO NEGATIVO IRPJ		105.550
	SALDO NEGATIVO CSLL		36.311
ALMOXARIFADO		30.182	
	PEÇAS E ACESSORIOS		12.019
	COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		18.163
DESPESAS EX SEGUINTE		88.003	
	PARCELAMENTO LEI 11941		88.003
	CONSÓRCIO TRANSNIT		
NÃO CIRCULANTE		10.696	
RLP			10.696
	DEPÓSITOS JUDICIAIS		10.696
PERMANENTE		676.035	
IMOBILIZADO TÉCNICO			676.035
	VEÍCULOS		2.869.552
	IMÓVEIS		
	INSTALAÇÕES		1.963
	EQUIPAMENTOS		128.736
	MÓVEIS E UTENSÍLIOS		161
	DEPRECIACIONES ACUMULADAS		-2.324.376
INVESTIMENTOS		1.142	
	AÇÕES DE OUTRAS EMPRESAS		644
	AÇÕES DE INCENTIVOS FISCAIS		498
INTANGÍVEL		13	
	DIREITO DE EXPLORAÇÃO		13
PASSIVO		4.060.607	
CIRCULANTE		329.352	
	FORNECEDORES		38.910
	CONTAS A PAGAR		42.829
	IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC		50.383
	TRIBUTOS A RECOLHER		77.935
	PARCELAMENTO PAES-INSS		119.295
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		3.731.255	
CAPITAL SOCIAL			68.000
LUCROS ACUMULADOS			2.507.916
RESULTADO NO PERÍODO			1.155.338

BALANÇO PATRIMONIAL - PEIXOTO - 2010			
ATIVO		3.115.879	
CIRCULANTE		2.074.422	
DISPONÍVEL			1.897.833
CAIXA			2.064.662
BANCOS C/MOV			- 166.829
BANCOS C/ APLIC			
RCP		140.696	
SALDO NEGATIVO IRPJ			100.535
IMP RENDA RET FONTE			551
SALDO NEGATIVO CSLL			39.610
ALMOXARIFADO		35.893	
PEÇAS E ACESSORIOS			7.537
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			28.356
			-
NÃO CIRCULANTE		55.410	
RLP		55.410	
DEPÓSITOS JUDICIAIS			7.945
PARCELAMENTO LEI 11941			47.465
PERMANENTE		985.535	
IMOBILIZADO TÉCNICO			985.535
VEÍCULOS			3.009.552
IMÓVEIS			
INSTALAÇÕES			1.963
EQUIPAMENTOS			128.736
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			161
DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS			-2.154.876
INVESTIMENTOS		498	
AÇÕES PERMANENTES			498
AÇÕES DE INCENTIVOS FISCAIS			
INTANGÍVEL		13	
DIREITO DE EXPLORAÇÃO			13
PASSIVO		3.115.879	
CIRCULANTE		521.591	
FORNECEDORES			96.636
CONTAS A PAGAR			31.450
IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC			53.135
TRIBUTOS A RECOLHER			87.711
FINANCIAMENTOS A PAGAR			133.364
PARCELAMENTO PAES INSS			119.295
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		2.594.288	
CAPITAL SOCIAL			68.000
LUCROS ACUMULADOS			1.348.825
RESULTADO NO PERÍODO			1.177.462

II.4.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS DA EMPRESA PEIXOTO:

- a) O lucro médio no triênio foi de R\$ 1.075.000 ou 18,83% sobre a receita de transporte;
- b) Importante notar que o LUCRO dessa empresa foge da média do mercado, está bem acima da média das outras empresas (18 %) ;
- c) Vale ressaltar também as receitas obtidas com as VENDAS DE BENS , a saber:
 - i. Em 2011 – R\$ 269 mil;
 - ii. Em 2010 – R\$ 202 mil;
- d) Outro ponto importante que merece ser comentado, são os valores de fechamento de caixa no final dos exercícios,
- i) **Nesses balanços, os SALDOS DA CONTA CAIXA nos 3 anos sucessivamente, são:**
 - i. 2010 – Balanço fechado com mais de R\$ 2 milhões em caixa;
 - ii. 2011 – Balanço fechado com mais de R\$ 3 milhões em caixa;
 - iii. 2012 – Balanço fechado com mais de R\$ 4 milhões em caixa;
- j) Esse caixa elevado, em tese e apenas em tese, sem emitir juízo de valor sem uma análise profunda nos documentos que serviram de base para o Balanço, pode deixar margem de dúvida no tocante a presença de caixa 2 ou distribuição disfarçada de lucros ou no mínimo má gestão do recurso financeiro da empresa;

II.5) ARAÇATUBA

II.5.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - ARAÇATUBA						
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12		31/12/11		31/12/10	
RECEITA DE TRANSPORTES	24.118.366		21.522.847		21.274.400	
RECEITA DE PASSAGENS		24.118.366		21.522.847		21.274.400
IMPOSTOS INCIDENTES S/ RECEITAS	- 1.121.511		- 1.216.041		- 1.204.011	
ISS		- 241.184		- 430.457		- 425.488
COFINS		- 723.557		- 139.899		- 639.882
PIS		- 156.771		- 645.685		- 138.641
RENDA LÍQUIDA	22.996.855		20.306.806		20.070.389	
CUSTOS DE TRANSPORTES	- 18.810.292		- 16.503.255		- 12.908.158	
CUSTO E DESPESA DE PESSOAL		- 9.925.777		- 8.478.402		- 5.706.189
CUSTOS INDIRETOS MATERIAIS PEÇAS E COMP		- 4.876.984		- 5.439.662		- 5.140.338
TRIBUTOS ,TAXAS E MULTAS		- 306.904		- 330.295		- 166.335
DESPESAS C/ DEPRECIÇÃO		- 3.032.569		- 1.719.208		- 1.240.015
OUTRAS DESPESAS		- 218.638		- 259.366		- 369.803
SERVIÇOS DE TERCEIROS		- 205.048				- 285.480
ÁGUA , LUZ E TELEFONE		- 244.372		- 257.863		
ENCARGOS DE TERCEIROS INSS				- 18.461		
LUCRO BRUTO	4.186.563		3.803.551		7.162.230	
RECEITAS OPERACIONAIS	303.685		312.979		12.943	
RECEITAS FINANCEIRAS		298.781		312.979		12.943
DESCONTOS OBTIDOS		4.904				
DESPESAS OPERACIONAIS	- 3.184.282		- 2.767.736		- 4.838.301	
DESPESAS ADMINISTRATIVAS		- 2.056.569		- 1.812.314		- 3.576.829
DESPESAS FINANCEIRAS		- 372.247		- 276.871		- 233.654
DESPESAS C/ PROV IRPJ		- 549.136		- 492.582		- 749.395
DESPESAS C/ PROV CSLL		- 206.329		- 185.969		- 278.422
LUCRO OPERACIONAL	1.305.966		1.348.793		2.336.873	
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	-		-		-	
DESPESAS NÃO DEDUTÍVEIS						
RESULTADO NA VENDA DE BENS/ATIVOS	61.970	61.970	52.000	52.000	55.000	55.000
REVERSÃO DE PROVISÃO	98.347	98.347	11.189.672	11.189.672	7.690.326	7.690.326
OUTRAS DESPESAS DE PROVISÃO			- 11.295.925	- 11.295.925	- 8.029.625	- 8.029.625
RESULTADO DO PERÍODO BASE	1.466.283		1.294.540		2.052.574	
PERCENTUAL	6,08%		6,01%		9,65%	

II.5.2) BALANÇO PATRIMONIAL

BALANÇO PATRIMONIAL - ARAÇATUBA - 2012			
ATIVO		11.915.697	
CIRCULANTE		4.645.942	
DISPONÍVEL			4.330.322
CAIXA			464.059
BANCOS C/MOV			461.443
BANCOS C/ APLIC			3.404.820
RCP		40.261	
IMPOSTOS A RECUPERAR			35.997
ADIANTAMENTOS A FORNECEDORES			4.264
ALMOXARIFADO		105.952	
PEÇAS E ACESSORIOS			64.236
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			41.716
DESPESAS A APROPRIAR		169.406	
PERMANENTE		7.269.756	
IMOBILIZADO TÉCNICO		5.830.239	
VEÍCULOS			16.791.207
IMÓVEIS			1.420.662
EQUIPAMENTOS DE CPD			67.944
MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS			625.323
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			168.198
DEPRECIACÕES ACUMULADAS			-13.243.096
INTANGÍVEL		1.439.517	
DIREITO DE OUTORGA TRANSNIT			1.439.517
PASSIVO		11.915.697	
CIRCULANTE		5.692.969	
FORNECEDORES			378.620
EMPRÉSTIMOS À PAGAR			
IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC			1.101.520
FINANCIAMENTOS À PAGAR(SAFRA/MERCEDES/FINAME)			2.941.574
OUTRAS CONTAS A PAGAR (CONSÓRCIO TRANSNIT)			85.330
SALÁRIOS À PAGAR			1.185.923
OUTRAS CONTAS À PAGAR			
NÃO CIRCULANTE		1.690.675	
ELP		1.690.675	
FINANCIAMENTOS À PAGAR (FINAME)			1.690.675
PARCELAMENTOS FISCAIS PAES-INSS			
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		4.532.054	
CAPITAL SOCIAL			712.121
RESERVA DE CAPITAL			682
RESERVA DE LUCROS (LUCROS ACUMULADODS)			3.819.251

BALANÇO PATRIMONIAL - ARAÇATUBA - 2011			
ATIVO		12.139.867	
CIRCULANTE		4.896.698	
DISPONÍVEL			4.740.759
CAIXA			116.047
BANCOS C/MOV			800.362
BANCOS C/ APLIC			3.824.350
RCP		91.150	
IMPOSTOS A RECUPERAR			10.866
DESPESAS A APROPRIAR			80.284
ALMOXARIFADO		64.789	
PEÇAS E ACESSORIOS			32.158
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			32.597
PNEUS CÂMARAS E REFORMADOS			35
RLP		-	
DEPÓSITOS REALIZÁVEIS			-
DEPÓSITOS JUDICIAIS			
PERMANENTE		7.243.170	
IMOBILIZADO TÉCNICO			7.243.170
VEÍCULOS			15.528.426
IMÓVEIS E BENFEITORIAS			1.202.149
EQUIPAMENTOS DE CPD			60.737
MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS			618.213
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			131.509
OUTRAS IMOBILIZAÇÕES			
DEPRECIACÕES ACUMULADAS			-10.297.865
INTANGÍVEL			-
DIREITO DE OUTORGA TRANSIT			
PASSIVO		12.139.867	
CIRCULANTE		1.652.391	
FORNECEDORES			209.380
SALÁRIOS À PAGAR			950.238
IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC			468.420
OUTRAS CONTAS A PAGAR			8.752
ADIANTAMENTO DE VENDAS DE IMOB			15.600
NÃO CIRCULANTE		6.762.045	
ELP			6.762.045
FINANCIAMENTOS À PAGAR (FINAME)			6.762.045
JUROS S/ CAP PROP A DIST			
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		3.725.431	
CAPITAL SOCIAL			0
RESERVA DE CAPITAL			712.463
RESERVA DE LUCROS			1.718.427
LUCROS ACUMULADOS			1.294.540

BALANÇO PATRIMONIAL - ARAÇATUBA - 2010			
ATIVO		5.308.303	
CIRCULANTE		3.350.707	
DISPONÍVEL			3.213.107
CAIXA			44.277
BANCOS C/MOV			655.901
BANCOS C/ APLIC			2.512.928
RCP		90.768	
IMPOSTOS A RECUPERAR			4.981
OUTRAS CONTAS			85.787
ALMOXARIFADO		46.832	
PEÇAS E ACESSORIOS			21.599
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			25.233
DESPESAS A APROPRIAR			
RLP	38.854		
DEPÓSITOS REALIZÁVEIS		38.854	
DEPÓSITOS JUDICIAIS			38.854
PERMANENTE	1.918.742		
IMOBILIZADO TÉCNICO		1.918.742	
VEÍCULOS			8.306.444
IMÓVEIS			1.202.149
VEÍCULOS AUXILIARES			243.657
MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS			609.133
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			129.574
OUTRAS IMOBILIZAÇÕES			38.833
DEPRECIACIONES ACUMULADAS			- 8.611.047
INTANGÍVEL			-
DIREITO DE OUTORGA TRANSNIT			
PASSIVO		5.308.303	
CIRCULANTE		1.588.179	
FORNECEDORES			289.902
SALÁRIOS À PAGAR			231.825
IMP TXS E OBRIG SOCIAIS A REC			1.066.452
FINANCIAMENTOS À PAGAR(SAFRA/MERCEDES/FINAME)			
OUTRAS CONTAS A PAGAR (CONSÓRCIO TRANSNIT)			
OUTRAS CONTAS À PAGAR			
NÃO CIRCULANTE	569.233		
ELP		569.233	
FINANCIAMENTOS À PAGAR (FINAME)			489.233
JUROS S/ CAP PROP A DIST			80.000
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	3.150.891		
CAPITAL SOCIAL			0
RESERVA DE CAPITAL			712.463
LUCRO DO EXERCÍCIO			2.052.574
RESERVA DE LUCROS (LUCROS ACUMULADOS)			385.854

II.5.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS DA ARAÇATUBA:

- a) O lucro médio no triênio foi de R\$ 1,6 milhão ou 7,25% sobre a receita de transporte;
- b) O resultado obtido pela ARAÇATUBA na VENDA DE BENS foi de :
- i. Em 2012 – R\$ 61 mil;
 - ii. Em 2011 – R\$ 52 mil;
 - iii. Em 2010 – R\$ 55 mil;

II.6) FORTALEZA

II.6.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - FORTALEZA			
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12	31/12/11	31/12/10
RECEITA DE TRANSPORTES	10.636.756	9.932.892	10.375.887
RECEITA DE PASSAGENS	10.620.731	9.932.892	10.375.887
RECEITA DE TURISMO	16.025		
RENDA LÍQUIDA	10.636.756	9.932.892	10.375.887
CUSTO OPERACIONAL	- 6.304.052	- 6.602.811	- 6.888.758
REMUNERAÇÕES OPERACIONAIS	- 2.683.110	- 2.637.159	- 2.556.267
ENCARGOS SOCIAIS	- 1.013.858	- 940.630	- 964.565
ENCARGOS TRIBUTÁRIOS	- 224.672	- 191.044	- 192.091
DESPESAS DE TRÁFEGO	- 185.503	- 221.198	- 239.771
DESPESAS COM VEÍCULOS	- 94.174	- 126.639	- 102.590
SERVIÇOS DE TERCEIROS	- 16.375	- 4.659	- 9.272
MATERIAIS E SERVIÇOS - APLICAÇÃO DIRETA	- 135.207	- 185.094	- 194.095
OUTROS MATERIAIS	- 1.205.066	- 1.366.080	- 1.672.956
ALUGUÉIS	- 712.684	- 914.170	- 938.620
CONSERVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS	- 33.404	- 16.137	- 18.532
LUCRO BRUTO	4.332.704	3.330.081	3.487.129
DESPESAS OPERACIONAIS	- 3.690.696	- 3.279.907	- 3.307.809
REMUNERAÇÕES ADMINISTRATIVAS	- 248.512	- 306.831	- 255.363
ENCARGOS SOCIAIS E OUTROS	- 89.840	- 340.155	- 171.092
PRÓ-LABORE/HONORÁRIOS	- 39.240	- 172.710	- 460.080
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	- 112.269	- 90.548	- 78.354
DESPESAS TRIBUTARIAS	- 672.701	- 374.901	- 283.036
DESPESAS GERAIS E DIVERSAS	- 706.553	- 519.496	- 655.164
IMPOSTOS, TAXAS E CONTRIBUIÇÕES	- 720.257	- 705.325	- 733.232
CONSERVAÇÃO DE OUTROS BENS	- 29.775	- 34.753	- 31.620
DEPRECIÇÃO	- 1.071.548	- 735.187	- 639.867
LUCRO OPERACIONAL	642.008	50.175	179.320
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	- 286.110	316.241	121.811
RECEITAS FINANCEIRAS	35	428.771	95
DESPESAS FINANCEIRAS	- 169.658	- 112.529	- 80.599
RENDAS DIVERSAS	46.729		202.315
PREJUÍZO NA VENDA DE BENS	- 163.216		
RESULTADO ANTES DO CSLL	355.898	366.416	301.131
CSLL	- 32.031		- 27.102
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA	323.867	366.416	274.030
IRPJ	- 66.547		- 54.615
RESULTADO DO EXERCÍCIO	257.320	366.416	219.414
PERCENTUAL	2,42%	3,69%	2,11%

II.6.2) BALANÇO PATRIMONIAL

BALANÇO PATRIMONIAL - FORTALEZA - 2012			
ATIVO		7.978.494	
CIRCULANTE		588.918	
DISPONÍVEL			121.498
CAIXA			143.291
BANCOS C/MOV			- 21.793
BANCOS C/ APLIC			-
RCP		290.491	
IMPOSTOS A RECUPERAR			90.284
CONTAS A RECEBER			78.596
DEPÓSITOS RESTITUÍVEIS			121.610
ALMOXARIFADO		176.930	
PEÇAS E ACESSORIOS/ COMB E LUB			176.930
NÃO CIRCULANTE			
PERMANENTE		7.389.576	
IMOBILIZADO			7.389.576
IMOBILIZAÇÕES FINANCEIRAS			852.338
IMOBILIZAÇÕES EM ANDAMENTO			555.057
IMOBILIZAÇÕES TÉCNICAS			8.189.901
DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS			-2.207.721
PASSIVO		7.978.494	
CIRCULANTE		677.514	
FORNECEDORES			86.876
SALÁRIOS/ENCARGOS TRAB A PAGAR			528.210
IMP E TRIBUTOS A PAGAR			49.781
PROVISÕES DIVERSAS			12.647
PROVISÃO P/ FÉRIAS			
SALÁRIOS À PAGAR			
OUTRAS CONTAS À PAGAR			
NÃO CIRCULANTE		5.574.697	
ELP			5.574.697
CREDITOS PESSOAS LIGADAS			70.000
EMPREST ATIVO CIRCULANTE			1.548.762
EMPR P/ATIVO PERMANENTE			3.955.935
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		1.726.283	
CAPITAL SOCIAL			950.000
RESERVAS			72.866
LUCROS ACUMULADODS			703.417

BALANÇO PATRIMONIAL - FORTALEZA - 2011			
ATIVO		4.839.587	
CIRCULANTE		432.942	
DISPONÍVEL			68.226
CAIXA			67.853
BANCOS C/MOV			- 7.627
BANCOS C/ APLIC			8.000
RCP		364.716	
IMPOSTOS A RECUPERAR			22.898
CONTAS A RECEBER			63.533
DEPÓSITOS RESTITUÍVEIS			67.347
ALMOXARIFADO			210.939
NÃO CIRCULANTE			
PERMANENTE	4.406.645		
IMOBILIZADO		4.406.645	
IMOBILIZAÇÕES FINANCEIRAS			2.422
IMOBILIZAÇÕES EM ANDAMENTO			968.057
IMOBILIZAÇÕES TÉCNICAS			5.497.813
DEPRECIACIONES ACUMULADAS			-2.061.648
INTANGÍVEL			-
DIREITO DE EXPLORAÇÃO			
PASSIVO		4.839.587	
CIRCULANTE		1.198.606	
FORNECEDORES			134.840
SALÁRIOS/ENCARGOS TRAB A PAGAR			515.291
IMP E TRIBUTOS A PAGAR			100.142
PROVISÕES DIVERSAS			21.647
EMPREST ATIVO CIRCULANTE			426.685
NÃO CIRCULANTE	1.670.596		
ELP		1.670.596	
CREDITOS PESSOAS LIGADAS			
EMPRESTIMOS			1.670.596
EMPR P/ATIVO PERMANENTE			
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	1.970.385		
CAPITAL SOCIAL			950.000
RESERVAS			72.866
LUCROS ACUMULADODS			947.519

BALANÇO PATRIMONIAL - FORTALEZA - 2010			
ATIVO		4.012.286	
CIRCULANTE		738.704	
DISPONÍVEL			137.300
CAIXA			43.066
BANCOS C/MOV			84.667
BANCOS C/ APLIC			9.568
RCP			601.404
IMPOSTOS A RECUPERAR			104.615
CONTAS A RECEBER			44.864
DEPÓSITOS RESTITUÍVEIS			32.550
PEÇAS E ACESSÓRIOS/ COMB E LUB			106.948
ADIANTAMENTOS			4.400
IMÓVEL À VENDA			308.027
NÃO CIRCULANTE			
PERMANENTE		3.273.582	
IMOBILIZADO			3.273.582
IMOBILIZAÇÕES FINANCEIRAS			2.422
IMOBILIZAÇÕES EM ANDAMENTO			305.323
IMOBILIZAÇÕES TÉCNICAS			4.314.729
DEPRECIACIONES ACUMULADAS			-1.348.892
INTANGÍVEL			-
DIREITO DE EXPLORAÇÃO			
PASSIVO		4.012.286	
CIRCULANTE		815.325	
FORNECEDORES			171.651
SALÁRIOS/ENCARGOS E PROVISÕES			643.674
NÃO CIRCULANTE		908.010	
ELP			908.010
EMPRÉSTIMOS			908.010
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		2.288.951	
CAPITAL SOCIAL			950.000
RESERVAS			72.866
RESULTADO DO EXERCÍCIO			301.131
LUCROS ACUMULADOS			964.954

II.6.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS DA FORTALEZA:

- a) O lucro médio no triênio foi de R\$ 281 mil ou 2,74% sobre a receita de transporte;
- b) Cabe ressaltar que no DRE de 2011, não houve provisionamento dos tributos sobre o lucro (IR e CSLL). Esse provisionamento regular reduziria ainda mais o lucro da empresa;
- c) Em 2012 há um PREJUÍZO na venda de BENS no valor de R\$ 163 mil;
- d) Há também lançamento de Rendas Diversas em 2012 – R\$ 46 mil e em 2010 – R\$ 202 mil;

II.7) MIRAMAR

II.7.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - MIRAMAR			
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12	31/12/11	31/12/10
RECEITA OPERACIONAL	14.431.727	11.107.201	11.107.201
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	13.489.958	10.662.522	10.662.522
PMN-FUNDO MUNIC DE EDUCAÇÃO	678.162	444.679	444.679
REEMBOLSO DE GRATUIDADE ESTADUAL	263.608		
CUSTOS DE TRANSPORTES	- 11.993.964	- 9.398.725	- 9.398.725
CUSTO DE PESSOAL	- 5.594.379	- 4.327.009	- 4.327.009
CUSTO DE MATERIAL	- 3.173.418	- 2.493.620	- 2.493.620
CUSTOS OPERACIONAIS	- 3.226.168	- 2.578.096	- 2.578.096
LUCRO BRUTO	2.437.763	1.708.476	1.708.476
DESPESAS OPERACIONAIS	- 1.197.896	- 1.747.939	- 1.747.939
HONORÁRIOS DA DIRETORIA	- 200.000		
DEPRECIações E AMORTIZAÇÕES	- 997.896	- 639.852	- 639.852
TRIBUTOS FED , EST E MUNIC		- 1.108.087	- 1.108.087
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	1.239.867	- 39.463	- 39.463
RECEITAS PATRIMONIAIS	735.789	417.576	417.576
RESULTADO NA VENDA DE BENS	735.789	417.576	417.576
DESPESAS TRIBUTÁRIAS	- 1.618.907	- 103.521	- 103.521
TRIBUTOS FEDERAIS EST E MUNIC	- 1.618.907	- 103.521	- 103.521
RESULTADO OPERACIONAL	356.750	274.593	274.593
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	191.045	- 7.854	- 7.854
RENDAS NÃO OPERACIONAIS	256.675	32.541	32.541
DESPESAS FINANCEIRAS	- 65.630	- 40.395	- 40.395
RESULTADO DO EXERCÍCIO	547.794	266.739	266.739
PERCENTUAL	3,80%	2,40%	2,40%

BALANÇO PATRIMONIAL - MIRAMAR - 2012			
ATIVO		10.280.767	
CIRCULANTE		866.269	
DISPONÍVEL			310.077
	CAIXA		41.113
	BANCOS C/MOV		268.964
	BANCOS C/ APLIC		
RCP			556.192
	DEVEDORES DIVERSOS		556.192
ALMOXARIFADO			-
	PEÇAS E ACESSORIOS		
	COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		
NÃO CIRCULANTE		4.313.264	
INVESTIMENTOS			746.880
	INCENTIVOS FISCAIS		746.292
	DEPÓSITOS E CAUÇÕES		588
RLP			3.566.383
	DEPÓSITOS E CAUÇÕES		1.140.826
	FIANÇA CONSÓRCIO TRANSOC		141.600
	ESPÓLIO CLAUDIO N SAMPAIO		2.283.957
PERMANENTE		5.101.234	
IMOBILIZADO TÉCNICO			5.101.234
	VEÍCULOS		6.547.175
	IMÓVEIS		76.194
	INSTALAÇÕES		10.490
	EQUIPAMENTOS		494.054
	MÓVEIS E UTENSÍLIOS		18.221
	IMOBILIZAÇÕES EM CURSO		392.929
	DEPRECIACÕES ACUMULADAS		-2.437.829
PASSIVO		10.280.767	
CIRCULANTE		5.957.392	
	FORNECEDORES		1.091.588
	EMPRÉSTIMOS À PAGAR		550.000
	FINANCIAMENTOS		3.689.915
	OBRIGAÇÕES A PAGAR		404.153
	PROVISÕES CONSTITUIDAS		165.423
	OUTRAS EXIGIBILIDADES		56.313
	OUTRAS CONTAS À PAGAR		
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		3.872.143	
	CAPITAL SOCIAL		14.000
	CAPITAL INTEGRALIZADO		12.000
	QUOTAS EM TESOURARIA		2.000
	RESERVA DE CAPITAL		3.531
	RESERVA DE LUCROS		117.600
	LUCROS ACUMULADOS		3.189.219
	LUCRO APURADO NO EXERCÍCIO		547.794
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS		451.232	
	RECEITA DE EXERC FUTURO		512.402
	DESPESAS DE EXERC FUTURO		- 61.170

BALANÇO PATRIMONIAL - MIRAMAR - 2011			
ATIVO		6.812.819	
CIRCULANTE		2.670.452	
DISPONÍVEL			206.687
CAIXA			32.867
BANCOS C/MOV			173.820
BANCOS C/ APLIC			
RCP			2.463.765
DEVEDORES DIVERSOS			547.307
ESPOLIO CLAUDIO SAMPAIO			1.916.457
ALMOXARIFADO			-
PEÇAS E ACESSORIOS			
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES			
NÃO CIRCULANTE		219.891	
INVESTIMENTOS			1.611
INCENTIVOS FISCAIS			1.023
DEPÓSITOS E CAUÇÕES			588
RLP			218.279
DEPÓSITOS E CAUÇÕES			218.279
FIANÇA CONSÓRCIO TRANSOC			
ESPÓLIO CLAUDIO N SAMPAIO			
PERMANENTE		3.922.476	
IMOBILIZADO TÉCNICO			3.922.476
VEÍCULOS			4.647.639
IMÓVEIS			69.194
INSTALAÇÕES			10.490
EQUIPAMENTOS			479.437
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			6.275
IMOBILIZAÇÕES EM CURSO			
DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS			-1.290.558
PASSIVO		6.812.819	
CIRCULANTE		3.592.305	
FORNECEDORES			1.625.889
EMPRÉSTIMOS À PAGAR			
FINANCIAMENTOS			1.367.000
OBRIGAÇÕES A PAGAR			377.329
PROVISÕES CONSTITUIDAS			179.874
OUTRAS EXIGIBILIDADES			42.213
OUTRAS CONTAS À PAGAR			
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		2.943.989	
CAPITAL SOCIAL			14.000
CAPITAL INTEGRALIZADO			12.000
QUOTAS EM TESOURARIA			2.000
RESERVA DE CAPITAL			3.531
RESERVA DE LUCROS			
LUCROS ACUMULADOS		2.659.719	
LUCRO APURADO NO EXERCÍCIO		266.739	
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS		276.524	
RECEITA DE EXERC FUTURO			508.536
DESPESAS DE EXERC FUTURO			- 232.012

BALANÇO PATRIMONIAL - MIRAMAR - 2010			
ATIVO		6.812.819	
CIRCULANTE		2.670.452	
DISPONÍVEL			206.687
	CAIXA		32.867
	BANCOS C/MOV		173.820
	BANCOS C/ APLIC		
RCP			2.463.765
	DEVEDORES DIVERSOS		547.307
	ESPÓLIO CLAUDIO SAMPAIO		1.916.457
ALMOXARIFADO			-
	PEÇAS E ACESSORIOS		
	COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		
NÃO CIRCULANTE		219.891	
INVESTIMENTOS			1.611
	INCENTIVOS FISCAIS		1.023
	DEPÓSITOS E CAUÇÕES		588
RLP			218.279
	DEPÓSITOS E CAUÇÕES		218.279
	FIANÇA CONSÓRCIO TRANSOC		
	ESPÓLIO CLAUDIO N SAMPAIO		
PERMANENTE		3.922.476	
IMOBILIZADO TÉCNICO			3.922.476
	VEÍCULOS		4.647.639
	IMÓVEIS		69.194
	INSTALAÇÕES		10.490
	EQUIPAMENTOS		479.437
	MÓVEIS E UTENSÍLIOS		6.275
	IMOBILIZAÇÕES EM CURSO		
	DEPRECIACIONES ACUMULADAS		-1.290.558
PASSIVO		6.812.819	
CIRCULANTE		3.592.305	
	FORNECEDORES		1.625.889
	EMPRÉSTIMOS À PAGAR		
	FINANCIAMENTOS		1.367.000
	OBRIGAÇÕES A PAGAR		377.329
	PROVISÕES CONSTITUIDAS		179.874
	OUTRAS EXIGIBILIDADES		42.213
	OUTRAS CONTAS À PAGAR		
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		2.943.989	
	CAPITAL SOCIAL		14.000
	CAPITAL INTEGRALIZADO		12.000
	QUOTAS EM TESOURARIA		2.000
	RESERVA DE CAPITAL		3.531
	RESERVA DE LUCROS		
	LUCROS ACUMULADOS	2.659.719	2.659.719
	LUCRO APURADO NO EXERCÍCIO	266.739	266.739
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS		276.524	
	RECEITA DE EXERC FUTURO		508.536
	DESPESAS DE EXERC FUTURO		- 232.012

II.7.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS

MIRAMAR:

- A análise dessa empresa ficou muito prejudicada por conta do equívoco na apresentação dos balanços e DREs de 2011 e 2010, pois ambos são idênticos, são rigorosamente iguais;
- Ou seja um mesmo Balanço serviu de apresentação para os dois exercícios;**
- O que leva a crer que um deles não é verdadeiro;
- O que pode ser comentado é que em 2012, nota-se lançamento de RECEITAS NÃO OPERACIONAIS no valor de R\$ 256 mil;
- E o resultado da VENDA DE BENS em 2012 é de R\$ 735 mil;

II.8) BRASÍLIA

II.8.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - BRASÍLIA			
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12	31/12/11	31/12/10
RECEITA BRUTA OPERACIONAL	20.941.122	18.686.924	17.814.991
RECEITA DE SERVIÇOS	20.941.122	18.686.924	17.814.991
DEDUÇÕES DE VENDAS E SERVIÇOS	- 1.000.836	- 1.038.528	- 984.763
ISS	- 148.163	- 286.525	- 268.717
COFINS	- 628.534	- 560.125	- 534.450
PIS	- 136.182	- 121.360	- 115.797
ICMS	- 87.957	- 70.518	- 65.798
RENDA LÍQUIDA	19.940.287	17.648.396	16.830.228
CUSTOS DAS VENDAS E SERVIÇOS	- 15.379.015	- 13.600.912	- 12.777.632
PESSOAL	- 5.150.222	- 4.497.124	- 4.074.327
ENCARGOS SOCIAIS	- 2.172.023	- 2.023.091	- 1.897.025
MATERIAIS DE REPOSIÇÃO	- 4.611.163	- 4.105.748	- 4.274.813
SERVIÇOS	- 68.195	- 24.587	- 59.994
BENEFÍCIOS A EMPREGADOS	- 382.114	- 323.175	- 278.928
DEPRECIÇÃO	- 2.717.206	- 2.393.213	- 1.944.012
CUSTOS DIVERSOS	- 278.092	- 233.975	- 243.185
ARRENDAMENTO MERCANTIL	-	-	- 5.347
LUCRO BRUTO OPERACIONAL	4.561.271	4.047.483	4.052.596
DESPEAS OPERACIONAIS	- 4.487.350	- 2.959.177	- 1.978.884
DESPEAS ADMINISTRATIVAS	- 1.575.821	- 1.068.878	- 997.034
DESPEAS TRIBUTÁRIAS	- 213.426	- 178.164	- 128.927
DESPEAS FINANCEIRAS	- 1.737.023	- 934.884	- 117.903
DESPEAS DE PESSOAL	- 597.872	- 486.315	- 445.484
ENCARGOS SOCIAIS	- 285.159	- 212.410	- 211.011
RETIRADAS DA DIRETORIA	- 48.000	- 48.000	- 48.000
DEPRECIÇÃO	- 30.049	- 30.525	- 30.525
PROVISÕES DE BALANÇO	- 598.880	- 736.493	- 760.415
PROVISÃO DE FÉRIAS	- 313.645	- 388.759	- 440.147
PROVISÃO DE 13º SALÁRIO	- 285.235	- 347.733	- 320.268
LUCRO OPERACIONAL	- 524.958	351.814	1.313.298
DESPEAS E RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	448.535	145.854	230.366
DESPEAS NÃO OPERACIONAIS	- 328.014	- 206.401	
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	776.549	352.256	230.366
RESULTADO DO PERÍODO BASE	- 76.423	497.668	1.543.664
PERCENTUAL	-0,36%	2,66%	8,66%

BALANÇO PATRIMONIAL - BRASÍLIA - 2012			
ATIVO		10.126.361	
CIRCULANTE		4.878.365	
DISPONÍVEL			442.895
CAIXA			225.194
BANCOS C/MOV			214.358
BANCOS C/ APLIC			3.343
VALORES E BENS		4.435.470	
ADIANTAMENTO A TERCEIROS			35.470
VEICULOS DESTINADOS A VENDA			4.400.000
NÃO CIRCULANTE	215.256		
INVESTIMENTOS		9.333	
AÇÕES			1.587
LINHAS TELEFONICAS			7.747
VALORES E BENS		205.923	
CAUÇÃO			66
DEPÓSITOS JUDICIAIS			205.857
PERMANENTE	5.032.740		
IMOBILIZADO TÉCNICO		3.807.488	
VEÍCULOS			18.427.307
IMÓVEIS			667.851
TERRENOS			8.420
BENFEITORIAS			63.166
EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA			566.105
EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO			13.980
EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA			246.156
EQUIPAMENTOS			113.708
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			33.347
PROGRAMAS E LICENÇAS DE INFORMATICA			740.707
DEPRECIAÇÕES E AMORTIZ ACUMULADAS			-17.073.260
INTANGÍVEL		1.225.252	
DIREITO DE EXPLORAÇÃO			1.225.252
PASSIVO		10.126.361	
CIRCULANTE		1.877.226	
FORNECEDORES			544.647
CONTRIBUIÇÕES SOC A PAGAR			638.511
TRIBUTOS A PAGAR			88.675
PROVISÕES			85.849
EMPRÉSTIMOS P/ CAP GIRO			519.544
NÃO CIRCULANTE	5.888.877		
ELP		5.888.877	
FINANCIAMENTO P/ AQUIS ATIVO FIXO			858.941
FINAME DIVERSOS BANCOS (ATIVO FIXO)			5.029.937
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	2.360.258		
CAPITAL SOCIAL			900.000
LUCROS ACUMULADOS			1.573.758
RESULTADO 2012			- 113.500

BALANÇO PATRIMONIAL - BRASÍLIA - 2011			
ATIVO		9.332.592	
CIRCULANTE		4.261.706	
DISPONÍVEL			197.962
CAIXA			108.068
BANCOS C/MOV			86.968
BANCOS C/ APLIC			2.926
VALORES E BENS		4.063.744	
ADIANTAMENTO A TERCEIROS			13.744
VEICULOS DESTINADOS A VENDA			4.050.000
NÃO CIRCULANTE		146.709	
INVESTIMENTOS			9.333
AÇÕES			1.587
LINHAS TELEFONICAS			7.747
VALORES E BENS		137.376	
CAUÇÃO			66
DEPÓSITOS JUDICIAIS			137.310
PERMANENTE		4.924.177	
IMOBILIZADO TÉCNICO		4.924.177	
VEÍCULOS			16.926.307
IMÓVEIS			667.851
TERRENOS			8.420
BENFEITORIAS			24.186
EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA			510.048
EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO			2.780
EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA			236.388
EQUIPAMENTOS			100.148
MÓVEIS E UTENSÍLIOS			33.347
PROGRAMAS E LICENÇAS DE INFORMATICA			740.707
DEPRECIAÇÕES E AMORTIZ ACUMULADAS			-14.326.005
INTANGÍVEL			-
DIREITO DE EXPLORAÇÃO			
PASSIVO		9.332.592	
CIRCULANTE		2.034.885	
FORNECEDORES			421.369
CONTRIBUIÇÕES SOC A PAGAR			603.352
TRIBUTOS A PAGAR			99.761
PROVISÕES			216.134
EMPRÉSTIMOS P/ CAP GIRO			684.969
EMPRESTIMOS E FINANCIAMENTOS			9.300
NÃO CIRCULANTE		4.823.949	
ELP			4.823.949
FINANCIAMENTO P/ AQUIS ATIVO FIXO			4.823.949
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		2.473.758	
CAPITAL SOCIAL			900.000
LUCROS ACUMULADOS			2.032.707
RESULTADO NO EXERCÍCIO - PREJUÍZO			- 458.949

BALANÇO PATRIMONIAL - BRASÍLIA - 2010			
ATIVO		10.830.000	
CIRCULANTE		3.938.124	
DISPONÍVEL			132.010

CAIXA		119.012
BANCOS C/MOV		10.728
BANCOS C/ APLIC		2.270
VALORES E BENS	3.806.114	
ADIANTAMENTO A TERCEIROS		
VEICULOS DESTINADOS A VENDA		3.500.000
IMPOSTOS A RECUPERAR		306.114
NÃO CIRCULANTE	84.748	
INVESTIMENTOS	9.333	
AÇÕES		1.587
LINHAS TELEFONICAS		7.747
VALORES E BENS	75.415	
CAUÇÃO		66
DEPÓSITOS JUDICIAIS		75.349
PERMANENTE	6.807.129	
IMOBILIZADO TÉCNICO	6.807.129	
VEÍCULOS		16.406.550
IMÓVEIS		667.851
TERRENOS		8.420
BENFEITORIAS		24.186
EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA		494.280
EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO		2.780
EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA		236.388
EQUIPAMENTOS		94.887
MÓVEIS E UTENSÍLIOS		33.347
PROGRAMAS E LICENÇAS DE INFORMATICA		740.707
DEPRECIAÇÕES E AMORTIZ ACUMULADAS		-11.902.267
PASSIVO		11.301.715
CIRCULANTE	1.815.355	
FORNECEDORES		319.091
CONTRIBUIÇÕES SOC A PAGAR		531.608
TRIBUTOS A PAGAR		138.317
PROVISÕES		328.967
EMPRESTIMOS E FINANC		54.887
EMPRESTIMOS P/ CAP DE GIRO		442.485
NÃO CIRCULANTE	7.335.978	
ELP	7.335.978	
FINANCIAMENTO P/ AQUIS ATIVO FIXO/ FINAME		6.864.253
PARCELAMENTO DE DÉBITOS		471.725
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	2.150.383	

CAPITAL SOCIAL	900.000
LUCROS ACUMULADOS	50.283
RESULTADO NO EXERCÍCIO	1.200.100

II.8.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS DA EMPRESA BRASÍLIA:

- a) O lucro médio no triênio foi de R\$ 654 mil ou 3,65% sobre a receita de transporte;
- b) Em 2012 a empresa BRASÍLIA apresentou **PREJUÍZO de R\$ 76 mil**;
- c) Ela obteve RECEITAS NÃO OPERACIONAIS de:
- i. Em 2012 – R\$ 776 mil;
 - ii. Em 2011 – R\$ 352 mil;
 - iii. Em 2010 – R\$ 230 mil;
- d) Quanto aos fechamentos dos BALANÇOS, **há diversos equívocos e erros nos 3 exercícios** e comprometem a análise, a saber:
- i. Em 2012 -> O prejuízo apurado no DRE de R\$ 76 mil (acima) foi registrado no Balanço com valor diferente, ou seja, R\$ 113 mil;
 - ii. Em 2011 -> Houve um lucro apurado no DRE de R\$ 497 mil, embora no Balanço conste o registro de um Prejuízo de R\$ 458 mil, uma diferença de R\$ 956 mil de um relatório para outro;
 - iii. Em 2010 -> Nesse ano, há ainda mais não conformidades ou erros.
 - Como nos anos de 2012 e 2011 o resultado apurado no DRE não está “batendo” com o resultado lançado no Balanço. No DRE há um lucro de R\$ 1.543.000 enquanto que no Balanço esse lucro passa a ser de R\$ 1.200.000;
 - Além desse erro há também a falha de fechamento de balanço, ou seja, O Ativo não “bate” com o Passivo, não são valores iguais, ferindo o “princípio contábil das partidas dobradas”;
 - Para aparentar que esse fechamento foi feito corretamente, a contabilidade da empresa não considerou na soma do Passivo um parcelamento de débitos no valor de R\$ 471 mil;

II.9) BARRETO

II.9.1) DEMONSTRATIVO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

DEMONSTRATIVO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO TRIÊNIO - BARRETO			
EXERCÍCIO / ANO	31/12/12	31/12/11	31/12/10
RECEITA DE TRANSPORTES	5.969.461	6.107.494	5.254.683
RECEITA DE PASSAGENS	5.969.461	6.107.494	5.254.683
RECEITA DE REPASSE GRATUIDADE			
IMPOSTOS INCIDENTES S/ RECEITAS	- 295.368	- 353.042	- 307.152
ISS	- 64.925	- 124.783	- 108.721
COFINS	- 189.405	- 187.303	- 163.094
PIS	- 41.038	- 40.582	- 35.337
ICMS		- 374	
RENDA LIQUIDA	5.674.092	5.754.452	4.947.531
CUSTOS DE TRANSPORTES	- 4.785.870	- 4.771.692	- 3.959.888
CUSTO DE PESSOAL	- 2.093.741	- 1.796.410	- 1.524.810
CUSTOS DE ENCARGOS SOCIAIS	- 833.795	- 679.011	- 589.092
CUSTOS ADMINISTRATIVOS	- 13.481	- 15.570	- 348
CUSTOS DE DEPRECISÃO	- 35.788	- 376.863	- 36.216
CUSTO DE MANUTENÇÃO	- 248.804	- 200.291	- 225.485
CUSTO DE OPERAÇÃO (OLEO E LUBRIF)	- 1.195.186	- 1.068.622	- 985.869
CUSTO DE LEASING		- 315.887	- 325.676
CUSTO FINANCEIRO	- 100.604	- 77.743	- 72.962
CUSTO TRIBUTÁRIO	- 81.046	- 96.073	- 84.401
CUSTO BENEFÍCIO A EMPREGADO	- 183.427	- 145.221	- 115.029
LUCRO BRUTO	888.223	982.760	987.642
RECEITAS OPERACIONAIS	344.054	66.482	181.486
RECEITAS FINANCEIRAS		66.482	
OUTRAS RECEITAS	344.054		181.486
DESPESAS OPERACIONAIS	- 1.124.400	- 896.433	- 691.195
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	- 624.730	- 651.331	- 592.170
DESPESAS FINANCEIRAS	- 450.736	- 195.651	- 47.748
DESPESAS TRIBUTARIAS	- 46.996	- 39.329	- 29.940
DESPESAS DE MULTAS	- 1.938	- 10.121	- 11.767
VARIÇÕES MON PASSIVAS			- 9.569
LUCRO OPERACIONAL	107.877	152.809	477.934
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	-	- 126.705	-
DESPESAS NÃO DEDUTÍVEIS		- 126.705	
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	13.000	70.800	30.800
	13.000	70.800	30.800
RESULTADO DO PERÍODO BASE	120.877	96.904	508.734
PERCENTUAL	2,02%	1,59%	9,68%

II.9.2) BALANÇO PATRIMONIAL

BALANÇO PATRIMONIAL - BARRETO - 2012			
	ATIVO	4.480.265	
CIRCULANTE		1.207.830	
DISPONÍVEL			133.892
	CAIXA		133.601
	BANCOS C/MOV		291
RCP		1.073.938	
	EMPRESTIMOS CONCEDIDOS		155.000
	NOTAS PROMISSÓRIAS A RECEBER		855.926
	ICMS A RECOLHER		9.625
	VALE TRANSPORTE A RECEBER		4.760
	COTAS DE CONSÓRCIO		23.290
	IMPOSTOS E CONT A RECUPERAR		9.062
	ADIANTAMENTOS A FUNCIONÁRIOS		16.275
NÃO CIRCULANTE		344.388	
INVESTIMENTOS			1.211
	INVESTIMENTOS P/ INC FISCAIS		1.211
RLP		343.178	
	DEPOSITOS JUDICIAIS		73.794
	DEPÓSITOS RECURSAIS		40.786
	FUNDO P/ AQUISIÇÃO VEICULOS		228.597
PERMANENTE		2.928.047	
IMOBILIZADO TÉCNICO			2.928.047
	VEÍCULOS		3.422.749
	APARELHOS		950
	CAUÇÃO		145
	EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA		46.438
	INSTALAÇÕES		1.350
	MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS		31.525
	MÓVEIS E UTENSÍLIOS		10.273
	RECOND DE PEÇAS E MOTORES		41.050
	DEPRECIACÕES ACUMULADAS		- 626.433
	PASSIVO	4.480.265	
CIRCULANTE		1.132.255	
	FORNECEDORES		79.844
	OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS		86.590
	OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS		117.071
	OBRIGAÇÕES COMERCIAIS (CONTAS A PAGAR)		23.063
	OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS (FINANCIAMENTOS)		818.946
	OUTRAS OBRIGAÇÕES		6.740
NÃO CIRCULANTE		3.972.781	
	PARCELAMENTOS		1.637.665
	AÇÕES INDENIZATÓRIAS		3.836
	EMPRÉSTIMOS A PAGAR		1.588.333
	FINANCIAMENTOS		742.946
PATRIMONIO LÍQUIDO		- 624.771	
	CAPITAL SOCIAL		2.000.000
	PREJUÍZOS ACUMULADOS		-2.624.771

BALANÇO PATRIMONIAL - BARRETO - 2011			
	ATIVO	3.784.014	
CIRCULANTE		1.184.564	
DISPONÍVEL			54.770
	CAIXA		54.770
	BANCOS C/MOV		
RCP		1.129.795	
	EMPRESTIMOS CONCEDIDOS		155.000
	NOTAS PROMISSÓRIAS A RECEBER		855.926
	ICMS A RECEBER		9.105
	VALE TRANSPORTE A RECEBER		18.585
	COTAS DE CONSÓRCIO		18.776
	IMPOSTOS E CONT A RECUPERAR		37.155
	ADIANTAMENTOS A FUNCIONÁRIOS		35.248
NÃO CIRCULANTE		864.878	
INVESTIMENTOS			1.211
	INVESTIMENTOS P/ INC FISCAIS		1.211
RLP		863.668	
	DEPOSITOS JUDICIAIS		69.958
	DEPÓSITOS RECURSAIS		40.786
	FUNDO P/ AQUISIÇÃO VEICULOS		752.923
PERMANENTE		1.734.571	
IMOBILIZADO TÉCNICO		1.734.571	
	VEÍCULOS		2.219.626
	APARELHOS		
	CAUÇÃO		145
	EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA		35.790
	INSTALAÇÕES		1.350
	MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS		30.225
	MÓVEIS E UTENSÍLIOS		10.273
	RECOND DE PEÇAS E MOTORES		38.807
	DEPRECIações ACUMULADAS		- 601.645
	PASSIVO	3.784.014	
CIRCULANTE		613.790	
	FORNECEDORES		66.803
	OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS		84.190
	OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS		99.951
	OBRIGAÇÕES COMERCIAIS (CONTAS A PAGAR)		32.855
	OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS (FINANCIAMENTOS)		324.349
	OUTRAS OBRIGAÇÕES		5.643
NÃO CIRCULANTE		3.886.702	
	PARCELAMENTOS		1.980.868
	AÇÕES INDENIZATÓRIAS		
	EMPRÉSTIMOS A PAGAR		630.000
	FINANCIAMENTOS		1.275.835
PATRIMONIO LÍQUIDO		- 716.479	
	CAPITAL SOCIAL		2.000.000
	PREJUÍZOS ACUMULADOS		-2.716.479

BALANÇO PATRIMONIAL - BARRETO - 2010			
ATIVO		3.999.654	
CIRCULANTE		43.231	
DISPONÍVEL			10.572
	CAIXA		10.427
	BANCOS C/MOV		145
	BANCOS C/ APLIC		
RCP			32.659
	ICMS A RECOLHER		
	VALE TRANSPORTE A RECEBER		11.005
	COTAS DE CONSÓRCIO		8.106
	IMPOSTOS E CONT A RECUPERAR		0
	ADIANTAMENTOS A FUNCIONÁRIOS		13.548
NÃO CIRCULANTE		596.300	
INVESTIMENTOS			1.211
	INVESTIMENTOS P/ INC FISCAIS		1.211
RLP			595.090
	DEPOSITOS JUDICIAIS		56.427
	DEPÓSITOS RECURSAIS		40.786
	FUNDO P/ AQUISIÇÃO VEICULOS		497.877
PERMANENTE		3.360.122	
IMOBILIZADO TÉCNICO			3.360.122
	VEÍCULOS		2.302.751
	APARELHOS		950
	CAUÇÃO		145
	EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA		24.807
	INSTALAÇÕES		1.350
	MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS		187.110
	MÓVEIS E UTENSÍLIOS		10.273
	RECOND DE PEÇAS E MOTORES		37.847
	DEPRECIACÕES ACUMULADAS		- 291.699
	IMÓVEIS E BENFEITORIAS		1.086.588
PASSIVO		3.999.654	
CIRCULANTE		445.912	
	FORNECEDORES		88.088
	OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS		62.041
	OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS		108.454
	OBRIGAÇÕES COMERCIAIS (CONTAS A PAGAR)		38.806
	OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS (FINANCIAMENTOS)		143.714
	OUTRAS OBRIGAÇÕES		4.808
NÃO CIRCULANTE		4.343.334	
	PARCELAMENTOS		2.231.082
	AÇÕES INDENIZATÓRIAS		
	EMPRÉSTIMOS A PAGAR		450.000
	FINANCIAMENTOS		1.662.252
PATRIMONIO LÍQUIDO		- 789.592	
	CAPITAL SOCIAL		2.000.000
	PREJUÍZOS ACUMULADOS		-2.789.592

II.9.3) OBSERVAÇÕES E NOTAS RELEVANTES AOS DEMONSTRATIVOS DA EMPRESA BARRETO:

- a) O lucro médio no triênio foi de R\$ 242 mil ou 4,43% sobre a receita de transporte;

- b) A BARRETO obteve receitas NÃO OPERACIONAIS nos 3 anos, a saber:
 - i. Em 2012 – R\$ 13 mil;
 - ii. Em 2011 – R\$ 70 mil;
 - iii. Em 2010 – R\$ 30 mil;

- c) E OUTRAS RECEITAS:
 - i. Em 2012 – R\$ 344 mil;
 - ii. Em 2010 – R\$ 181 mil;

- d) Há nos balanços da BARRETO, Notas promissórias a receber no valor de R\$ 855 mil em 2012 e 2011;

- e) Há também nos anos de 2012 e 2011 na conta de EMPRÉSTIMOS CONCEDIDOS A RECEBER, um valor de R\$ 155 mil para cada ano;

- f) Vale ressaltar que essa empresa está com PATRIMÔNIO LÍQUIDO NEGATIVO, por conta do seu PREJUÍZO ACUMULADO, que é grande, não obstante ter obtido lucro nos últimos anos;

Considerações:

De todos os dados analisados depreende-se algumas fundamentais informações para esta comissão. Em primeira análise cabe ressaltar que o setor de transportes é altamente lucrativo na Cidade de Niterói.

Para efeitos de investigação desta CPI é fundamental constar de sua peça final que as duas maiores empresas da Cidade de Niterói tem fortes indícios de lucros não contabilizados. A Ingá, cujos donos também possuem a Peixoto, tem graves indícios de lucros não contabilizados, ou seja de Caixa 2. Tal observação decorre do alto valor de caixa nestas empresas a partir da análise de seus documentos contábeis. O dinheiro no “Caixa” cumpre frisar, significa o dinheiro em espécie que determina empresa declara ao final de seu exercício financeiro.

É estarrecedor uma empresa declarar valores de caixa milionários como foi prática comum destas empresas. Como pode, por exemplo, uma empresa como a Peixoto que durante todo o ano de 2012 teve receita total de R\$ 6.557.869,00, possuir em seu caixa, no dia 31 de dezembro, R\$ 4.013.976,60, em dinheiro vivo. Mais de 60% do total do faturamento anual. Isso significa que a empresa manteve em dinheiro vivo a maior parte de seu faturamento. Tal fato somente ilustra esta esquizofrênica lógica de duas empresas de ônibus que durante três anos seguidos mantêm elevados valores em caixa, sem qualquer justificativa plausível.

Sobre o caixa da Peixoto em 2012, cabe ainda ressaltar, que neste ano a Fetranspor, repassou para a Peixoto, através das vendas de passagens com Riocard um total de R\$ 4.060.945,51, ou seja 61,8% do total arrecado com venda de passagens pela empresa, que foi no mesmo ano de R\$ 6.557.869,00. Sobre essa relação, é fundamental para as conclusões dessa CPI, esclarecer que de acordo com os depoimentos dos empresários João Carlos Felix Teixeira e João dos Anjos Soares, tal valor referente a arrecadação com Riocard é repassado diariamente para a empresa, através de transferências bancárias eletrônicas.

Sendo assim para a empresa Peixoto apresentar caixa de R\$ 4.013.976,60, ela teve que guardar todo o valor arrecado em passagens em dinheiro e além disso sacar do banco aproximadamente R\$ 1.500.000. Tal situação é um grande início de caixa 2. E merece melhor apuração por parte da Prefeitura e do poder público.

Cabe ainda ressaltar que o elevado caixa de Peixoto e Ingá é algo recorrente ao longo de alguns anos o que chama atenção.

O caixa apresentado pela empresa Peixoto no ano de 2010 foi de R\$ 2.064.661,62. Em 2011 a empresa apresentou em seu caixa, a quantia de R\$ 3.058.148,44 e no ano de 2012 o caixa apresentado foi de R\$ 4.013.976,60.

A empresa Ingá, também demonstrou em seu caixa, altos valores acumulados. Em 2010 a empresa apresentou a quantia de R\$ 5.514.140,06. No exercício de 2011 mantinha em seu caixa o valor de R\$ 4.431.766,08 e no ano de 2012 dispunha em seu caixa R\$ 1.405.199,91

Cabe frisar que, em depoimento prestado a esta Comissão o Sr. João Soares dos Anjos, não soube explicar com detalhamento tal situação, demonstrando até certo ponto, profundo desconhecimento da própria empresa. Ao ser confrontado contra o tema revelou suposto problema com a instituição financeira com a qual suas empresas mantinham relações. Para espanto desta comissão em posterior análise dos

dados destas empresas constatou-se que o mesmo problema se repetia ao longo de três anos consecutivos, o que, por certo, esvazia por completo o fundamento argumentativo deste empresário.

Bruno Lessa: Com relação aos balancetes. A Peixoto, em relação a outras empresas do município, é a de menor porte. A Peixoto explora menos linhas. Tem uma receita menor. E o lucro total, não o percentual, menor. E chama a atenção na análise do balancete da Peixoto, ela deixou em caixa no dia trinta e um de dezembro de dois mil e doze. Quer dizer, está em caixa significa que não está no banco, está na caixa da empresa, na gaveta da empresa. Ela deixou quatro milhões e treze mil reais em caixa. Sendo que ela arrecadou no ano inteiro seis milhões quinhentos e cinqüenta e sete mil reais e quatro milhões e treze mil reais deixou em caixa. O que o senhor atribui esse caixa tão elevado da Peixoto?

João dos Anjos: Nobre vereador, quero informar que realmente eu não tinha conhecimento dessa, mas nós tivemos um grande problema com o banco e pode ter sido por causa disso que realmente aconteceu, e que eu não vou revelar qual foi o problema, que foi um problema seríssimo que tivemos com o banco realmente. Que nós trabalhávamos na época.

Não é aceitável estes elevados valores de caixa. Neste ponto devem ser encaminhadas estas constatações ao Ministério Público Estadual, a Polícia Civil e a Receita Federal, para aprofundar este trabalho de investigação, indo a fundo, de maneira minuciosa na contabilidade destas empresas.

Outro fato, que, indubitavelmente, causa perplexidade nesta comissão e em toda população niteroiense é o elevadíssimo custo com terceiros gastos de terceiros da Viação Pendotiba. Em específico causa estranheza o aumento repentino é muito elevado dos gastos com aluguel de garagem.

Em 2009 o custo com aluguel de garagem foi de R\$ 5.978,00, no ano seguinte, já há um elevadíssimo aumento passando a R\$ 1.760.000,00, em 2011 passa para R\$ 1.951.586,00, e finalmente em 2012 chega a assustadora soma de R\$ 4.623.825,46. Entre 2009 e 2012 um impressionante aumento de 77.000%

É óbvio que em nenhuma área da cidade houve um aumento no custo de aluguel tão significativo como na em questão. Aliás, é importante frisar que tal valorização de imóvel trata-se de verdadeiro “fenômeno”, digno de ser estudado por economistas de todo o mundo. Pois em um bairro sem, aparentemente nenhuma melhoria significativa, um imóvel sem consideráveis mudanças físicas sofrer uma atração de 77.000% para mais é n o mínimo suspeito.

A situação torna-se ainda mais complexa quando a CPI constata que os donos da Garagem são os mesmos donos da empresa. Ora, é evidente que neste caso há um instrumento escuso para camuflar lucros dos sócios das empresas. Os donos da empresa Pendotiba se valem da posição de gestores de uma empresa participante de um consórcio concessionário de uma serviço público para, deliberadamente, firmarem um contrato, maléfico a empresa, ou seja, a própria prestação deste serviço público que afira vantagem entretanto, os próprios donos das empresas.

Para espanto da CPI o Sr. João Carlos Feliz Teixeira, gestor do consórcio Transoceânico e um dos donos da Viação Pendotiba S.A, ao ser indagado em depoimento prestado à comissão sobre o elevado gasto com terceiros no ano de 2012, não soube informar as razões desse valor.

Bruno Lessa: Falando então da gestão. O senhor na Pendotiba é o administrador, gestor da Pendotiba?

João Carlos Félix: Sim. Sou o gestor.

Bruno Lessa: O balanço que nos foi enviado da Pendotiba do ano passado, ele tem alguns dados que me chama a atenção no sentido do elevado custo de serviços com terceiros, também dos créditos a receber elevado e do adiantamento a receber elevado. O senhor gastou com terceiros aproximadamente seis milhões de reais. Qual foi o principal motivo desses gastos?

João Carlos Félix: Excelência, a Pendotiba é de todas as empresas de Niterói, certamente a que apresenta o maior custo operacional em função da característica das linhas dela. Eu sinceramente não sei lhe dizer agora, no momento, a natureza dos gastos de custo com terceiros.

Bruno Lessa: Para especificar, o valor era de seis milhões cento e setenta e seis mil com serviços de terceiros e de custo do transporte e de despesa operacional mais dois milhões e duzentos e noventa e sete mil com terceiros, perfazendo quase oito milhões e meio de Reais.

João Carlos Félix: Então, isso é gestão. Nós podemos ter custos de terceiros, terceirizar o custo de algum serviço porque entendemos que é melhor a terceirização, nem só a terceirização, mas a compra de serviços de terceiros do que fazê-los propriamente.

Bruno Lessa: E quais são os serviços que a Pendotiba terceiriza?

João Carlos Félix: Eu posso até abrir depois para o senhor, porque não sei assim de cabeça a natureza.

Bruno Lessa: E desses oito milhões o que o senhor lembra que tinha maior gasto?

João Carlos Félix: Não, não. Sinceramente não lembro qual foi o maior gasto da análise do balanço, posso até verificar e encaminhar para o senhor. Não há problema nenhum. Mas como o senhor também pode perceber pela

análise do balanço, isso é obvio que tem influência. Mas como disse, a Pendotiba é de todas as empresas a que tem o maior custo de operação em função da característica das suas linhas.

Não é razoável que um gestor de um grande negócio desconheça gasto tão elevado em sua própria empresa. O valor total gasto com serviços de terceiros pela Pendotiba em 2012 foi de R\$6.176.553,81. Dentro este gasto o mais elevado era o de aluguel da garagem: R\$ 4.623.825,46. Não é possível que o gestor de uma empresa desconheça um gasto de mais de 4 milhões de reais! Ainda mais, quando é beneficiário direto desse gasto, como no caso da garagem.

Tal situação requer desta CPI medida enérgica, pois é resultado de uma perniciososa cultura de que determinados setores empresariais são inatingíveis do rigor da lei e inalcançáveis por parte da fiscalização do poder público. Cabe frisar que o serviço de transporte é eminentemente público, cabendo apenas as concessionárias explorá-lo mediante instrumento contratual firmado com a administração pública. Como serviço público essencial, que é, está sujeito a fiscalização por parte do poder público, inclusive, na sua estrutura contábil.

Historicamente, a relação entre poder concedente e concessionárias é pouco transparente e na maioria das vezes lesiva ao cidadão. Urge na sociedade sentimento de que tal situação precisa mudar!

A CPI tem essa oportunidade. É imoral e sórdido que qualquer empresário busque lucros milionários de maneira a burlar o limite estabelecido em contrato de concessão.

Fica claro que esse esdrúxulo valor de aluguel é uma forma de camuflar lucros e de obter vantagens indevidas de um serviço público. Tal exorbitante valor impacta na tarifa modal do sistema de transporte e por conseguinte, na vida de dezenas de milhares de pessoas que utilizam de transporte público, e que mesmo ganhando infinitamente menos do que qualquer empresário do setor, não se valem de imoralidades para enriquecer.

Cabe a Comissão Parlamentar de Inquérito denunciar tal inescrupuloso “esquema” ao douto Ministério Público Estadual, como também a Polícia Civil e, principalmente, a Receita Federal para que averigue o pagamento de impostos desta “fortuna” referente ao valor anual de um aluguel.

1.2. Da Venda de ônibus com valores declarados inferiores aos praticados.

Matéria jornalística vinculada no Jornal Extra do dia 13 de outubro de 2013 revela prática criminosa e fraudulenta de venda de ônibus usados. Os ônibus eram vendidos por valores bem menores que os reais. Com isso revelavam menor arrecadação e conseqüentemente pagavam menos impostos.

Chama atenção os valores declarados pela Auto Ônibus Brasília. Entre os anos de 2008 e 2012, a empresa vendeu 48 ônibus, dois quais 28 pelo baixo valor de R\$ 5.000,00. A maioria dos ônibus tinha idade média ente 8 e 10 anos. Tais dados foram obtidos através da análise dos Certificados de Registro de Veículos fornecidos a esta comissão pela própria empresa Brasília.

Segundo estudo do Sindicato que reúne as empresas de ônibus (SETRERJ) o valor médio de um veículo com a depreciação semelhante a apresentada pelos ônibus da Auto Ônibus Brasília é de R\$ 28.000,00.

O periódico revela que ao menos em três casos os compradores dos veículos assumem terem pagos valores até 1.200% mais caros do que os declarados.

O primeiro caso envolve veículo da empresa Brasília vendido a Cristiano Costa dos Santos, residente na cidade de Capela, no estado de Sergipe. O valor declarado no CRV foi de R\$5.000,00, porém o comprador revela ao Jornal Extra ter comprado o veículo por R\$67.000,00. Segundo declarações do comprador o veículo estava disponível para revenda em Camaçari, Estado da Bahia.

O segundo caso envolve a Viação Fortaleza. Neste há uma venda declarado no valor de R\$10.000,00. O veículo ano 2003, fora comprado em 20012 por Magno Morais Monteiro, residente no Estado do Ceará. Segundo declaração do comprador o valor pago foi de R\$25.000,00 diretamente a Viação Fortaleza em sua Garagem.

Há ainda um terceiro caso, menos detalhado, de um residente no Estado da Bahia, comprador de um ônibus 2001, pelo valor declarado de R\$5.000,00. O comprador afirma ter pago pelo veículo R\$50.000,00.

Tal fato requer da CPI atenção especial. Primeiro porque, todo o veículo, quando vendido, paga Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), se o valor declarado é abaixo do valor real, há por parte da empresa vendedora sonegação de impostos. Segundo, se o valor estiver subfaturado, há um lucro fora aquele previsto no contrato de concessão que é de 8,5%.

Diante da questão cabe a CPI encaminhar a denúncia ao Ministério Público para melhor averiguação da denúncia e também a delegacia Fazendária da Polícia Civil.

A matéria jornalística pode ser obtida através do link: <http://extra.globo.com/noticias/rio/cpi-dos-onibus-de-niteroi-investiga-venda-de-veiculos-por-valores-suspeitos-10346597.html#ixzz2liNu9uWM>

1.3. Caso da empresa Araçatuba

A Licitação do Transporte Público foi homologada em meados de 2012. Os dois consórcios ganhadores foram os seguintes Consórcio Transnit, formado pelas seguintes empresas: Auto Viação Ingá, Auto Viação Brasília, Expresso Barreto e Peixoto. E o Consórcio Transoceânico, formado pelas seguintes empresas: Viação Pendotiba, Viação Santo Antônio, Viação Fortaleza e Miramar.

Notem que a Viação Araçatuba não participa de nenhum consórcio, logo não poderia explorar o transporte coletivo em nossa Cidade.

Posteriormente há uma solicitação por parte do Consórcio Transnit no sentido de adicionar outra empresa ao consórcio. A empresa que entraria para o consórcio era, justamente, a Viação Araçatuba.

Tal fato demonstra por si que a empresa Araçatuba não participava de nenhum consórcio. Se não participava de nenhum consórcio, após a licitação como a referida empresa operou duas importantes linhas de ônibus, 47 e 30, sem autorização do poder público.

Aliás o próprio contrato de constituição do consórcio torna a situação ainda mais complexa. Reza a Cláusula Sexta: Alteração do Consórcio

6.1 As CONSORCIADAS comprometem-se a não substituir, retirar, excluir ou incluir consorciadas, não alterando ou modificando a composição e a forma em que será constituído o Consórcio, nem ceder ou transferir no todo ou em parte os direitos e obrigações decorrentes deste instrumento, sem prévia anuência do MUNICÍPIO DE NITERÓI – SECRETARIA MUNICIAPL DE TRANSPORTES, visando manter válidas as premissas que assegurem a sua habilitação e observando o disposto no art. 27 da Lei n. 8.987/95.

Deste dispositivo contratual extraem-se duas informações principais: 1- O consórcio não permite a inclusão sem a devida autorização do poder público 2- Tampouco transferir obrigações do consórcio para outrem sem a autorização do poder público.

É importante frisar que o Poder Público só defere o pedido do consórcio Transnit, no início do mês de dezembro de 2012, ou seja, somente 6 meses após o início da concessão.

A conclusão óbvia é que a empresa Araçatuba operou irregularmente durante quase 6 meses na Cidade de Niterói. Tal irregularidade contou, não apenas com a anuência dos consórcios vencedores, como também e, principalmente, do Poder Público Municipal.

A Prefeitura de Niterói, através de seus órgãos competentes, Secretária de Serviços Públicos Trânsito e Transporte e Nitrans, não tomou qualquer medida objetivando a regularidade da operação das linhas 47 e 30. Como pode um empresas operar sem autorização durante 6 meses e o Poder Concedente não fazer nada?

Isso demonstra a total incapacidade do Poder Público em fiscalizar e regulamentar essa concessão municipal tão importante.

O consórcio Transnit alega que alugou a empresa para operar as duas linhas em questão. Tal fato não encontra suporte nos fatos. Primeiro porque os demonstrativos contábeis da Empresa Araçatuba, não tem em “receitas” qualquer referência a aluguel. Segundo o Consórcio não tem uma contabilidade própria, as receitas e despesas são descentralizadas, não tendo o consórcio possibilidade de alugar outra empresa.

Se a questão do aluguel estivesse suportada nos fatos, o que não ocorre, não poderia o Consórcio fazê-lo, pois carecia de autorização do Poder Executivo.

A CPI encaminha tal fato para o Ministério Público Estadual, cobrando a responsabilização dos agentes públicos que permitiram a operação irregular de tal empresa.

3- Edital de Licitação

O Edital de Concorrência 001 de 2012 e, por conseguinte, a licitação ocorrida no Município de Niterói no ano passado contêm uma série de vícios e cláusulas que favoreceram as empresas que já operavam o sistema de transporte coletivo de passageiros, através de permissões. Na realidade percebe-se que a formatação de consórcios se deu apenas do ponto de vista formal, não possuindo, o mesmo, poderes reais de gestão sobre as concessionárias, permanecendo cada empresa com exatamente as mesmas linhas que já operavam.

O Edital de Licitação visa, conforme anunciado pela NITTRANS, a melhoria do sistema, definindo esta como o conjunto de intervenções propostas por Lerner. Ocorre que ao se confrontar o Edital com o Projeto Lerner, verifica-se divergência em aspectos-chaves que acabariam por subverter alguns princípios básicos do projeto encomendado ao famoso urbanista, notadamente quanto à concorrência e à modicidade tarifária, conforme abordado nos próximos itens. É claro também o favorecimento das empresas que já operavam o sistema de transporte.

Segundo depoimentos prestados a esta CPI, a responsabilidade técnica pelos critérios adotados no Edital era da Nitrans, à época, presidida pelo Sr. Sérgio Marcolini e a responsabilidade pela análise da legalidade do edital de competência da Procuradoria Municipal de Niterói, então chefiada, pelo Procurador-Geral, Sr. Bruno Navega.

Análise do Processo de Licitação de 2012

Introdução

Apresenta-se, a seguir, alguns aspectos críticos ao processo licitatório da forma como se deu.

Na primeira parte analisa-se a metodologia de planejamento da licitação, transposta da experiência da capital do estado no ano anterior. Demonstra-se o conflito com a proposta de Lerner, pois enquanto esta pressupunha por fim ao “*laissez-faire*” que marcou a política de transporte do Município nos últimos vinte e quatro anos – pela qual o poder público não cumpria sequer seu papel de fiscalizador, e continua não cumprindo, conforme constatado nos depoimentos à CPI –, a formatação dada ao certame parece que teve como finalidade a manutenção do *status quo*, preservando-se não apenas o mercado nas mãos dos mesmos ofertantes, mas mantendo a mesma composição proporcional. Essa é a conclusão de maior verossimilhança quando se considera o conjunto de depoimentos, provas documentais e dados técnicos.

Parece que a fase de elaboração dos estudos que instruíram o processo de licitação acabou servindo para organizar as empresas em torno dos consórcios que passariam a disputar o objeto da licitação, que,

no caso do Rio, foi o próprio conjunto de linhas existente. Porém, no caso de Niterói, o Município já contratara, sem licitação, dado seu notório saber, o urbanista Jayme Lerner, que desenvolvera detalhadamente uma proposta para Niterói, pronta para ser implantada. Na tentativa de acomodar a proposta de Lerner à finalidade da metodologia transposta do Rio de Janeiro, em ano de eleições municipais (2012), a administração acabou tendo que abandonar o que anunciava perseguir desde 1993: a otimização do sistema segundo os princípios que consagraram mundialmente Jayme Lerner, porém informando a sociedade e a população o contrário, isto é, que o objetivo do certame era a implantação da proposta de Lerner, mas não era, objetivamente.

Na segunda parte analisa-se o Edital considerado em si, isto é, cada critério de seleção dos licitantes vencedores, notadamente quanto à avaliação da proposta técnica, que compreendeu 70% da decisão. A CPI constatou indícios de favorecimento das empresas que já atuavam no Município, o que confere maior verossimilhança à tese levantada que explica o conjunto dos fatos apurados, qual seja: a licitação visava manter o *status quo* e o projeto Lerner foi usado apenas como elemento de *mise-en-scène* da decisão em ano eleitoral.

1. Análise da Metodologia de Planejamento Operacional e de Segmentação do Mercado de Transporte (Projeto Lerner X Modelagem Nittrans/Setrerj/Sinergia).

O Município já vinha anunciando desde 1993 perseguir a meta de otimização do sistema, tendo elaborado, com a consultoria de Sinergia, o PITT; em 2007, novamente sob a orientação da mesma empresa, o Município avançou aquele plano inicial, que passou a chamar-se PDTT, e em 2010 foi contratado o escritório do famoso urbanista Jayme Lerner para detalhar o plano segundo os princípios do modelo curitibano que o consagrou em todo o mundo.

O Edital de Licitação visou, conforme anunciado pela Nittrans, a melhoria do sistema, definindo esta como o conjunto de intervenções propostas por Lerner. Ocorre que ao se confrontar o Edital com o Projeto Lerner, verifica-se divergência em aspectos-chaves que acabariam por subverter alguns princípios básicos do projeto encomendado ao famoso urbanista, notadamente quanto à concorrência e à modicidade tarifária, conforme abordado nos próximos itens.

1.1. “Áreas Operacionais” X Concorrência

No projeto original de Lerner, não havia o conceito de “áreas operacionais”. Na análise da situação atual, as linhas são organizadas por eixos viários, e na proposta de Lerner, as linhas são organizadas por corredores tronco e por cinco terminais, que passariam a ser os nós da rede de transporte público onde se daria a alimentação e/ou integração das linhas de vizinhança para as linhas tronco, isto é: em direção ao centro (vide **Figuras 1 e 2**).

Figuras 1: Situação Atual do Sistema Viário e de Transporte

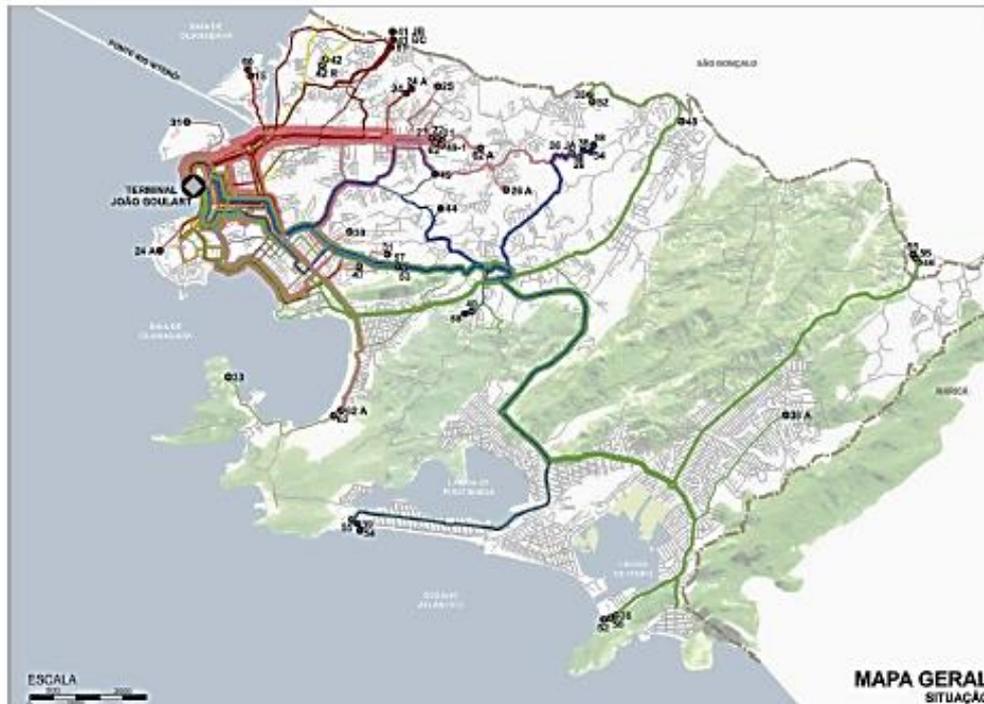


Figura 2: Proposta do Sistema Tronco-Alimentador do Plano Lerner



Mas a despeito do que afirma a Nittrans de que o objetivo do certame era imprimir melhorias no sistema, e que essas melhorias eram o conjunto de proposições feitas por Lerner, a Comissão de Licitação resolveu reorganizar o sistema por áreas operacionais. Esse conceito só aparece no Edital; jamais existiu na proposta de Lerner.

Entretanto, conforme escalrecido nos depoimentos, principalmente no depoimento do presidente da comissão, esta não decidia, apenas conferia legitimidade e formalidade às decisões tomadas pela Procuradoria do Município e pela Nittrans, responsáveis, respectivamente, pelas modelagens jurídica e

técnica do Edital. Também ficou comprovado somente no segundo depoimento do ex-presidente da Nittrans, que o Projeto Básico do certame, teve influência do modelo adotado no ano anterior na capital do Estado. Ressalte-se que o caso carioca contara com a participação de Sinergia, que, através do Setrerj, também passou a atuar no processo licitatório de Niterói, conforme restou comprovado nos estudos técnicos do sistema atual que instruíram a licitação.

E foi pelo conflito de abordagens, de Lerner e daquele adotado na capital fluminense, que o processo licitatório acabou dando à política de transporte um caminho diferente daquele que o Município perseguia havia duas décadas, desde quando elaborou o PITT. Afinal, apesar da Nittrans anunciar que o objetivo do certame seria transformar o sistema desorganizado e eficiente de Niterói para um sistema otimizado e eficiente, detalhado por Lerner, o que na verdade acabou prevalecendo foi a lógica e a abordagem trazida do Rio de Janeiro. Afinal, enquanto a proposta de Lerner ignorava a composição empresarial e a divisão do mercado entre as operadoras, porque partia de um projeto estritamente técnico, insensível às questões conjunturais de natureza político-econômica, já que baseado tão somente nos princípios de pesquisa operacional, visando conferir eficiência ao sistema (e, por isso, precisando romper com práticas historicamente adotadas na cidade); a abordagem trazida para Niterói, ao contrário, carecia de maior sofisticação técnica, não conseguindo justificar do ponto de vista estritamente da engenharia de transportes algumas proposições, a começar pelos critérios de subdivisão do mercado por áreas. Senão vejamos.

A abordagem do caso carioca – e transposta para Niterói – deu-se por definição de três áreas operacionais, sendo duas exclusivas para cada consórcio e uma área comum aos dois, isto é, onde concorreriam entre si (vide **Figura 3**). Mas não foram explicitados no Edital, tampouco nos estudos que o fundamentam, a finalidade e os critérios segundo os quais foram definidas essas três áreas operacionais. Observa-se, contudo, que coincidem com as áreas de atuação das operadoras que já exploravam o serviço por permissão, notadamente quanto às áreas das empresas líderes de cada um dos consórcios, a saber: a Ingá tem reserva de mercado das Linhas do Fonseca, Baldeador, Caramujo, Santa Bárbara e Tenente Jardim; e a Pendotiba, que já explora com exclusividade as linhas da Área II, exceto Jurujuba, Charitas, São Francisco e Cachoeira. Com essa divisão, a empresa Araçatuba teria desvantagem, pois atuava na área onde os dois consórcios concorreriam (e talvez estivesse nesse aspecto o motivo pelo qual essa empresa operadora não conseguiu, ao tempo de organização dos consórcios, formalizar sua participação, tendo ingressado formalmente no consórcio Transnit somente após concluído o certame, o que foi alvo de muito questionamento da CPI).

Figura 3: Áreas Operacionais de Niterói propostas no Edital de Licitação



A manutenção do *status quo* existente no momento da licitação consistiria na preservação da composição proporcional do mercado a partir das mesmas empresas, que passariam a ser representadas por um consórcio e/ou de sua empresa líder, conforme disposto no Edital, *in verbis*:

8.03.2 - *As sociedades consorciadas apresentarão instrumento público ou particular de compromisso de constituição do consórcio, subscrito por todas elas, indicando a sociedade líder, que será a responsável principal, perante o Município, pelos atos praticados pelo consórcio, sem prejuízo da responsabilidade solidária prevista no item 8.03.5 a seguir. A sociedade líder terá poderes para requerer, transigir, receber e dar quitação.*

8.03.2.1- *O instrumento de constituição de consórcio de que trata o item 8.03.2 deverá indicar o percentual de participação de cada empresa no consórcio (os grifos não constam no original).*

A representação das empresas pela empresa líder do Consórcio constituiu a Cláusula 3.1 dos contratos; a responsabilidade solidária, na Cláusula 4.2; a definição da participação proporcional de cada empresa nas áreas comuns, nas Cláusulas 5.1 e 5.2 e a instituição de contabilidades independentes e a reserva de áreas seletivas para cada empresa, na Cláusula 5.2.

O percentual de participação de cada empresa no consórcio deu-se em razão do número de veículos, assim, mesmo que um dia viesse a ser implantado o Projeto Lerner, seriam alocados nas linhas-troncais os veículos de cada empresa de forma proporcional à frota que cada uma exibia ao entrar no consórcio, preservando-se as áreas seletivas de cada uma, pelas linhas alimentadoras, de sorte que nos eixos-viários principais da rede nos quais seriam implantados corredores, não haveria efetiva concorrência, mas uma operação acertada entre as empresas.

Tal constatação impede a CPI de abandonar a hipótese de formação de cartel e/ou de favorecimento das operadoras de Niterói. Afinal, restou provado que as empresas participaram indiretamente dessa

Mas o Edital impedia que uma mesma empresa participasse da concorrência em mais de uma área, por motivos óbvios: primeiro, porque é vedado na lei de licitações; segundo, porque deixaria de haver concorrência na Área III (por exemplo: atuando pelos dois consórcios, a empresa Araçatuba teria maior domínio na área de concorrência, visto ser essa sua área de mercado).

Figura 5: Efetiva Área de Concorrência (em rosa) até o Largo da Batalha.



Portanto, a grande beneficiada pela subdivisão do mercado conforme proposto pela Procuradoria e Nittrans, com diminuição significativa da área que deveria ser de concorrência, foi a empresa Pendotiba, que manteve o monopólio das Zonas Oceânica, de Pendotiba e, principalmente, do Largo da Batalha, já exploradas por suas linhas no momento da licitação.

1.2. Tarifas X Concorrência

Outro indício de que a finalidade da licitação era, ao contrário do divulgado, minimizar a concorrência, mantendo o *status quo* existente naquele momento, está presente na contradição entre o que no Edital consta e o que fora proposto por Lerner a respeito de tarifas diferenciadas e descontos. Senão vejamos.

Disposto no Edital –

Item 17.04 – O concessionário não poderá praticar tarifa diferente da autorizada;

Item 17.06.1 – A tarifa modal do serviço convencional de transporte coletivo será igual ao valor da tarifa do bilhete único.

Disposto no Projeto Lerner –

A bilhetagem também deve possibilitar tarifas diferenciadas em períodos e trajetos pré determinados (Anexo II, p. 15).

O poder público pode estabelecer tarifas diferenciadas, segundo horários pré-estabelecidos, especialmente nos entre picos, segundo a tipologia das linhas e forma de pagamento, visando o interesse público e a produtividade do sistema (Anexo II, p. 64).

Portanto, se tivesse visado o interesse público e a produtividade do sistema, mesmo adotando o bilhete único, o Edital deveria ter permitido a adoção de tarifas diferenciadas e até mesmo definido como critério de maior peso para escolha da melhor proposta técnica o maior desconto dado à tarifa vigente à época, mera referência para os licitantes.

É assim que está sendo feito em Porto Alegre: o licitante vencedor em cada uma das áreas operacionais que estão sendo licitadas será o que atender às exigências feitas no Edital e que oferecer o serviço pela menor tarifa. O poder concedente verificará a tarifa média ofertada por cada licitante vencedor para operar o sistema municipal com tarifa única.

Da mesma forma o Município de Aracaju promoveu licitação de serviços de ônibus tendo como critério menor tarifa, por determinação do Tribunal de Contas.

No Distrito Federal, também no fim do ano passado a empresa Pioneira em processo licitatório ofereceu tarifa de R\$ 2,36 quando a tarifa praticada já chegava a R\$ 3,00.

Em Florianópolis a licitação está visando a modicidade tarifária (valor-referência de R\$ 2,60) e a redução do trabalho informal, oferecendo uma tarifa social de R\$ 1,60 a quem se cadastrar com carteira assinada e renda familiar mensal de até dois salários mínimos, objetivando atender por volta de 50 mil pessoas.

Não havia motivo para que o Município negligenciasse no tocante à modicidade tarifária, o que demonstra uma lógica estritamente empresarial na formatação do Edital. Quando provocado, em audiência na CPI, a manifestar-se sobre o tema, o ex-Procurador Geral do Município alegou não ter o entendimento de que a modicidade seja princípio obrigatório de licitação de transporte, tendo em vista o comprometimento da qualidade do serviço, como se não fizesse parte do ordenamento jurídico pátrio a Lei 8.987, de 13/02/1995, que em seu art. 6º. § 1º define como serviço adequado “*o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas*”.

O lógico e mais benéfico para o usuário de transporte seria a adoção de um critério que contemplasse a menor tarifa. Neste caso o poder público iria estabelecer um teto para a tarifa, ou seja um valor máximo para o valor da passagem, podendo ser o próprio valor praticado à época de R\$ 2,75 e a empresa/consórcio que apresentasse menor valor ganharia a concessão. Poder-se-ia até, conjugar menor tarifa com critérios técnicos. Porém é muito equivocado e lesivo ao cidadão a omissão do critério tarifário. Importante frisar que nenhum representante do governo, responsável pela licitação em tela consegue argumentos técnicos razoáveis para desprezar a possibilidade de menor tarifa. Se valem apenas

do discurso de que os critérios forma escolhas de cunho político e discricionárias do administrador público.

Diante disso é importante citar a seguinte fala do Sr. Bruno Navega:

Bruno Lessa: Com relação ainda em relação ao edital, por que os critérios técnicos: tamanho de garagem, tamanho de frota, idade da frota, disponibilidade, experiência em operar sistema de transporte; por que não foram simplesmente obrigações contratuais das empresas, mas entraram como critério. Por que o estudo da comissão mostra que em vários municípios que foram feitas a licitação do transporte o principal valor utilizado foi o menor valor de tarifa. Em Porto Alegre foi assim, em Florianópolis, Aracaju, Distrito Federal, não me lembro em Goiana, tenho quase convicção que foi assim e em Niterói não se discutiu esse critério e há um documento na licitação com o argumento que em São Pedro da Aldeia foi feito dessa forma e que a empresa que ofereceu um preço muito reduzido da tarifa em seis meses não conseguiu mais operar e foi um processo muito frustrante naquela cidade. Mas me parece que Brasília, Aracaju, Porto Alegre, Florianópolis se parecem muito mais com Niterói, do que São Pedro da Aldeia. Por que foi opção da Procuradoria, NitTrans ou qualquer órgão da prefeitura de se colocar o valor da tarifa como critério principal da licitação, para aí sim beneficiar a população. Porque os critérios adotados não há nenhum que de fato beneficie a população porque o valor da tarifa continua o mesmo que praticado.

Bruno Navega: Primeiro que essa foi uma decisão política e técnica dos órgãos depois de reuniões com Jaime Lenner, prefeito, a NitTrans e a Procuradoria. A exemplificação com o município de São Pedro da Aldeia ao meu parecer, serviu apenas de fundamento para que o poder público, o governante até então, na verdade, não tinha legitimidade democrática para fazer essas diferentes ponderações, e melhor definir quem ia operar o sistema de transporte (...)

Ainda neste tema disse o Ex-Presidente da Nitrans Sérgio Marcollini em depoimento à CPI:

Bruno Lessa: Em várias cidades do Brasil que vem realizando o processo de licitação das linhas de ônibus, tem um processo exigido pela constituição, e que aos poucos vai sendo realizada. Verificamos que o principal critério utilizado, seja isoladamente, não que eu concorde que seja o melhor, mas acho fundamental. Cidades como Porto Alegre, Florianópolis, Distrito Federal como um todo, Aracaju, Goiânia, utilizaram o critério da menor tarifa. Algumas só com menor tarifa, como Brasília e outros combinando a questão tarifária com critérios técnicos. Por que a opção de Niterói de não optar por essa questão tarifária, que possibilitaria talvez a população pagar hoje uma tarifa reduzida se alguma

empresa ou consórcio entendesse conseguir operar esse sistema a uma tarifa menor que dois e setenta e cinco.

Sergio Marcollini: Nós nos baseamos no modelo do Rio. Na verdade, ninguém inventa a roda. A gente vai se... A tendência que esse processo, com as opções que vamos fazendo, vamos aprimorando. Na verdade, o nosso, nós fizemos a licitação do Rio em adotarmos esse procedimento técnico, fizemos uma revolução quando comparado com o do Rio. O nosso edital já tem, representa algum avanço com o do Rio de Janeiro, mas ele adota basicamente a mesma linha e a mesma concepção do Rio de Janeiro.

Bruno Lessa: Mas foi uma escolha da NitTrans essa?

Sergio Marcollini: Foi uma escolha do governo.

Não é aceitável que em uma licitação desse porte, que estabelece a prestação de um serviço tão fundamental pelo prazo de 20 (vinte) anos, seja feita com base em critérios políticos. A definição de critérios com parâmetros técnicos é fundamental para garantir a eficiência do serviço que será prestado após a licitação.

Resta evidente que a cláusula 17.06.1 do contrato de concessão entre prefeitura e consórcios é lesiva ao consumidor, pois restringe no âmbito da competição no curso da licitação a possibilidade de tarifa mais módica para o usuário

Mas o ex-Procurador confirmou em seu depoimento à CPI que o objetivo do certame era, mesmo, implantar o projeto elaborado por Lerner.

Entretanto, ficou comprovado pela análise feita pela CPI do estudo de viabilidade econômico-financeira elaborado pela Nittrans que, observando-se a programação de investimentos para os licitantes vencedores, seguramente não foi alvo do certame a implantação do projeto Lerner, ao contrário: o que objetivamente entrou nos cálculos foi a frota de veículos novos (do tipo *Low-Entry*), mais a frota existente e ainda corrigida em 1,7% ao ano, preservando-se, então, o mercado nas condições em que se encontrava, tendo prevalecido a abordagem dada no Rio de Janeiro, ao invés da abordagem de Jayme Lerner. Senão vejamos:

A frota necessária na proposta de Lerner era constituída de:

- 161 veículos *Low-Entry*,
- 310 veículos convencionais e
- 39 veículos Micro-ônibus.

Os preços desses veículos eram, na época, respectivamente:

- Veículos *Low-Entry* – R\$ 420.000,00,
- Veículos convencionais – R\$ 280.000,00 e
- Veículos Micro-ônibus – R\$ 200.000,00 mil.

Como a idade máxima da frota passou a ser de 10 anos e o prazo da concessão, 20 anos, o estudo de viabilidade deveria considerar a renovação da frota, a partir do 10º ano, totalizando R\$ 324.440.000,00, conforme se demonstra a seguir:

Demonstrativo do cálculo do investimento necessário para aquisição da frota, segundo Lerner:

- 161 veículos *Low-Entry* x R\$ 420.000,00 x 2 (incluída a reposição da frota) = R\$135.240.000,00;
- 310 veículos convencionais X R\$ 280.000,00 X 2 (incluída a reposição da frota) = R\$173.600.000,00
- 39 veículos Micro-ônibus X R\$ 200.000,00 X 2 (incluída a reposição da frota) = R\$15.600.000,00

TOTAL DE INVESTIMENTO DO PROJETO LERNER: R\$ 324.440.000,00.

Ocorre que a CPI constatou que no estudo de viabilidade o investimento discriminado pelo presidente da Nittrans, que assina o documento, foi de R\$ 645.624.000,00 (99% a mais do que proposto por Lerner), sendo prova material dessa constatação as seguintes tabelas que integram a memória de cálculo do referido estudo:

- Tabela 2 - Fluxo de Caixa - Lote 1: R\$ 316.167.600,00;
- Tabela 8 - Total do Investimento em Frota - lote 1: R\$ 316.167.600,00;
- Tabela 10 - Fluxo de Caixa - lote 2: R\$ 329.456.400,00;
- Tabela 16 - Total de Investimento na Frota - lote 2: R\$ 329.456.400,00.

No estudo de abril/2011, elaborado por Sinergia por contratação do Setrerj, e que serviu para orientar o certame, ficou consignado que a frota total existente em 2010 no Município era de 766 veículos, sendo 546 veículos convencionais ou micromaster e 126 micro-ônibus (naquela altura ainda não havia veículos dos tipo *Low-Entry*).

Verificando-se o valor da frota existente naquele ano, se constituída inteiramente de veículos novos, tem-se:

- 546 x R\$ 280.000,00 = R\$ 152.880.000,00
- 126 x R\$ 200.000,00 = R\$ 25.200.000,00
- Total: R\$ 178.080.000,00

Considerando a renovação da frota a partir do décimo ano, tem-se dobrado o investimento, totalizando: R\$ 356.160.000,00. Contudo, tal valor ainda corresponderia a apenas 55,17% do valor total de investimento na frota considerado no estudo.

Como estava programada a entrada anual de 25 novos veículos do tipo *Low-Entry* na área de cada consórcio até se atingir a meta de 125 veículos em 5 anos, a CPI verificou qual o investimento necessário para adquirir essa frota nova:

- 125 veículos x R\$ 420 mil x 2 (incluída a reposição) x 2 (para os 2 consórcios) = R\$ 210.000.000,00.
- Total = R\$ 356.160.000,00 + R\$ 210.000.000,00
- Total = R\$ 566.160.000,00

Como o valor total do investimento na frota adotado no cálculo de viabilidade foi de R\$ 645.624.000,00, mesmo considerando-se toda a frota existente à época, mais os novos veículos do tipo *Low-Entry*, e a renovação de tudo isso a partir do 10º ano do prazo de concessão, ainda assim, verifica-se uma diferença (a maior) de R\$ 79.464.000,00 (14,6% do valor considerado no estudo de viabilidade como investimento em frota).

Essa diferença corresponde ao valor de 284 novos veículos convencionais, ou seja: 142 veículos reservas, já considerando sua renovação a partir do 10º ano. Com isso, a frota efetivamente considerada no estudo de viabilidade foi:

- 250 veículos do tipo *Low-Entry*;
- 546 veículos convencionais;
- 126 micro-ônibus e
- 142 veículos convencionais de reserva.

Total: 1.064 veículos (39% a mais do que a frota existente e 108% a mais do que a frota proposta por Lerner).

39% a mais de frota significa crescimento do número de ônibus à taxa de aproximadamente 1,7% ao ano ao longo de 20 anos de concessão, o que equivale a 13 novos ônibus a cada ano.

Fica, portanto, comprovado, que, apesar de parecer ter sido o projeto Lerner o objeto da licitação, na verdade o trabalho do festejado urbanista foi mero recurso de *mise-en-scène* da decisão, pois o que foi licitado verdadeiramente foi o sistema atual, considerando, inclusive, taxa de crescimento da frota de 1,7% ao ano.

Esses números comprovam que o Projeto Lerner era absolutamente incompatível com a programação de investimentos pelo Município, portanto, não podia ser o objeto, nem a finalidade da concessão, pois se o fosse, ainda pior, porque o estudo de viabilidade que serviu para orientar o certame, teria cumprido a função de afastar ainda mais possíveis concorrentes, pois apresentou indicadores de viabilidade muito piores do que o que tenderia a ocorrer, de fato, se os licitantes vencedores precisassem investir apenas a metade do que estava ali programado.

Ressalte-se também que o exagerado investimento programado para a frota teria servido para diminuir o valor de outorga das empresas, dados os indicadores de viabilidade inferiores ao que seriam, de fato, se não houvesse a necessidade dos investimentos ali programados.

Ocorre que ao duplicar a frota proposta por Lerner, a decisão da Nittrans não somente teria jogado por terra a finalidade de minimizar a frota e de imprimir eficiência ao sistema, como, principalmente oneraria de forma muito significativa o objeto da licitação – o que acabaria repercutindo em piores indicadores de viabilidade –, mas, principalmente, teria agravado o quadro atual de perspectiva de crescimento do custo quilométrico, o que acaba repercutindo em tarifa maior para o usuário.

2. Análise dos Critérios de Avaliação das Propostas Técnicas Constantes do Edital.

O processo licitatório deu-se pela disputa de dois concorrentes por área operacional, quais sejam:

- Área Operacional I: Viação Nossa Sra. de Lordes S/A (203 ônibus) e Consórcio Transnit (315 ônibus);
- Área Operacional II: Empresa Real Auto Ônibus Ltda. (482 ônibus) e Consórcio Transoceânico (398 ônibus).

As propostas dos concorrentes foram analisadas quanto aos seis pontos ou critérios de avaliação da proposta técnica. Apresenta-se a análise de cada um pelo método desconstrutivo, isto é, a partir dos critérios de pontuação estabelecidos, procura-se decompô-lo considerando os parâmetros operacionais do caso concreto (em torno da escala média municipal, com o objetivo de identificar como e porque a

Comissão de Licitação teria definido aquela forma de pontuar, ou seja: explicitar quais tenderiam a ser os efetivos critérios da decisão, capazes de oferecer maior verossimilhança.

- **Experiência na operação de transporte coletivo regular (Peso 1)**

Neste critério, as empresas de fora do Município que concorreram, apresentaram uma experiência de 10 anos cada, enquanto as operadoras de Niterói, 20 anos, incluindo o tempo da prorrogação das permissões a partir de 1997 e que suscitou a determinação da justiça para execução de licitação com o fito de regularizar a situação do serviço coletivo de ônibus no Município.

Ressalte-se que a empresa que, isoladamente, recebeu maior pontuação foi a empresa Real, que apesar de operar a metade do tempo das concorrentes que operavam no Município, apresentou uma frota 21% maior do que o Consórcio Transoceânico, mas como não se articulou com nenhuma empresa (nem mesmo a Araçatuba), não conseguiu boa pontuação.

Ocorre que o Edital parece ter sido montado para atribuir a nota máxima (10) ao concorrente que oferecesse durante 20 anos ininterruptos uma frota de 350 veículos, totalizando os 84.000 pontos. Um indício pelo seguinte cálculo: 350 veículos x 12 meses x 20 anos = 84.000 pontos. Ressalte-se que tal frota (350) que teria sido considerada implicitamente nos cálculos é equivalente à metade da frota municipal, portanto, o critério teria sido incluído para se ajustar à situação real, dividindo-se o mercado municipal em dois grandes grupos de empresas que deveriam associar-se para garantir escala, e isso tenderia a dificultar a entrada de um operador estranho e isolado que não conseguiria associar-se às empresas locais, vez que já organizadas em torno dos dois consórcios durante a fase de estudos preparatórios.

O resultado da avaliação desse critério é visto na **Tabela 1**.

Tabela 1: Resultado de avaliação das propostas segundo o critério “Experiência”

Concorrente	Anos	Pontos
Viação N. Sra. de Lorde S/A	10	0,0 (zero)
Consórcio Transnit	20	7,5
Real Auto Ônibus Ltda.	10	5,0
Consórcio Transoceânico	20	10,0

Cabe a comissão fazer a seguinte pergunta: qual a vantagem ou benefício objetivo para o município e para o usuário de transporte público contar com operadores que atuam há 20 anos em relação aos que atuam há 10 anos?

Por certo, nenhuma. Não há justificativa para um edital que não considere no critério experiência uma empresa que atua há 10 anos, com frota de 203 ônibus. A Viação Nossa Senhora de Lourdes S/A não foi pontuada nesse item.

Não é razoável a afirmativa de que 10 anos de operação no município do Rio de Janeiro, não qualifiquem uma empresa do ponto de vista de experiência a atuar em Niterói. Partindo dessa premissa, se 10 anos de experiência no Rio já qualifica uma empresa a atuar em Niterói, por que se fixou 84.000 pontos, que equivale a uma operação de 350 ônibus por 20 anos, ao invés de 42.000 para a pontuação máxima (10 pontos)?

- ***Experiência com bilhetagem eletrônica (Peso 1)***

Neste item, todas as concorrentes obtiveram a pontuação máxima, visto atuarem desde 2005 com bilhetagem eletrônica.

O resultado da avaliação desse critério é visto na **Tabela 2**.

Tabela 2: Resultado de avaliação das propostas segundo o critério “Bilhetagem”

Concorrente	Período	Pontos
Viação N. Sra. de Lordes S/A	2005/2012	10,0
Consórcio Transnit	2005/2012	10,0
Real Auto Ônibus Ltda.	2005/2012	10,0
Consórcio Transoceânico	2005/2012	10,0

- ***Prazo para Disponibilização da Frota (Peso 1)***

Neste item, também todas as concorrentes obtiveram a pontuação máxima, visto terem prometido disponibilizarem a frota em até 10 dias

O resultado da avaliação desse critério é visto na **Tabela 3**.

Tabela 3: Resultado de avaliação das propostas segundo o critério “Prazo para Disponibilização da Frota”

Concorrente	Prazo	Nota
Viação N. Sra. de Lordes S/A	10 dias	10,0
Consórcio Transnit	10 dias	10,0
Real Auto Ônibus Ltda.	10 dias	10,0
Consórcio Transoceânico	10 dias	10,0

- ***Pontuação para a Idade da Frota (Peso 2)***

Este item merece atenção especial, porque teve peso 2 (ou 20% do total da pontuação da proposta técnica). Por este item, a Comissão de Licitação pretendia pontuar com a nota máxima a concorrente que tivesse a idade média da frota até 4 anos, tendo definido apenas 4 categorias (vide **Tabela 4**), a saber:

Tabela 4: Classes para pontuação do critério “Idade da Frota”

Idade média da frota	Pontos
Até 4 anos	20
Entre 4 a 4,5 anos	10
Entre 4,5 a 5 anos	5
Acima de 5 anos	0

O resultado da avaliação desse critério é visto na **Tabela 5**.

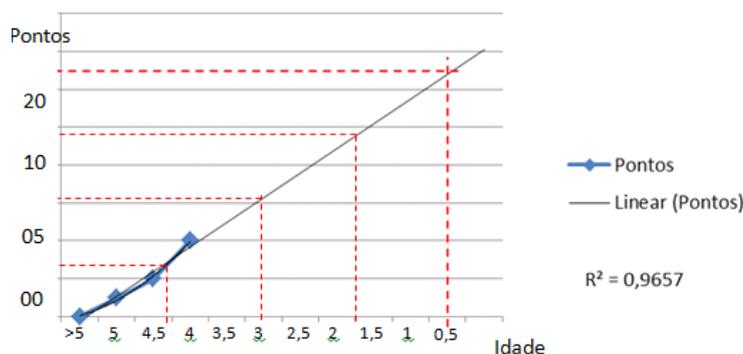
Tabela 5: Resultado de avaliação das propostas segundo o critério “Idade da Frota”

Concorrente	Idade (anos)	Pontos
Viação N. Sra. de Lordes S/A	0,48	20
Consórcio Transnit	3,55	20
Real Auto Ônibus Ltda.	2,57	20
Consórcio Transoceânico	2,01	20

A Comissão sabia previamente, através dos estudos desenvolvidos por Setrerj/Sinergia e que subsidiaram a decisão, que a idade média da frota municipal era de 4,5 anos em 2011. Percebe-se, então, que as operadoras reduziram ainda mais a idade média da frota enquanto era montado o processo de licitação. Mas não havia motivo para deixar-se de pontuar melhor as concorrentes que oferecessem uma frota ainda mais nova, porque isso se reflete na eficiência do sistema, na qualidade para o usuário e é anunciado pelas próprias empresas como importante atributo (e isso ficou evidente no depoimento à CPI do líder do Consórcio Transoceânico, que se orgulha em anunciar que a frota niteroiense é uma das mais novas do Brasil).

Mantido o intervalo adotado (0,5 ano), o número de classes de pontuação (4) e a correlação linear com os pontos atribuídos, tem-se a linha de tendência que explica a variância dos dados em 96,6% (vide R^2 no **Gráfico 1**). Projetando-se a escala adotada e a equação linear de correlação com a pontuação, uma concorrente que oferecesse uma frota com idade média de 6 meses de idade, obteria 20 pontos, duas vezes mais do que a Pendotiba, por exemplo.

Gráfico 1: Pontos para a Idade da Frota



Ou, na forma de Tabela:

Idade média da frota	Pontos
Até 1,5 anos	20
Entre 1,5 a 3,0 anos	10
Entre 3,0 a 4,5 anos	5
Acima de 4,5 anos	0

Assim, mantidas as 4 categorias para pontuação, conforme entendeu a Comissão, mas ampliando a escala adotada para pontuar frotas a partir de 0,5 ano de idade, teria sido a seguinte pontuação obtida pelas concorrentes:

Tabela 6: Projeção do resultado de avaliação das propostas segundo o critério “Idade da Frota”, considerando categorias mais detalhadas de idade.

Concorrente	Idade (anos)	Pontos
Viação N. Sra. de Lordes S/A	0,48	20
Consórcio Transnit	3,55	5
Real Auto Ônibus Ltda.	2,57	10
Consórcio Transoceânico	2,01	10

Se o Edital de Licitação entende que ½ ano é tempo suficiente para caracterizar envelhecimento da frota, a ponto de atribuir 20 pontos para frota de até 4 anos; 10 pontos para frota entre 4 anos e 4,5 anos; 5 pontos para frota entre 4,5 e 5 anos e não pontuar frota com mais de 5 anos, por que não definiu outras categorias para menores idades, de modo que o processo licitatório pudesse induzir a aquisição de uma frota com menos de um ano, como foi a proposta da Viação N. Sra. de Lourdes?

Não parece lógico uma empresa que oferece veículos com menos de ½ ano de idade ter a mesma pontuação que sua concorrente que oferece frota 7 vezes mais velha, isto é, com 3,55 anos. Não é

razoável que no critério idade da frota aja uma discrepância tão grande de tempo de vida dos veículos na mesma faixa de pontuação.

Mais uma vez fica claro que o edital favorece os consórcios que hoje operam o sistema de transporte da cidade.

- **Conhecimento do Sistema (Peso 2)**

Esse item precisa merecer maior atenção, dado peso atribuído (2), equivalente a 20% da pontuação total da proposta técnica.

Trata-se de avaliação inteiramente subjetiva, assumido pela própria Comissão de Licitação em seu relatório conclusivo que acompanha a Ata da Concorrência de 30/03/2012.

O resultado da avaliação desse item é visto na **Tabela 7**.

Tabela 7: Resultado de avaliação das propostas segundo o critério “Conhecimento do Sistema”

Concorrente	Nota	Pontos
Viação N. Sra. de Lordes S/A	6,5	10
Consórcio Transnit	8,0	20
Real Auto Ônibus Ltda.	6,5	10
Consórcio Transoceânico	9,5	20

Note-se, então, que em relação ao quesito “idade da frota”, avaliado objetivamente, o quesito “Conhecimento do Sistema”, de apreciação subjetiva, foi o que distinguiu as operadoras de Niterói a obterem o dobro de pontuação de suas concorrentes.

- **Disponibilidade de Garagem (Peso 3)**

Este item merece especial atenção, visto ter representado 30% da nota da proposta técnica. Pelos critérios de pontuação da Nota da Proposta Técnica, um licitante que oferecesse propriedade com área de 90m² por veículo obteria 30% da pontuação total, mas se oferecesse 89,99m², só poderia obter a pontuação máxima de 85 pontos, o que representa uma perda de 10,5 pontos (ou 10,5%) da nota total da proposta.

O quadro de pontuação prevista para esse item é visto na **Tabela 8**.

Tabela 8: Resultado de avaliação das propostas segundo o critério “Área de Garagem”

Área (m ² /Veículo)	Pontos
Acima de 90	30

Entre 70 e 90	15
Entre 50 e 70	5
Menor que 50	00

Repare que não pontuaria o licitante que oferecesse menos de 50m^2 , apesar da área média ocupada por um veículo girar em torno de 30m^2 . Por outro lado é curioso como a pontuação máxima considera o nível de excelência: pontua com o dobro de pontos ao licitante que oferecesse acima de 90m^2 , isto é: 3 vezes a área média de um veículo.

Já se sabia previamente ao Edital que entre as operadoras sediadas no Município apenas a empresa Pendotiba poderia atingir tal nível de excelência ou ociosidade, porque sua garagem em Várzea das Moças tem área de $43.328,31\text{ m}^2$, o que equivale para uma frota de 200 veículos, $216,64\text{ m}^2/\text{veículo}$ (**Figura 6**), distorcendo a área média de garagens exageradamente.

Figura 6 – Vista Aérea da Garagem da Pendotiba: $216,64\text{ m}^2/\text{veículo}$



É importante ressaltar que $0,01\text{m}^2$ (um centímetro quadrado) seria suficiente para rebaixar a pontuação de um licitante. E ainda que pudesse ser considerada uma hipótese muito pouco provável a ocorrência de um licitante reclamar ou depender de tão desprezível quantidade de área para obter maior pontuação nesse item, foi o que aconteceu no caso em tela: a empresa Ingá conseguiu obter 15 pontos porque contou com apenas $0,03\text{m}^2$ (três centímetros quadrados) acima do limite máximo da categoria inferior, 70m^2 por veículo, o que rebaixaria sua pontuação para apenas 5 pontos.

O resultado da avaliação desse item é visto na **Tabela 9**.

Tabela 9: Resultado de avaliação das propostas segundo o critério “Área de Garagem”

Concorrente	Área ($\text{m}^2/\text{Veículo}$)	Pontos
Viação N. Sra. de Lordes S/A	0,00	0

Consórcio Transnit	70,03	15
Real Auto Ônibus Ltda.	0,00	0
Consórcio Transoceânico	142,62	30

A própria Comissão fez a observação de que a área de um dos imóveis oferecidos, na Alameda São Boaventura, foi apurada através das fichas de lançamento do IPTU, o que contraria o Edital, que obrigava a comprovação da área total de garagem por apresentação de escrituras públicas dos imóveis, mas estas apresentavam diversas medidas que dificultaram os trabalhos da comissão. Ou seja: como a Comissão não conseguiu calcular a área total da garagem da Ingá, resolveu ela mesma diligenciar junto à Secretaria de Fazenda para instruir com outros dados a proposta técnica do Consórcio Nittrans. A CPI não pode deixar de encaminhar a constatação para o Ministério Público verificar se está ou não afastada a hipótese de advocacia administrativa em favor da empresa Ingá no certame. Até porque a diligência deu-se nesse quesito para esse licitante, mas não foi feita em outros quesitos para outros licitantes, nem quando entraram com recurso, como será abordado adiante.

Assim, para dois licitantes que oferecessem idêntico valor de outorga (por exemplo: R\$ 7 milhões), aquele que não tivesse 90m²/veículo de terreno em Niterói, ainda que pagasse à vista todo o valor da outorga em única parcela, não poderia vencer da empresa que possuísse 90m²/veículo de área de terreno e que oferecesse apenas 60% do valor da outorga na primeira parcela em 30 dias.

Considerando que 90m² equivale a aproximadamente três vezes a área ocupada por um veículo e considerando que a meta da licitação era, no longo prazo, diminuir a frota de ônibus convencionais em 47%, a questão que nem o ex-Procurador-Geral, nem o presidente da Nittrans, tampouco o presidente da comissão conseguiram esclarecer foi: qual o benefício para o Município e o usuário pontuar-se mais o licitante que oferece mais espaço inútil no longo prazo? Implicitamente, verifica-se, então, por parte do Poder Concedente descrédito em relação ao Projeto de Melhorias, desenvolvido por Lerner, que fundamenta a licitação como a meta a ser alcançada. Meta essa cujos anos-horizontes também não foram definidos, reforçando, assim, para o observador atento, a ideia que o Plano Lerner, tal como o PDTT (de 2007) e o PITT (de 1993), seria mais um recurso de *mise-en-scène* da decisão do que efetivamente uma meta a ser perseguida. O Edital exigia garagem porque a meta não era reduzir a frota à metade, como proposto por Lerner, mas aumentá-la até ultrapassar 1.000 veículos, como já demonstrado.

Teria sido suficiente o indicador de 35m² a 50m²/veículo, o equivalente a pouco mais de uma a uma vez e meia a área ocupada por um ônibus, tornando menos difícil para licitantes de fora encontrarem terreno disponível no curto prazo que dispunham, o que poderia caracterizar vício do Edital por impropriedade na delimitação do universo de proponentes, dado o estabelecimento de índice de capacitação excessivo, favorecendo as operadoras com sede em Niterói. No entanto, nenhum concorrente parece ter questionado tal quesito, o que é de estranhar. Tampouco se sabe de algum questionamento do Ministério Público ou do Tribunal de Contas...

Ressalte-se que a referência a 90 m²/veículo para a pontuação máxima só se poderia ter chegado, uma vez considerada a média de área de garagem no Município, já incluindo a garagem da Pendotiba. Sem ela, a área média de garagem em Niterói é de 69,19 m²/veículo; incluindo a Pendotiba, a área média sobe para 108,77 m², conforme deixam claro as **Tabelas 10 e 11**, abaixo.

Tabela 10 - Área média de garagem em Niterói, incluindo a Pendotiba.

Garagem por Consórcio	Área (m2)	Veículos	m2/Veículo
Transnit	25.700,00		
R. São Lourenço, n. 300, 302, 304 e 306	4.837,00	357	71,99
R. Miguel Lemos e São Diogo, Lote 159D	1.900,00		
R. Miguel Lemos e São Diogo, Lote 3572	1.980,00		
Alameda São Boaventura, 1179A	16.983,00		
Transoceânico	55.335,31		
Est. Do Sapê, Lote 4, Qd. 2	11.327,00	388	142,62
Av. Rui Barbosa, 689	680,00		
Av. Ewerton Xavier da Costa, Lote 9-B	43.328,31		
Total/Média	81.035,31	745	108,77

Tabela 11 - Área média de garagem em Niterói, incluindo a Pendotiba.

Garagem por Consórcio	Área (m2)	Veículos	m2/Veículo
Transnit	25.700,00		
R. São Lourenço, n. 300, 302, 304 e 306	4.837,00	357	71,99
R. Miguel Lemos e São Diogo, Lote 159D	1.900,00		
R. Miguel Lemos e São Diogo, Lote 3572	1.980,00		
Alameda São Boaventura, 1179A	16.983,00		
Transoceânico	12.007,00		
Est. Do Sapê, Lote 4, Qd. 2	11.327,00	188	63,87
Av. Rui Barbosa, 689	680,00		
Total/Média	37.707,00	545	69,19

Portanto, há indícios suficientes para se concluir que teria sido determinante para a definição do critério de pontuação do item “Garagem” o conhecimento prévio da área de garagem das empresas de Niterói, de modo que a inclusão da Pendotiba elevava a área média de garagem do Município (de quase 70m²) em quase 40m². Portanto, ter-se-ia estabelecido o corte médio em 70m² (correspondente à média do Município sem a Pendotiba) para pontuar com 15 pontos, e ter-se-ia considerado a metade da área média acrescida pela Pendotiba (40 m²) para definir as classes acima e abaixo da referência média, pontuando com 30 pontos o licitante com área acima de 90m² e 5 pontos o licitante com pelo menos 50m².

A CPI não pode deixar de observar que a Pendotiba saiu favorecida por ter sido adotada essa pontuação no Edital.

A justificativa de que tal exigência visava à modicidade tarifária, tendo em vista que a garagem em Niterói diminuiria a quilometragem improdutiva devido à menor distância média em relação ao terminal central, como argumentou o ex-Procurador Geral em seu depoimento à CPI não merece acolhimento, visto que o Município vizinho de São Gonçalo oferece em relação ao terminal João Goulart distâncias menores do que garagens oferecidas pela empresa Pendotiba, por exemplo. Além disso, o contrato prevê a possibilidade de serem oferecidos outros serviços, desde que aprovados pelo poder concedente. Assim, a frota de reserva do licitante poderia ser oferecida para a prestação de serviços alternativos que, por subsídio cruzado interno à própria empresa ou consórcio, anulariam na planilha de custo qualquer acréscimo acima da quilometragem improdutiva média das empresas sediadas em Niterói.

A **Figura 7** mostra faixas de terra equidistantes dos terminais João Goulart (existente) e Largo da Batalha (projetado), comparativamente à garagem da empresa Pendotiba.

Figura 7 – Área no contexto regional com potencial de localização superior à localização da Garagem da Pendotiba.



A faixa laranja representa parte da circunferência que tem como centro o terminal João Goulart (Ponto A). A faixa amarela representa a circunferência que tem como centro o terminal Largo da Batalha (Ponto B). Qualquer terreno situado nessas faixas está equidistante do respectivo centro ou terminal. Portanto, como o principal terminal do Município, para o qual convergem todas as linhas radiais, é o terminal João Goulart, qualquer terreno situado no Município de São Gonçalo na faixa laranja estaria em igual condição que a garagem da empresa Pendotiba (Ponto C), no que tange à distância em linha reta até o terminal João Goulart, altamente correlacionada à quilometragem improdutiva, mas estaria em melhor condição ainda, se situado entre a faixa laranja e o referido terminal (Ponto A).

Já a faixa vermelha representa a faixa de solo urbano que estaria equidistante do ponto extremo de Niterói (Ponto D) em relação ao terminal João Goulart. Toda a área delimitada por linha branca tracejada na figura representa solo urbano nos Municípios de São Gonçalo e Maricá que poderia oferecer localizações alternativas competitivas em relação a Niterói, tanto por estarem situadas a distâncias menores do terminal central em comparação ao ponto extremo do Município, quanto por oferecerem menores preços unitários de solo, isto é, por m², do que aqueles praticados em Niterói, o que acaba refletindo, em tese, também na modicidade tarifária.

Esse argumento assume caráter probatório acerca da decisão equivocada por limitar no certame a pontuação de garagens situadas apenas no Município de Niterói quando se verifica a atual despesa com “garagem” da empresa Pendotiba: os sócios majoritários adquiriram solo urbano muito além da necessidade para abrigar sua frota e passaram a cobrar aluguel mensal da concessionária de transporte no valor de R\$ 400.000,00, totalizando R\$ 4.800.000,00, equivalente a 2/3 do resultado líquido do exercício de 2012 daquela empresa. Ressalte-se que o item “garagem” passou a ser muito lucrativo para os sócios majoritários da empresa, pois cinco anos antes essa despesa foi de pouco mais de R\$ 5 mil por ano. E mesmo um ano antes da licitação, quando já haviam resolvido terceirizar a garagem, o aluguel mensal estabelecido em cada um dos contratos com cada sócio era de R\$ 80 mil, reajustável pelo IPCA, porém, paralelamente ao processo licitatório, os proprietários da garagem e sócios majoritários da Pendotiba resolveram reajustar o aluguel em 150%, passando cada um a receber pelo aluguel de sua respectiva cota da garagem R\$ 200.000,00/mês.

Essa operação imobiliária não aparece nos RMO.

Por todo esse exposto, evidencia-se, assim, que a restrição a garagens em outros Municípios teria conflitado com o disposto na Lei 8.666/93, sobretudo em relação ao art. 3º, § 1º, que veda cláusulas ou condições que restrinjam o caráter competitivo da licitação e estabeleçam preferências ou distinções em razão da sede ou domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato, suscitando-se, assim, a nulidade do Edital.

- **Resultado Final da Avaliação da Proposta Técnica**

Após terem sido considerados todos os recursos, que questionavam, sobretudo, o quesito “Conhecimento do Sistema”, alegando-se subjetividade, e “Experiência”, alegando-se maior tempo não computado, o resultado da avaliação das propostas técnicas é dado na **Tabela 12**.

Tabela 12: Resultado final de avaliação das propostas técnicas

Concorrente	Experiência	Bilhetagem	Disponibilidade de Frota	Idade Média da Frota	Conhecimento do Sistema	Garagem	TOTAL
Viação N.	2,5	10	10	20	20	00	62,5

Sra. de Lorde S/A							
Consórcio Transnit	7,5	10	10	20	20	15	82,5
Real Auto Ônibus Ltda.	7,5	10	10	20	20	00	67,5
Consórcio Transoceânico	10	10	10	20	20	30	100

Observa-se que dos seis quesitos, apenas dois foram determinantes para o resultado final: “Garagem”, que agregou até 30 pontos de vantagens ao licitante vencedor e “Experiência”, que agregou até 5,0 pontos. Portanto, objetivamente, foi pelo quesito “Garagem” que as empresas de Niterói tiveram vantagem sobre os licitantes de outros Municípios.

Dispositivos legais infringidos

Lei 8666/93

Art. 3º § 1º É vedado aos agentes públicos:

I - admitir, prever, **incluir** ou tolerar, nos atos de convocação, **cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam** ou frustrem o **seu caráter competitivo**, inclusive nos casos de sociedades cooperativas, **e estabeleçam preferências ou distinções em razão** da naturalidade, **da sede ou domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato**, ressalvado o disposto nos §§ 5º a 12 deste artigo e no art. 3º da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991; (Redação dada pela Lei nº 12.349, de 2010) (EXIGÊNCIA DE GARAGEM EM NITERÓI).

Problemas do Edital de Licitação

O item 9.01 do Edital estipula a necessidade das empresas interessadas em participar da licitação providenciarem, em até 3 (três) dias úteis antes da data fixada para o recebimento e abertura das propostas a prestação de garantia de proposta. Sem esta apresentação prévia de garantia de proposta, não será possível o credenciamento e participação da empresa no certame.

Ocorre que a jurisprudência dos Tribunais de Contas é no sentido de que garantia de proposta, quando admitida, deve ser apresentada quando da realização da licitação e não previamente, isto porque, nos termos da Lei 8.666/93, os documentos de habilitação, na qual se inclui a garantia de proposta, devem ser apresentados na Sessão Pública de recebimento e abertura dos envelopes, de forma a evitar a identificação dos possíveis licitantes e eventuais conluíus entre os mesmos. Dentre as várias decisões neste sentido do Tribunal de Contas da União, é possível citar o Acórdão nº 2074/2012-Plenário.

Ainda quando a garantia de proposta, o item 10.01(C.7.1) estipula a obrigatoriedade de prestação de garantia de 1% do valor estimado do contrato, resultando nos seguintes valores: Área 1 – R\$ 10.023.558,32 e Área 2 – R\$ 12.870.012,55. Assim, para simplesmente participar da licitação, os possíveis interessados necessitam apresentar garantia nos elevados valores citados.

Como valor estimado da concessão foi considerado o total previsto como receitas da concessionária durante os 20 (*vinte) anos de duração da concessão (item 27.02.1 do Edital), ou seja, Área 1 – R\$ 1.002.355.832,00 e Área 2 – R\$ 1.287.001.255,08.

Porém, considerando que os requisitos de qualificação econômica, como a garantia de proposta, têm por objetivo aferir a capacidade da empresa licitante em executar contrato, o procedimento adequado seria o de considerar o valor estimado dos investimentos que os futuros concessionários terão que realizar, da ordem de: Área 1 – R\$ 250.622.400,00 e Área 2 – R\$ 260.853.400,00 (item 27.01 do Edital), que importaram em garantias de propostas nos valores de: Área 1 – R\$ 2.506.224,00 e Área 2 – 2.608.534,00.

Em resumo:

CRITÉRIO ADOTADO NO EDITAL – Área 1 – Garantia da Proposta – 1% do valor estimado da receita do concessionário em 20 anos.	R\$ 10.023.558,32
CRITÉRIO QUE PODERIA TER SIDO ADOTADO – Área 1 – Garantia da Proposta – 1% do valor estimado dos investimentos a serem feitos pelo concessionário.	R\$ 2.506.224,00
CRITÉRIO ADOTADO NO EDITAL – Área 2 – Garantia da Proposta – 1% do valor estimado da receita do	R\$ 12.870.012,55

concessionário em 20 anos.	
CRITÉRIO QUE PODERIA TER SIDO ADOTADO – Área 2 - Garantia da Proposta – 1% do valor estimado dos investimentos a serem feitos pelo concessionário.	R\$ 2.608.534,00

Em conclusão, é possível verificar que o parâmetro empregado no Edital, tomando por base a receita do concessionário nos próximos 20 anos em detrimento de tomar por referência e capacidade de arcar com os necessários investimentos, como seria adequado, pela interpretação teleológica da Lei 8.666/93, resultou em elevados valores de garantia de proposta, que podem ter restringido a ampla participação dos licitantes.

O item 8.03.3 do instrumento convocatório estabelece um prazo para que as empresas consorciadas integrantes do consórcio vencedor cumpram as exigências destinadas à obtenção de licença ambiental para o imóvel (garagem) a ser utilizado. Todavia, não se vislumbra no edital regra idêntica para as empresas que participem de forma individual, sem participantes de um consórcio. Neste sentido, o preenchimento das normas ambientais é obrigatório seja para as empresas reunidas em consórcio seja para a empresa individual.

O item 10.01 (B.1.1) do Edital determina que os licitantes devem apresentar atestado que comprove “...desempenho anterior ... com frota mínima de 180 (cento e oitenta) veículos por dia útil, por prazo igual ou superior a 10 (dez) anos”. Tal cláusula possui duas irregularidades.

A primeira o fato de fazer menção a “atestado” ao passo que o artigo 30, 1º da Lei 8.666/93, preceitua que tal comprovação é feita mediante a apresentação de “atestados”. OU seja, o licitante pode comprovar experiência anterior, compatível com o objeto licitado, através da soma dos quantitativos referentes a contratos pretéritos. Não prever a possibilidade de apresentação de mais de um atestado é limitador a ampla possibilidade de participação das empresas do ramo.

A segunda irregularidade é que a Lei 8.666/93 veda expressamente a exigência de comprovação de atividade com limitações de tempo, que inibam a participação na licitação. Desta forma a exigência de que o licitante comprove experiência em prazo igual ou superior a 10 (dez) anos é desarrazada, impondo restrição à participação de empresas, que embora possuam as condições necessárias para a adequada prestação do serviço, não estejam no referido mercado há pelo menos 10 (dez) anos.

A licitação em tela adotou como parâmetro do julgamento a combinação dos critérios da maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica, nos termos do art. 15, VI, da Lei 8.987/95.

Ocorre que pelo item 16.03 do Edital a ponderação entre os critérios de julgamento se dará da seguinte forma, a proposta relativa à outorga terá o peso 3, enquanto que a proposta técnica terá o peso 7. Ao proceder desta maneira, a Administração deu muito maior ênfase ao critério da técnica do que ao da outorga, aumentando sobremaneira as chances do detentor da melhor técnica ser o vencedor do certame, ainda que não apresente a proposta de outorga mais elevada.

Vale lembrar que os Tribunais de Contas tem jurisprudência no sentido de que a ponderação razoável em certames que combinam técnica a preço seria a concessão de peso 6 (técnica) e 4 (preço), o que não ocorreu no caso ora em análise.

A questão ora suscitada é mais problemática na medida em que se verifica que o objeto da licitação se relaciona a serviços de natureza predominantemente intelectual ou o fornecimento de bens e execução de obras ou a prestação de serviços de grande vulto majoritariamente dependentes de tecnologia nitidamente sofisticada e de domínio restrito que excepcionalmente poderiam justificar tamanha preponderância da “melhor técnica” em detrimento da “maior outorga”.

Neste sentido, os próprios critérios eleitos no instrumento convocativo para a aferição da melhor técnica são elucidativos quanto à ausência de serviços de natureza intelectual, de grande vulto e/ou dependentes de tecnologia sofisticada. Vejamos os critérios de aferição da melhor técnica do licitante fixados no edital; 1 – a combinação da multiplicação do número de veículos e os meses de operação; 2 – a combinação da multiplicação do número de validações com bilhetagem e os meses de operação; 3 – o prazo de disponibilidade da frota a parte da assinatura do contrato; 4 – idade média da frota; 5 – conhecimento do sistema de transporte público de Niterói; 6 – prazo de disponibilidade da área para garagem e oficina.

Portanto, os critérios para a aferição da melhor técnica deixam claro não se tratar de serviços de natureza predominantemente intelectual ou o fornecimento de bens e execução de obras ou prestação de serviços de grande vulto majoritariamente dependente de tecnologia nitidamente sofisticada, que justificassem tamanha relevância da nota de proposta técnica em detrimento da nota da proposta de outorga.

Na verdade, poder-se-ia afirmar até que a Administração poderia ter optado em estipular requisitos mínimos de qualificação técnica, como a experiência anterior, disponibilidade de frota, garagem e oficina, conhecimento do sistema, etc, proporcionais aos serviços a serem contratados, requisitos mínimos estes

que seriam utilizados para a habilitação ou não dos licitantes, adotando-se outro critério de julgamento da melhor proposta que prestigiasse de sobremaneira o interesse público, sagrando-se vencedor, por exemplo, quem oferecesse o “menor valor da tarifa” (art. 15. I, da Lei 8.987/95), o que beneficiaria diretamente a população, ou o “menor valor de outorga”(art. 15, II ou VII, da Lei 8.987/95), que beneficiaria indiretamente os munícipes, na medida em que poderia gerar recursos para o Poder Público investir nos sistemas públicos de transportes.

Outro aspecto que merece ser comentado são os critérios de pontuação da proposta de valor de outorga. A nota para as propostas de outorga são concedidas mediante a conjugação de dois critérios. Primeiramente a proposta de outorga será pontuada conforme a tabela constante do item 16.04.2, que estabelece a pontuação de 100 pontos para a maior valor oferecido; 90 pontos para o segundo melhor; 80 pontos para o terceiro e 70 pontos para os demais valores ofertados. Num segundo momento os referidos pontos concedidos serão multiplicados conforme previsto na tabela do item (16.04.3), que varia de 1.0 quando 80% ou mais do valor da outorga for pago em 30 ou menos dias, até 0,20 no caso de 20% ou mais do valor da outorga for pago entre 90 e 120 dias.

O problema é que a conjugação dos fatores acima citados não assegura que seja concedida a maior pontuação para a proposta de outorga de valor mais elevado.

Uma simples simulação ajuda a entender a questão. Imaginemos que a proposta de maior valor oferecida seja na ordem de R\$ 10 milhões, com pagamento de 50% deste valor em até 60 dias. Pela conjugação das pontuações previstas nos itens 16.04.2 e 16.04.3 a nota auferida seria de 50 (**100** pontos pela apresentação da proposta mais elevada, multiplicados por 0,5). Por outro lado imaginemos que a segunda proposta de valor mais elevado seja na ordem de 5 milhões, mas com pagamento de 80% deste percentual de 30 dias, a nota concedida seria de 90 (90 pontos pela segunda proposta de valor mais elevado multiplicado por 1)

Veja-se a incongruência a proposta de 5 milhões, com pagamento de 4 milhões em 30 dias, seria contemplada com nota 90. Já a proposta de 10 milhões com pagamento de 5 milhões em 60 dias, receberia nota 50!

É patente que as regras estabelecidas não assegurem a maior pontuação para a proposta de outorga de maior vulto. Tal panorama poderia ser diferente caso a Administração tivesse optado por conceder pontos para as propostas de outorga mediante a concessão da nota 100 para aquela de maior valor, com a concessão das demais notas mediante a aplicação de uma simples regra de 3. Desta forma seria assegurada uma pontuação proporcional as propostas oferecidos pelos licitantes. Complementarmente, o

edital estabeleceria percentuais e prazos de pagamentos fixos e iguais para todos os interessados, levando em consideração o interesse público.

Também quanto ao valor da outorga não se verifica no Edital a fixação de um valor mínimo para as propostas a serem apresentadas, de forma a implicar a desclassificação de propostas que contemplassem valores considerados pela Administração como reduzidos para a magnitude das receitas a serem auferidas pelo futuro concessionário.

Vale consignar que a proposta vencedora para a Área Operacional 2 previu a outorga de R\$ 7.715.000,00, com pagamento de R\$ 6.210.575,00 em 30 dias, e o remanescente em 36 parcelas e sucessivas enquanto o valor estimado das receitas da concessionária durante os 20 (vinte) anos de duração da concessão da Área 2 é de R\$ 1.287.001.255,08. Ou seja, o valor de outorga corresponderá a aproximadamente 0,6% das receitas auferidas pelo Concessionário ao longo do prazo de concessão.

Assim sendo, não podemos deixar de registrar que o valor de outorga da proposta vencedora (R\$ 7.715.000,00) é inferior ao valor da garantia de proposta fixada no Edital (R\$ 12.870.012,55), que deveria ser apresentada por qualquer licitante interessado em particular da licitação.

O prazo de pagamento da contrapartida pelo concessionário, 36 parcelas sucessivas e mensais, a contar do pagamento da primeira parcela (entre 30 a 120 dias), não guarda proporcionalidade com o longo prazo da concessão, 20 anos. Portanto, em 3 anos cessará para a concessionária a obrigação de efetuar pagamentos mensais para o Poder Concedente, permanecendo a concessão em vigor por, aproximadamente, mais 17 anos.

No Relatório de Viabilidade do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Niterói, anexo ao Edital, é previsto que a receita bruta seria o compute da receita tarifária, resultante da multiplicação do número de passageiros pela tarifa correspondente, com as receitas acessórias, que seriam todas aquelas não advindas da tarifa, como a propaganda afixada nos veículos. Ocorre que no mencionado relatório o campo pertinente as receitas acessórias é considerada igual a zero. Porém é notório que os ônibus há muito se prestam a veiculação de propaganda o denominador “busdoor”, que é valorizado pela ampla circulação e viabilidade destes veículos no dia a dia das cidades.

Desta forma, não restou atendida a determinação contida no artigo 11 da Lei 8.987/95, no sentido de que no edital de licitação constaria a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com vistas a favorecer a modalidade das tarifas.

Outra questão relativa ao valor da tarifa prevista no Edital em tela, que merece observação, é a questão da gratuidade de passageiros, em especial aos idosos e estudantes. O Edital prevê um quantitativo de estudantes que teriam direito a referida gratuidade, sem indicar qual a fonte do referido número. De igual forma não é indicado como seria o controle desta gratuidade. Tais questões são importantes visto que, nos dias atuais, os beneficiários de gratuidade acessam diretamente os ônibus, sem o respectivo registro deste ingresso pela roleta (catraca) do veículo.

Da Comissão de Licitação

A comissão de licitação, foi formada no dia 12 de julho de 2011, conforme publicação dos Atos Oficiais da Prefeitura Municipal de Niterói, com a seguinte composição:

I – Mario José Guimarães Dias (Presidente) – Secretaria Executiva do Prefeito

II – Élcio Nunes Dias – Secretaria Executiva do Prefeito

III – Péricles Gonçalves Filho – Procuradoria Geral do Município

IV – Paola de Andrade Porto – Niterói Transporte e Trânsito S.A – NITTRANS

V – Acyr Lopes dos Santos – Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte

Tal composição foi alterada, com publicação nos atos oficiais do município no dia 21 de janeiro de 2012, substituindo o Sr. Mario José Guimarães Dias, pela senhora Teresinha Terra Lachini – Secretaria Municipal de Administração e nomeando o senhor Élcio Nunes Dias como Presidente da referida comissão.

A função da comissão de licitação é conduzir o processo licitatório, analisar a proposta dos licitantes e aplicar os critérios previamente estabelecidos em Edital. Deve, até mesmo em observância ao princípio da razoabilidade e ao bom senso, a comissão de licitação se reunir periodicamente para discutir os rumos daquele certame licitatório em questão.

A CPI ouviu o presidente da Comissão de licitação Sr. Élcio Nunes Dias e também o Sr. Acyr Lopes dos Santos, Subsecretário de Trânsito e Transporte e membro da comissão em questão.

Chama a Atenção no depoimento do Sr. Acyr, no dia 30 de setembro de 2013 nesta comissão, uma afirmação de sua autoria no sentido de que a comissão de licitação só se reunia “*para constar*”

“Bruno Lessa: A Comissão de Licitação se reunia com qual periodicidade?”

Acyr Lopes: Duas vezes na semana.

Bruno Lessa: Essas reuniões tinham ata?

Acyr Lopes: Tinha.

Bruno Lessa: Quem teve a função dentro da Comissão de elaborar os critérios do Edital?

Acyr Lopes: A NitTrans e a Procuradoria.

Bruno Lessa: O Senhor não participou?

Acyr Lopes: Não. A minha participação foi referente a documentação dos veículos.

Bruno Lessa: O senhor concorda com os critérios adotados no edital de licitação?

Acyr Lopes: Eu não acompanhei esses fatos. Isso era com a NitTrans e a Procuradoria. Bruno Lessa: Mas o senhor como membro da comissão não chegou a questionar?

Acyr Lopes: Cada membro da comissão tinha sua área para verificar.

Bruno Lessa: Mas os senhores não discutiam nessas reuniões semanalmente quais critérios seriam adotados e o porquê?

Acyr Lopes: Não.

Bruno Lessa: Não foi feita essa discussão entre os membros da comissão?

Acyr Lopes: Não. Se passava para os membros e cada um trabalhava dentro da sua competência e seu conhecimento.

Bruno Lessa: Então as reuniões eram mais para constar, já que vocês não discutiam nada?

Acyr Lopes: Verdade.”

Ora, não é possível aceitar que esfera tão significativa do processo licitatório, como a comissão de licitação se reúna somente para cumprir um rito burocrático e protocolar, não discutindo de maneira adequada e propícia os rumos do certame.

Tanto do ponto de vista legal quanto moral esse fato é estarrecedor. Demonstra por si que os rumos da licitação estavam direcionados desde o início do processo. Como pode a instância necessária pelo julgamento das propostas dos licitantes e reunir somente a título de garantir a oficialidade do processo.

Além disso, também em depoimento à CPI o Sr. Élcio Nunes Dias, que durante a maior parte da licitação presidiu o processo, demonstrou total despreparo e desconhecimento do tema, e em específico do certame em questão. Não é razoável e lógico, que a autoridade pública destacada para “comandar” os rumos da

licitação demonstre tamanho desconhecimento do processo que participou intensamente. Nem mesmo lembrava os critérios fixados pelo Edital, como se constata do fragmento de depoimento a seguir.

Bruno Lessa: Com relação aos critérios, qual foi a participação da comissão na escolha?

Élcio Nunes Dias: Os critérios foram determinados pela NitTrans e a formatação do edital pela procuradoria. A comissão não teve participação nenhuma.

Bruno Lessa: Mas os membros da comissão respondem pela elaboração inclusive dos critérios?

Élcio Nunes Dias: Na comissão, os membros da procuradoria e os membros da assessoria jurídica da NitTrans.

Bruno Lessa: Então os senhores discutiam?

Élcio Nunes Dias: Sim, principalmente nas sessões.

Bruno Lessa: Os dois critérios mais fundamentais para a escolha foram quatro empresas, dois consórcios e duas empresas. O consórcio TransNit na área operacional um e a Viação Nossa Senhora de Lourdes também nessa. Na outra área operacional, o consórcio TransOceânico e a empresa Real Ônibus Ltda. Tinham seis critérios no edital. Experiência, bilhetagem, disponibilidade de frota, Idade média de frota, conhecimento do sistema e garagem. Os critérios bilhetagem, disponibilidade de frota, idade média de frota e conhecimento do sistema, todas as empresas obtiveram a mesma pontuação. De maneira que os critérios que determinaram as vencedoras foram garagem e experiência. Então, vou fazer algumas perguntas sobre esses critérios, antes perguntando qual a opinião do senhor sobre esses critérios que foram adotados?

Élcio Nunes Dias: Esses critérios foram determinados pela NitTrans e eu não tenho conhecimento técnico específico a respeito deles e qual é sua importância...

Bruno Lessa: Mas você não os discutia antes?

Élcio Nunes Dias: Não havia esse tipo de discussão dos critérios.

Bruno Lessa: Então, vocês faziam o que a NitTrans do ponto de vista técnico recomendava?

Élcio Nunes Dias: A gente recebia as propostas e as enviavam para os técnicos da NitTrans e quando essas voltavam, a gente conversava...

Bruno Lessa: Me refiro ao momento prévio, na definição dos critérios. A responsabilidade desses critérios citados, garagem e experiência, foi da NitTrans?

Élcio Nunes Dias: Sim. A Comissão executava os critérios que tinham sido predeterminados pela NitTrans.”

Como se percebe as discrepâncias entre a forma que a Comissão de Licitação de Niterói se deu e o funcionamento ideal de um organismo dessa espécie são muito grandes. É importante esclarecer que os

membros desta comissão não foram responsáveis pela elaboração dos critérios contidos no Edital. São responsáveis pela aplicação dos critérios pré-estabelecidos, no julgamento das propostas.

Conclusão acerca do Edital:

O processo licitatório das concessões do sistema de transporte público na Cidade de Niterói teve um escopo principal de garantir a operação das linhas para as mesmas empresas que já detinham as permissões.

As empresas se organizam de maneira semelhante a um cartel, onde uma não contraria o interesse da outra, não se confrontam, não concorrem.

Não houve no processo licitatório incentivo à concorrência, preceito básico desse procedimento administrativo, que visa a participação do maior número de interessados a fim de ser selecionada a melhor proposta - por meio de critérios objetivos e impessoais - que, efetivamente, contemple o interesse público. Fica claro, diante do exposto, que os critérios adotados pelo Poder Público não foram os mais benéficos à população. A exclusão do critério tarifário é fato completamente avesso a lógica adotada em várias outras cidades brasileiras do porte de Niterói. Neste ponto, aliás, vale citar, um dos argumentos utilizados para a não utilização do critério tarifário, foi o insucesso do mesmo no município de São Pedro da Aldeia. Entretanto o Município de São Pedro da Aldeia em muito pouco se assemelha a Niterói diferentemente de municípios como Aracaju, Porto Alegre, Florianópolis, além do Distrito Federal, que adotaram com sucesso o critério tarifário em suas licitações.

Diante dos fatos acima narrados e comprovados, cabe a esta CPI propor a anulação do processo licitatório, encaminhando ao Poder Executivo Municipal requerimento no sentido de ser ultimada, em regime de urgência, uma nova concorrência, desta feita, pautada nos princípios da moralidade, eficiência, impessoalidade, legalidade e publicidade.

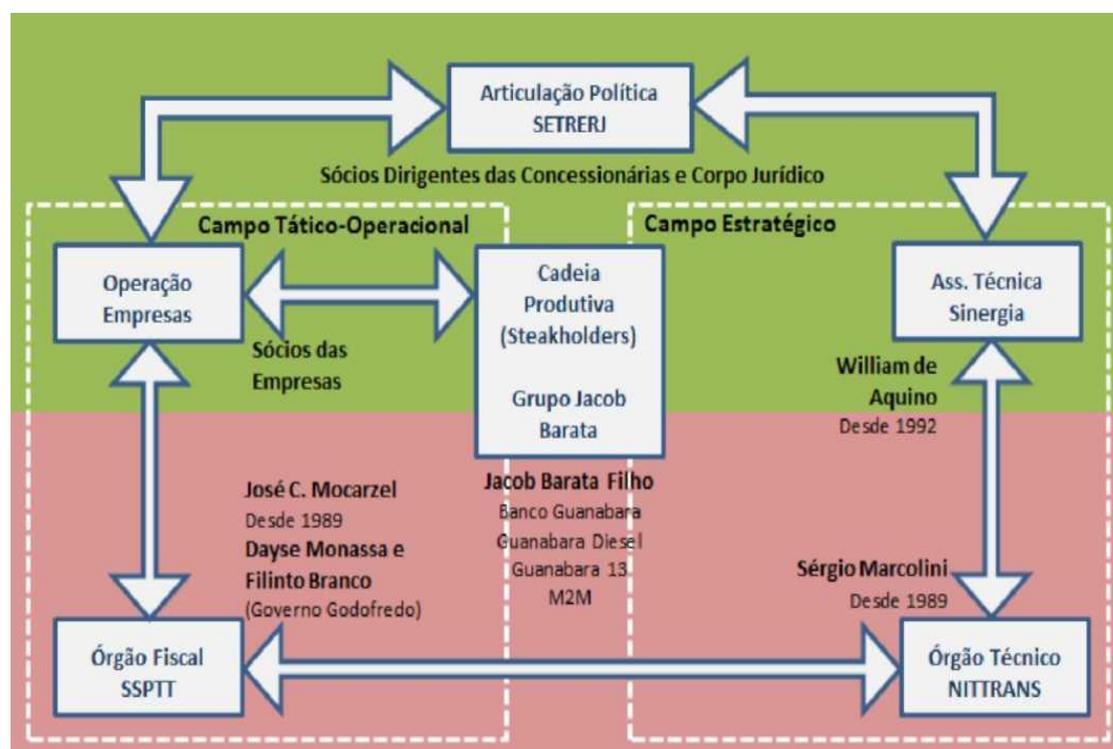
Deve a CPI encaminhar denúncia ao Ministério Público Estadual a fim de que seja instaurado, se o Douto *Parquet* considerar pertinente, inquérito civil, bem como propositura de ação judicial com fito na nulidade do processo licitatório da concessão das áreas Operacionais de Transporte no Município de Niterói.

4- Planejamento da Gestão de Transporte, falta de transparência no sistema e falta de fiscalização por parte da Prefeitura.

A **Figura 1** procura ilustrar a estrutura organizacional do sistema de transporte em Niterói, no contexto metropolitano, pelos depoimentos prestados à Comissão. O sistema é articulado pelas entidades de classe (Setrerj no Leste Metropolitano; Fettransport, na Capital e Baixada), que exercem junto ao poder concedente (seja o Município, seja o Estado) e instituições (ANTP, universidades, fornecedores, órgãos de classe, etc.) o papel de viabilizadores tático-estratégico dos interesses do setor, a partir da representação das empresas permissionárias e concessionárias, que lhes transfeririam em torno de 10% de seu faturamento (vide depoimento do sócio da Pendotiba). Essa estrutura organizacional teve como agentes nos últimos 20 anos empresários, políticos, servidores e consultores técnicos e jurídicos, muitos desses convocados a prestarem depoimentos à CPI.

Figura 1

Estrutura organizacional do sistema de transporte em Niterói e principais agentes públicos e privados.



Os recursos aplicados no Setrerj pelas operadoras visam proporcionar economias de escala para promoção legítima de lobby político do setor, misturando-se interesses públicos e privados também legítimos, em dois campos de atuação, a saber: um campo tático-operacional e um campo estratégico, conforme explicação a seguir:

- O campo tático-operacional, com assistência jurídica oferecida pelo Setrerj, visa a gestão dos problemas cotidianos das operadoras em seus mercados. Nesse campo, as empresas agem diretamente com o órgão fiscalizador do poder concedente (no caso de Niterói, a SSPTT) e com a cadeia produtiva na qual se insere (fornecedores, financiadores, etc.). Os dois consórcios são estruturados a partir de uma empresa dominante que concentra pelo menos 50% de sua área de mercado e tende a manter ou ampliar seu papel controlador, dadas algumas vantagens competitivas que lhe confeririam maiores e melhores condições de operar com eficiência alocativa, inclusive em relação às empresas que integram o consórcio, exercendo estas, assim, a função de elevar a tarifa média para aumento da rentabilidade da controladora. No caso do

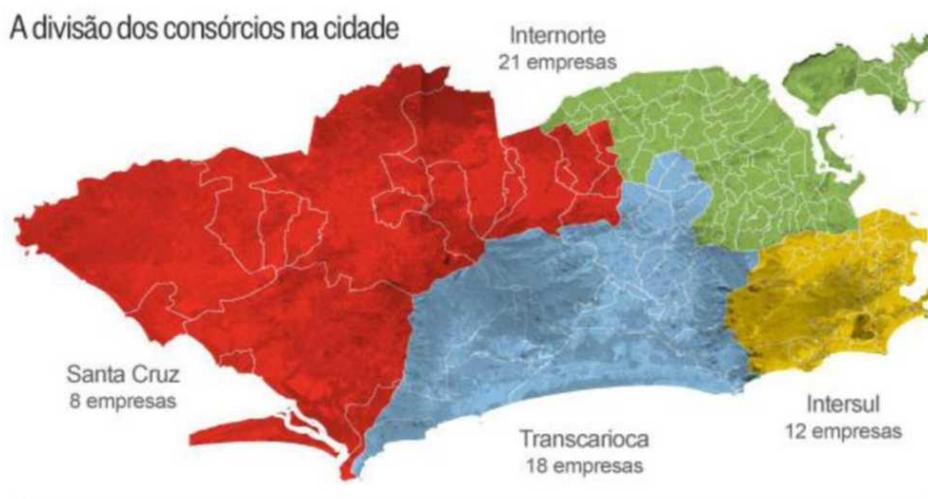
Transnit, a vantagem competitiva da concessionária controladora, Ingá, foi o investimento público no corredor expresso da Alameda São Boaventura, que reduziu em 50% o tempo de viagem, conferindo-lhe, portanto, menores custos de produção. No caso do Transoceânico, além das faixas seletivas em Icaraí, a empresa Pendotiba obtém maiores ganhos de eficiência em razão de economias de escala proporcionadas pelo grupo controlador, que inclui fornecedor de veículos (Guanabara Diesel), equipamentos e serviços (M2M), financiamento (Banco Guanabara) e venda de imobilizado (Guanabara 13);

- O campo estratégico, com assistência técnica prestada diretamente às empresas e eventualmente aos Municípios e Estado (no caso de Niterói: à Nittrans), que visa a consolidação e a ampliação da atuação das empresas associadas e de seus grupos controladores. A lógica inculcada nos planos de transporte elaborados pelo município, através da consultoria contratada, e nos projetos básicos que instruem editais de licitação é a geração de economias de escala para fornecedores até porque a política baseia-se tão somente em único critério: renovação e ampliação da frota (o veículo é o parâmetro operacional e financeiro do sistema);

Constatou-se, pelos depoimentos dos agentes públicos e privados e pela análise de dados técnicos:

- Conforme esclarecido no segundo depoimento do ex-presidente da Nittrans, quando instado a esclarecer se o projeto Lerner era, de fato, o objeto da concessão, declarou que Niterói reproduziu a modelagem de licitação implantada no Rio de Janeiro, cuja característica principal foi a subdivisão do mercado em zonas (vide **Figura 2**), de modo a induzir a organização de empresas em consórcios, o que, de certa forma, acaba por dificultar a entrada de novos licitantes, dada a larga escala de produção do serviço;

Figura 2: Segmentação das Areas de Mercado de Transporte no Rio por Consórcio de Operadoras Pré-Existentes



- Na prática, então, o modelo aplicado no Rio, e que foi transferido para Niterói e São Gonçalo, consiste na contratação de consultoria para elaboração de um estudo técnico para fundamentar o processo licitatório, por iniciativa do município, porém, como as fontes são as próprias empresas que já atuam no mercado, estas passam a se organizar em torno da ideia de consórcios e a partir do zoneamento que se discute durante a elaboração do estudo, de sorte que dificilmente possa surgir um concorrente de fora para, em pouco tempo, após a publicação do Edital, conseguir compreender o objeto do certame, fazer alianças estratégicas e desenvolver uma proposta técnica competitiva. Ressalte-se que no Rio, a consultora Sinergia participou desse processo e em Niterói foi contratada pelo Setretrj para desenvolver parte dos estudos que fundamentaram o processo licitatório (vide **Anexo 1**: relação dos projetos e clientes de Sinergia de 2007 a 2012);
- O problema em ter-se aplicado tal modelo em Niterói encontra-se no fato de que, diferentemente do Rio, Niterói já tinha um plano de transporte elaborado desde 1993 (PITT), reajustado em 2007 (PDTT) e detalhado em 2010 (Plano Lerner),

diga-se de passagem, que os dois primeiros também ocorreram por orientação de Sinergia, assim como a implantação em 2010 do primeiro corredor da Alameda São Boaventura;

Portanto, o processo licitatório em Niterói nasce em torno de conflito de interesses, a saber: por um lado implantar o plano Lerner, baseado em corredores de transporte para reduzir significativamente o sistema atual, e por outro lado, organizar a licitação em torno de segmentação do sistema atual, preservando-se as linhas e suas características operacionais, conforme a modelagem de licitação carioca;

Ocorre que apesar de propor para Niterói o modelo curitibano desde 1993, Sinergia continua como consultor do atual governo que tomou posse em 01/01/2013 e desta vez propondo ser abandonado o projeto perseguido pelo município há 20 anos para implantar o sistema BHLS, que mantém o caráter radial-concêntrico das linhas, mas requer substituição da frota por ônibus com portas dos dois lados;

Ressalte-se, então, que não há coerência no discurso do atual governo que afirma não pretender dar continuidade ao que foi proposto nos governos anteriores, porém mantém como seu consultor o mesmo dos governos anteriores e do Setrerj e ainda sem licitação;

O relacionamento Setrerj-Governos municipais tem sido marcado por mise-en-scène política através de parceria para elaboração de sucessivos planos de transporte com um fim em si mesmo, isto é, de mera fachada para parecer existir alguma política pública de transporte no município, quando o que existe efetivamente é uma relativa ingerência do Setrerj no sistema, caracterizado seja por tomar iniciativa, representando as operadoras (inclusive de reajustamento tarifário), seja por prestar alguma forma de colaboração técnica com a Prefeitura (por exemplo: no detalhamento do projeto do Corredor da Alameda ou em estudos que subsidiaram a licitação de 2012), seja por absoluta omissão do órgão gestor, que nem mesmo fiscaliza os dados declarados pelas operadoras, como restou provado na confissão dos servidores convocados pela CPI para as audiências públicas;

No entanto, nenhum compromisso das empresas e da administração pública tem havido com a efetiva implantação desses planos, o que acaba garantindo a manutenção do status quo. Os governos anteriores, desde 1989, têm atuado apenas no sentido de justificar a ampliação e renovação contínua da frota por parte das empresas e, recentemente, na definição de prioridade dos veículos nas vias a partir de 2010, por parte do município, dada a constatação de 50% de redução do tempo de viagem no Corredor da Alameda, porém sem transferência de nenhum ganho de eficiência para o usuário, vez que a economia de tempo não implicou nas declarações dos RMO em alguma alteração dos dados de forma coerente, de modo que o município desconhece o efetivo custo quilométrico que passou o sistema a operar após a implantação de faixas seletivas;

Percebe-se, então, que a natureza da política de transporte no município não é pública, mas privada e patrimonialista, na medida em que nem privilegia o interesse público, nem está vinculada efetivamente a cumprir alguma meta em relação à política de uso do solo, como determina o Estatuto da Cidade. Sequer o usuário tem sido incorporado ao planejamento e à gestão do transporte, vez que jamais existiu um canal de participação na concepção dos planos, tampouco na gestão do sistema, limitando-se a oferta de mero canal de comunicação com as operadoras para reclamações e sugestões que são repassados para o órgão gestor, que não tem o controle sobre o mesmo;

A lógica do sistema de transporte do município nos últimos 20 anos, é dependente de único critério: o material rodante (veículos), visto estar a remuneração das operadoras condicionada apenas à remuneração de capital, independente de qualquer desempenho ou de cumprimento de metas de produtividade. Exatamente por isso, as empresas de transporte passaram a buscar inserir-se em sua cadeia produtiva, porém, não no que pudesse ser do interesse municipal, isto é, em relação às atividades urbanas, das quais são fornecedores, deixando-se, assim, de cumprir metas de efetiva integração das políticas de transporte e uso do solo, como determina a lei, mas passaram a constituírem parcerias além do município, buscando estreitar relações com seus próprios fornecedores (montadoras, bancos, seguradoras). Maior exemplo desse modelo no município é a empresa Pendotiba, controlada por grande grupo econômico, cujo interesse ou finalidade encerra-se na própria empresa operadora, mas não no uso do solo ou nas atividades urbanas;

Essa lógica meramente financeira (remuneração de capital sem nenhum compromisso com metas de produtividade ou urbanísticas) estendeu-se à política de garagens nos meses que antecederam a licitação de 2012. Assim, independente da real necessidade de espaço por veículo, as empresas operadoras passaram a alugar garagens de empresas imobiliárias criadas por seus sócios majoritários. Não é por outra razão que passou a interessar à empresa Pendotiba, por exemplo, alugar solo urbano muito além de sua necessidade, tanto que na licitação o mínimo exigido para pontuar o item "garagem" foi de 50 m²/veículo e o máximo de 90 m²/veículo, mas essa empresa aluga área total de 216,64 m²/veículo, de modo que há indícios de que o usuário tem arcado com a expansão patrimonial pessoal dos sócios, mascarando-se

sobre-lucro como despesa operacional, razão pela qual se afirma ser privada e patrimonialista a natureza da política de transporte em Niterói por estímulo da própria administração;

Essa mise-en-scène política, de desvirtuar o foco de seu caráter ou conteúdo patrimonialista para um suposto caráter público que os sucessivos planos pudessem conferir, chegou ao ponto de subverter a finalidade do processo licitatório de 2012, fraudando o plano Lerner, no qual o município investiu altos recursos, pois restou provado pela CPI que apesar do edital de licitação ter como projeto básico um objeto-inicial, que era o sistema atual com frota de 766 veículos, que deveria ser convertido para o objeto-meta, que era o Plano Lerner, com frota de 510 veículos, na verdade, a programação de investimentos adotada pela Nittrans no estudo de viabilidade econômico-financeira considerou uma frota de 1.064 veículos e também a sua renovação a partir do décimo ano de concessão, de modo que apesar de anunciar interesse no plano Lerner, a Nittrans boicotou-o, pois duplicou os investimentos previstos pelo famoso urbanista apenas com a finalidade de manter a lógica de remuneração das operadoras. Tais conclusões são demonstradas adiante, quando se analisa em detalhe o processo licitatório de 2012.

Portanto, apesar do ex-procurador do município do último governo ter afirmado que o objetivo da licitação era implantar o plano Lerner, na verdade jamais foi de fato. Tal conclusão depreende-se do segundo depoimento do ex-presidente da Nittrans, quando o presidente da CPI informou-o que havia detectado na memória de cálculo do estudo de viabilidade econômico-financeira, de autoria daquele órgão, superfaturamento de 99% dos investimentos na frota programados por Lerner tendo, então, confessado que, de fato, considerou a frota atual e sua renovação a partir do décimo ano, e não a frota prevista por Lerner, contradizendo-se a si próprio em depoimento anterior e ao ex-procurador. Outro indício de que jamais fez parte do último governo municipal e do processo licitatório a efetiva implantação do plano Lerner é a absoluta inexistência de um cronograma de investimentos e obras para implantação da infraestrutura por parte do município (terminais e corredores);

Mas, infelizmente, o atual governo também se ajustou à lógica e/ou cultura patrimonialista que determina a política de transporte em Niterói, visto que passou a anunciar, conforme amplamente divulgado pela imprensa, que já discute com o Setrerj novo plano, em substituição ao de Lerner, intitulado Bus of High Level Service (BHLS), tendo como elemento central, mais uma vez (como não poderia deixar de ser), a renovação/ampliação da frota que passa a definir novo modelo de veículo, agora com portas dos dois lados, como se fosse do interesse do município e do usuário dobrar o custo com o equipamento "elevador", quando, na verdade, atende o interesse dos fornecedores das empresas operadoras, principalmente daqueles que integram mesmo grupo econômico. Definitivamente, não há interesse do usuário ou do município nesse aspecto tecnológico;

Ressalte-se, portanto, a gestão temerária da administração atual quando decide abandonar o modelo curitibano, perseguido pelo município há vinte anos, por um sistema que se mostra equivocado, sem nenhuma demonstração de indicadores de desempenho comparado em análise hierárquica multicriterial das alternativas (projeto Lerner e BHLS), pela qual pudesse convencer a Câmara e a população do acerto da decisão de redefinição de prioridades. Tal prática, de absoluta falta de demonstração da discricionariedade técnica, é outra característica que tem servido ao administrador atuar a talante, principalmente quando, movido por interesses eleitoreiros e não efetivo interesse público, resolve abandonar projeto de seu antecessor para propor novos projetos. Tal conduta é nefasta ao município sobretudo à luz do princípio da eficiência da administração pública. A CPI deverá recomendar o merecido rigor técnico-jurídico na definição de políticas públicas, exigindo-se sempre a comparação de desempenho do projeto que se quer aprovar, por análise hierárquica multicriterial, considerando pelo menos uma alternativa e a hipótese de nada ser feito, como já determina a legislação;

A constatação de que o atual governo também já aderiu à forma como nos últimos vinte anos tem-se dado o planejamento de transporte, triangulando-se com o Setrerj e sua consultoria, reforça a percepção de que o que muda ao longo dos anos são apenas os agentes públicos, o que acaba por ser mais um indício de ingerência do setor organizado. O município deverá investir em quadros próprios, por concurso público, com qualificação técnica à altura do que a sociedade, a população e as instituições locais merecem.

Por todo o exposto, conclui-se pela inexistência de efetiva política pública de transporte, dada a influência do Setrerj nos governos anteriores, e que se mantém no atual, confundindo-se interesses públicos e privados, através de mesma consultoria técnica (Sinergia) que historicamente também tem sido contratada pelo Setrerj, visto terem ficado comprovados pelos depoimentos dos agentes públicos e privados e pela análise de dados técnicos:

- Que a consultoria (Sinergia) que instruiu tecnicamente a licitação foi contratada pelo Setrerj e também elaborou o PITT e o PDTT para o município sem licitação;
- Que as primeiras faixas exclusivas para ônibus propostas desde 1976 começaram a ser implantadas somente em 2010 (corredor da Alameda São Boaventura), cujo projeto, elaborado em parceria com o Setrerj, também contou com a mesma consultoria;
- Que apesar de propor o modelo curitibano desde 1993, a Sinergia continua como consultor do atual governo e desta vez propondo abandonar-se o projeto perseguido pelo município há 20 anos para implantar o sistema BHLS, que mantém o caráter radial-concêntrico das linhas, mas requer substituição da frota por ônibus com portas dos dois lados;
- Não há coerência no discurso do atual governo que afirma não pretender dar continuidade ao que foi proposto nos governos anteriores, porém mantém como seu consultor o mesmo dos governos anteriores e do Setrerj e ainda sem licitação;
- Não havia e continua não havendo fiscalização e controle operacional por parte do poder concedente (comprovado por confissão de depoentes);
- Os diversos erros encontrados nos RMO provam que não são sequer conferidos, apenas arquivados como mera formalização burocrática (comprovado por confissão de depoentes);
- Não há comprovação de levantamento de preços no cálculo tarifária (comprovado por confissão de depoentes).

Dessa maneira, a CPI chega ao seguinte quadro analítico-conclusivo acerca dos principais problemas do setor de transporte em Niterói:

Problema	Área Administrativa		
	Planejamento	Gestão	Operacional
Sistema sem compromisso com eficiência, efetividade e eficácia.	Divisão de mercado em duas áreas desconsidera competitividade entre operadoras intraconsórcio; Ausência de critérios para distribuição das	Ausência de estrutura gerencial com competência técnica no serviço torna município dependente de parcerias com Setrerj, seja na oferta de estudos,	Não há monitoramento da operação, dados sobre o sistema são fornecidos pelas operadoras e o município não tem condições técnicas para tratá-los.

	linhas segundo competitividade.	seja na definição programática.	
Tarifa superestimada por falta de vínculo com o conceito ou princípio de eficiência alocativa.	Frota hipedimensionada, com compromisso apenas no aumento da rentabilidade e lucratividade das operadoras, mas não com a eficiência do sistema.	Contratos reajustados por IPCA: perda de vínculo da tarifa com a eficiência alocativa; Receitas alternativas desconsideradas do cálculo tarifário e de viabilidade.	RMO sem confiabilidade por ausência de fiscalização efetiva.

É fundamental ressaltar, com ênfase, a incapacidade da prefeitura de fiscalizar o sistema de transportes.

Sequer multas são aplicadas as empresas de acordo com depoimento do Sr. Acyr Lopes do Santos, segundo o qual não há “escrivanhinha fiscal” e nem código de arrecadação próprio para multas na Secretária de Fazenda. O que impossibilita a aplicação de multas as empresas de ônibus.

Tal fato somado ao pouco número de fiscais torna quase nula a fiscalização do sistema de transporte na cidade.

Além disso há o fato de que os RMO importante documento para o cálculo tarifário não são conferidos pelo município. Ou seja a principal base de informação da Prefeitura sobre a questão de transportes é feita pelas próprias empresas, o que, por si só, demonstra a incapacidade da Prefeitura na regulamentação dessa concessão.

5-Análise da Política Tarifária

1. Introdução

Não há dúvida que um dos principais fatores de crítica do usuário para o sistema de transporte é a questão tarifária. É senso comum, dentre a população de Niterói que o valor da tarifa é muito elevado. Esse pensamento fica ainda mais evidente quando se compara o valor da tarifa da Cidade do Rio de Janeiro, que apesar das distâncias muito maiores tem o mesmo valor da tarifa niteroiense.

Cabe, preliminarmente uma breve explicação de como era feito o cálculo tarifário e como, o mesmo é feito hoje. Sem dúvida o cálculo tarifário sempre foi que gerou grande dúvida e perplexidade para a população e afirma-se, com convicção, do próprio poder legislativo.

Coube a Comissão detalhar a forma de cálculo da tarifa. Historicamente, a Prefeitura Municipal de Niterói, elaborava estudo tarifário anual. Tal documento baseava o valor da tarifa de transporte coletivo na cidade.

Entre 2009 e 2012, a elaboração do estudo tarifário cabia à Subsecretaria de Transportes, na maior parte deste período, ocupada pelo Sr. Acyr Lopes dos Santos, subordinado direto à Secretaria Municipal de Serviços Públicos Trânsito e Transporte, neste inteiro período ocupada pelo Sr. José Roberto Vinagre Mocarzel, também presidente da EMUSA – empresa pública municipal responsável por obras.

O estudo tarifário balizava o valor da tarifa. O último estudo realizado data do ano de 2012, e determinou a tarifa em R\$2,75 (dois reais e setenta e cinco centavos).

A partir da licitação de 2012 e do novo contrato e concessão assinado, que prevê em sua cláusula 5.6 reajuste tarifário anual através do índice inflacionário do IPCA, assim passou a ser, de fato, feito.

5.6. O valor das tarifas referidos no item 5.2 será reajustado anualmente, ou na periodicidade que vier a ser fixada na legislação, sempre com base no percentual de variação do IPCA, considerando o mês do início da operação dos serviços

No que tange aos estudos tarifários, esta comissão apresenta uma série de críticas. Preliminarmente, cabe esclarecer quais são as duas principais premissas que formam a equação cujo o resultado é o valor da tarifa. A tarifa é calculada sendo a razão entre o custo quilométrico e o IPK (índice de passageiros por quilômetro)

O IPK é calculado pela simples divisão entre os passageiros pagantes por ano e o total de quilômetros percorridos anualmente. Tais dados são coletados tendo por base os RMO (Relatórios Mensais de Operação), documento enviado mensalmente ao poder executivo municipal, pelas empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo.

Já o custo quilométrico é o custo que um ônibus tem para rodar 1 (um) quilômetro. Tal dado era calculado pela Subsecretaria de Transportes, seguindo um modelo de planilha de custos elaborado na década de 1990 pelo extinto Geipot.

No último Estudo Tarifário de 2012, cuja tarifa ainda está em vigor, o IPK era de 1,64 (um vírgula sessenta e quatro) e o custo quilométrico de R\$ 4,55 (quatro reais e cinquenta e cinco centavos), o cálculo da tarifa pode ser definido pela seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa} = \frac{\text{Custo quilométrico}}{\text{IPK}}$$

Onde:

- Custo quilométrico é o custo do ônibus para rodar um quilômetro e;

$$\text{IPK} = \frac{\text{Passageiros Pagantes}}{\text{Total de quilômetros percorridos}}$$

A CPI constatou que as práticas adotadas para verificação do custo quilométrico e da tarifa têm vários erros, sendo passível de contestação por parte desta comissão. Os dados dos RMO, fundamentais para aferição do custo quilométrico e do IPK, são fornecidos exclusivamente pelas empresas ao poder público. A CPI demonstrou ao longo de uma série de depoimentos de representantes do poder público, dentre eles, o do atual e do ex-presidente da Nittrans, Paulo Afonso Cunha e Sérgio Marcolini, respectivamente, que os dados dos RMO não sofrem qualquer tipo de fiscalização, auditoria ou conferência por parte do poder público.

Não é aceitável e muito menos possível que a Prefeitura como órgão responsável pela fiscalização e regulamentação do serviço de transporte não apure dado tão importante para o cálculo tarifário. A rigor, esta comissão pode, com segurança, afirmar que o IPK é deduzido por dados analisados somente pelas empresas. Tal fato, por si só, é uma afronta ao bom senso do cidadão e usuário de transporte niteroiense.

Como pode o maior interessado no aumento da valor da passagem (as empresas) fornecerem dados que influem diretamente no cálculo da mesma e a prefeitura não revisar tais dados?

É inaceitável a falta de capacidade do poder público em fiscalizar serviço tão importante e, o caso da tarifa é apenas mais um aspecto desta incapacidade do Poder Público.

Outro fato apurado, ainda sobre as práticas comumente adotadas para aferição do cálculo tarifário é referente ao custo quilométrico. O custo para cada quilometro rodado é calculado por meio de pesquisa de preços de insumos dos mais variáveis possíveis além dos gastos com pessoal e da carga tributária.

Em depoimento à CPI, o Ex-Subsecretário de Transporte, Sr. Acyr Lopes dos Santos disse que a memória de cálculo dos custos quilométricos era simplesmente “jogada fora”. Segundo o mesmo não havia nenhuma portaria ou despacho administrativo que aconselhasse guardar tais dados.

Esse argumento é totalmente ilógico, pois não é razoável. Como pode um gestor público se desfazer de documento tão importante? A Administração Pública não pode destruir algo tão importante como a memória de cálculo do custo quilométrico da tarifa.

Portanto, os dados oferecidos para o cálculo tarifário, na forma de cálculo pré-concessão de 2012, não são confiáveis. Dando azo a possibilidade de estarmos com uma tarifa bem acima do valor correto. Há que se notar, portanto, que diante à falta de fiscalização do efetivo custo e dos preços, não se poder, de plano, descartar a hipótese de vício insanável na origem do cálculo da tarifa de 2012, cujo equilíbrio econômico-financeiro passa, a partir de 2013, a ser corrigido pelo IPCA.

Com o novo contrato os reajustes passam a ser feitos através do índice do IPCA. Tal escolha levanta alguns problemas.

Primeiro cabe esclarecer que se desde de 2008 fosse adotado o índice do IPCA a tarifa hoje seria R\$ 2,45.

Em seguida do ponto de vista da modicidade, a adoção do índice inflacionário, quando a cidade pauta sua política de mobilidade pelo Plano Lerner, é prejudicial ao usuário e benéfica ao empresário, pois independente do custo real do sistema, transfere para ele qualquer tendência inflacionária. Não há, portanto, compromisso algum com a eficiência do sistema, procurando minimizar o custo quilométrico.

A política do Projeto de Jayme Lerner se baseia, principalmente na implementação de corredores exclusivos para transporte coletivo. Tais corredores, nas palavras do próprio presidente do Setrerj, geram enorme economia de tempo no percurso de uma linha. A título de exemplificação, ele próprio reconheceu que a implantação do corredor viário na Alameda reduziu em aproximadamente 50% o tempo de percurso naquela via.

Ora, se há uma redução significativa no tempo, é óbvio que há uma redução de custo, pois os gastos com insumos como combustível e outros passam a ser bem menores, até porque o custo quilométrico é diretamente proporcional à frota, como qualquer projeto de otimização de transporte parte da necessidade

de adequação da frota à demanda, logo, mesmo com menor número de veículos a operadora consegue manter a mesma programação de viagens anterior ao plano. Por exemplo: se o tempo de viagem de um corredor expresso cai de 40 para 20 minutos a viagem redonda (ida e volta), após a implantação do corredor, um veículo que fazia em 40 minutos única viagem, agora faz duas e se o headway (intervalo de tempo entre saídas) era de 5 minutos, então a frota anterior de 8 veículos reduz para 4, sem prejuízo da frequência e do número de lugares oferecidos.

Adotando o reajuste via IPCA não será possível que essa redução seja repassada ao consumidor. Mais uma vez a Prefeitura optou pela política mais benéfica ao setor empresarial.

Em junho de 2013 o aumento de R\$ 0,20, em média, na tarifa dos ônibus urbanos das principais cidades brasileiras fez eclodir movimento popular pela melhoria das condições de mobilidade a preços módicos. Tal fato pressionou governos municipais a reduzirem a tarifa, e alguns haviam acabado de reajustá-la, como em Niterói, onde a tarifa passou de R\$ 2,75 para R\$ 2,95 (na verdade esse valor foi a referência média que passou a vigorar entre as tarifas básica e especial, referente aos novos veículos do tipo *low-entry* com ar condicionado, incorporados ao sistema pelo processo licitatório de 2012).

Há que se considerar, pois, que, apesar de estar em vigor, por força da pressão das ruas, a tarifa de R\$ 2,75, pelos contratos de concessão, já deveria ser R\$ 2,95. O poder concedente deveria ter demonstrado tecnicamente não ter havido, como alegam os dois consórcios operadores, perda do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, mesmo tendo havido alguma perda de receita. Para isso, deveriam servir os RMO de 2011, visto terem sido estes adotados para aferição do custo quilométrico e da tarifa em 2012.

Demonstrar a discricionariedade técnica é fundamental para se evitar onerar o cidadão contribuinte, na forma de subsídio público que pudesse vir a ser cogitado, pois é quem, em última instância, deveria ressarcir eventuais danos às operadoras pela decisão que revogou o reajustamento da tarifa que viesse a ser discutida pelas operadoras. Por isso, apesar da existência da tarifa “de fato” (R\$ 2,75), por decreto e sem demonstração contábil, este estudo considera a tarifa “de direito” (R\$ 2,95), isto é, a que deveria estar sendo praticada por força de imposição dos contratos de concessão assinados no ano passado, pois não há que se admitir seu rompimento unilateral sem a devida comprovação de licitude do ato.

A decisão do Executivo Municipal visou atender a Lei Federal 12.715/2012 e a orientação do governo federal para que os municípios esforçassem-se para reduzir as tarifas praticadas, o que só passou a ter caráter obrigatório, no caso de Niterói, após o levante de junho próximo passado, levando o prefeito forçosamente a revogar o reajustamento que dera e que afirmara não voltar atrás.

E como o Executivo acabou revogando seu ato, mas sem demonstração da discricionariedade técnica, a CPI oferece à administração e ao município, através deste estudo tarifário, o argumento ou a justificativa que demonstra ter sido acertada a decisão, conquanto ainda não demonstrada, de redução das tarifas por decreto, dada a constatação de vícios formais na planilha de aferição do custo quilométrico e da tarifa em 2012, conforme pretende-se apresentar nos próximos itens.

2. Contextualização do caso niteroiense

A **Tabela 1**, a seguir, apresenta amostra de vinte e sete municípios pesquisados pelo jornal “O Globo” com dados acrescidos pela CPI e que tem como fonte o IBGE (estimativas para 2013). Seja observada a anotação da tarifa atual em vermelho para aqueles municípios que reduziram a tarifa desde junho próximo passado, muitos desses sem nenhum cálculo efetivo de revisão, tal como em Niterói – o que já suscitou a abertura de procedimento administrativo por iniciativa dos consórcios operadores.

Tabela 1: Quadro comparativo de tarifas de ônibus e indicadores urbanísticos associados para 27 municípios brasileiros

Cidade	Tarifa Atua (R\$)	Tarifa Antes (R\$)	Frota (Veíc.)	População (Hab.)	Área (km ²)	Pop/Frota (Hab/Veic)	Área/Frota (Km ² /Veic)	Densidade (Hab./Km ²)
Macapá	2,10	2,30	143	437.255	6.407,12	3.058	44,81	68
São Luís	2,10	1,70	1.180	1.053.919	827,14	893	0,70	1.274
Teresina	2,10	1,90	475	836.474	1.392,00	1.761	2,93	601
Belém	2,20	2,00	1.800	1.425.923	1.064,92	792	0,59	1.339
Fortaleza	2,20	2,00	1.900	2.551.805	314,93	1.343	0,17	8.103
João Pessoa	2,20	2,30	517	769.604	230,64	1.489	0,45	3.337
Natal	2,20	2,40	650	853.929	167,26	1.314	0,26	5.105
Boa Vista	2,25	2,00	70	309.050	5.687,06	4.415	81,24	54
Maceió	2,30	2,10	655	996.736	510,66	1.522	0,78	1.952
Aracaju	2,35	2,45	530	614.577	181,86	1.160	0,34	3.379
Belo Horizonte (média)	2,40	2,20	3.037	2.479.175	330,95	816	0,11	7.491
Recife (média)	2,40	2,50	3.000	1.599.514	217,49	533	0,07	7.354
Rio Branco	2,40	1,90	157	357.194	9.222,58	2.275	58,74	39
Vitória	2,40	2,45	283	348.265	98,19	1.231	0,35	3.547
Brasília (média)	2,50	2,10	3.957	2.789.761	5.801,94	705	1,47	481
Palmas	2,50	2,20	217	242.070	2.218,93	1.116	10,23	109
Porto Velho	2,60	2,30	180	484.992	34.082,37	2.694	189,35	14
Curitiba	2,70	2,85	1.930	1.848.943	319,40	958	0,17	5.789
Goiânia	2,70	2,70	1.376	1.393.579	739,49	1.013	0,54	1.885
Campo Grande	2,75	2,85	577	322.350	8.096,05	559	14,03	40
Manaus	2,75	2,90	1.701	1.982.179	11.401,06	1.165	6,70	174

Rio de Janeiro	2,75	2,95	9.000	6.429.923	1.182,30	714	0,13	5.439	Fonte: http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/06/tabela-tarifas-de-onibus.html ; IBGE (2013). Censo Demográfico
Niterói	2,75	2,95	766	494.200	129,30	645	0,17	3.822	
Porto Alegre	2,80	2,85	1.703	1.467.823	496,83	862	0,29	2.954	
Salvador	2,80	2,50	2.819	2.883.672	706,80	1.023	0,25	4.080	
Cuiabá	2,85	2,95	380	569.830	3.538,17	950	0,91	161	
Florianópolis	2,90	2,95	477	453.285	433,32	1.500	9,31	1.046	
São Paulo	3,00	3,20	15.000	11.821.876	1.522,99	788	0,10	7.762	
Média	2,50	2,41	1.946	1.707.782	27.690,25	1.332	27,43	2.538	
Desvio-Padrão	0,28	0,40				857	73,29		
			3.131	2.360.486	98.133,73			2.805	

Nessa amostra, as menores tarifas tendem a ocorrer no Nordeste e no Norte. Entre as sete cidades com tarifa vigente abaixo de um desvio-padrão (25% abaixo de R\$ 2,20), cinco são nordestinas e duas do Norte. Já as cinco cidades com tarifa vigente acima de um desvio-padrão (18%; R\$ 2,78), estão distribuídas por todas as regiões, exceto o Norte. O custo quilométrico de Niterói na planilha de 2012 (R\$ 2,77), assim como a tarifa, a sexta maior da amostra, situam-se bem próximos do limite de um desvio-padrão acima da média tarifária amostral (R\$ 2,80). Esse limite, pode ser considerado pelo critério comparativo à luz daquele indicador estatístico de dispersão de dados, como a referência, em tese, para “tarifa elevada”, afastando-se quaisquer aspectos subjetivos que poderiam haver para tal qualificação.

Conforme mostram os **Gráficos 1, 2 e 3**, na página seguinte, observa-se nessa amostra alta correlação estatística direta entre tarifa e frota (+ 41%), entre tarifa e população (40%) e alta correlação estatística inversa entre tarifa e habitantes/veículos (ônibus) (- 38%), ou seja, a tarifa tende a ser menor quanto maior a densidade de usuários potenciais.

Gráfico 1: Correlação entre tarifa e frota.

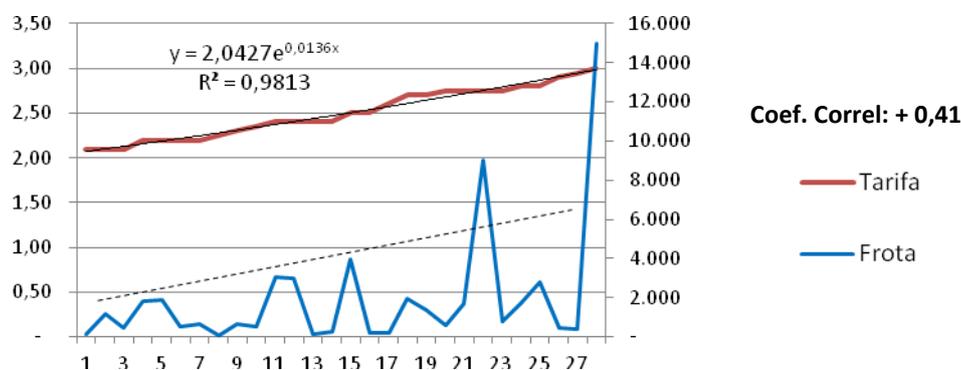


Gráfico 2: Correlação entre tarifa e população.

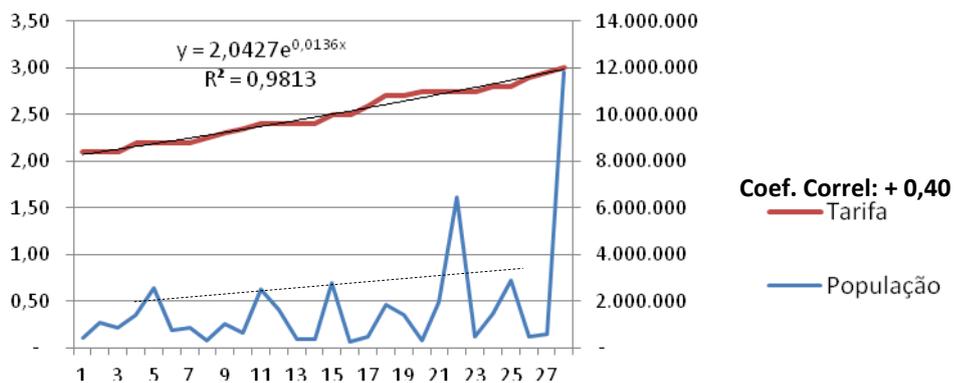
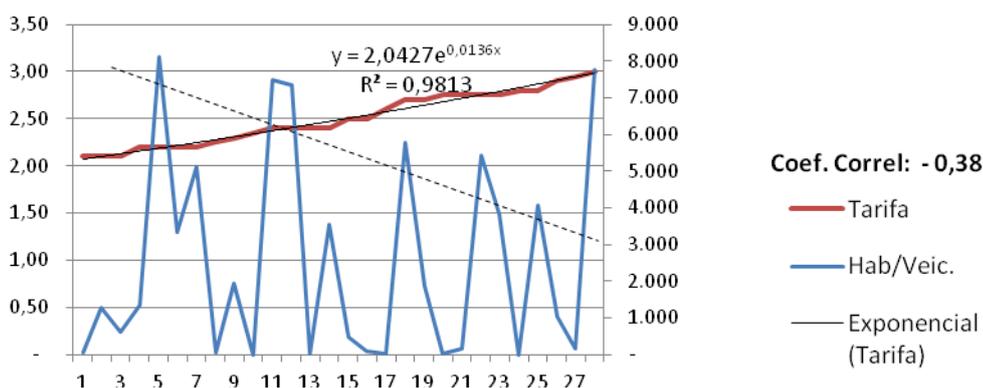


Gráfico 3: Correlação entre tarifa e habitantes/veículo.



Vejamos, pois, como se deu a formação histórica desse quadro tarifário de Niterói e como foram efetivamente apurados os custos quilométricos e a tarifa nos estudos oficiais.

3. Evolução do sistema municipal de ônibus nos últimos vinte e quatro anos e cenário para os próximos cinco: as linhas de tendência de longo prazo considerando o contexto econômico nacional.

Niterói tem reproduzido um comportamento típico ou ordinário dos municípios brasileiros em matéria de transportes urbanos, em parte explicado por uma ausência de efetiva política nacional de transporte que tivesse sido promovida nos últimos doze anos, seja pelo Ministério das Cidades, seja pelo Ministério dos Transportes, a despeito do legislador federal ter determinado ao administrador municipal, desde 2001,

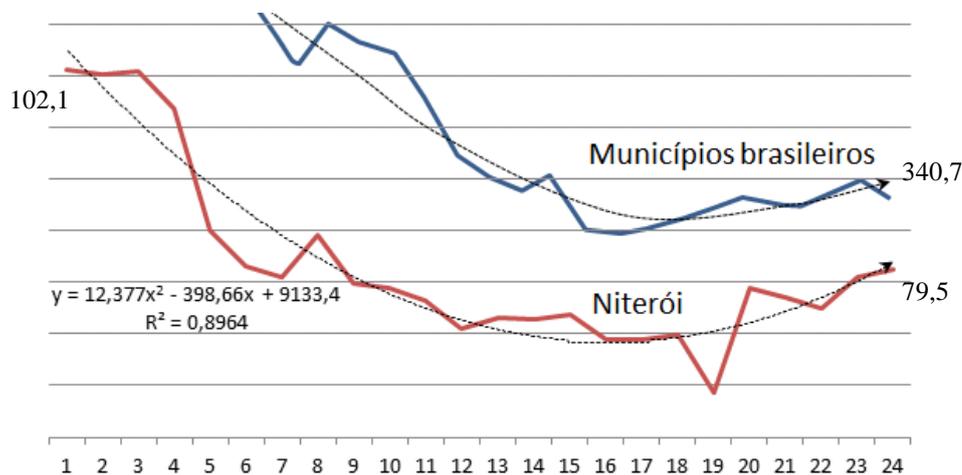
quando da aprovação do Estatuto da Cidade, promover a integração das políticas de transporte e uso do solo no plano diretor. De sorte que, como constatado por Mobile-LAB/UFRJ em 2006/2007, quando organizou, com o Ministério Público do RJ e o Crea-RJ, com o apoio do CNPq e da Capes, o Seminário Internacional preparatório para o II Congresso Mundial da Rede Urbenviron, em Berlin/2007, o Brasil deixou de promover, efetivamente, a revisão dos planos diretores urbanos, não tendo sido promovido, nem pelas Câmaras Municipais, nem pelo Ministério das Cidades, nem pelo Ministério Público, a efetiva verificação, no mérito, de cumprimento do conteúdo mínimo de planos diretores, imposto naquela lei federal, notadamente quanto à necessidade imperiosa de integração das políticas de transporte e uso do solo e, em especial, a demonstração de proporcionalidade entre o potencial construtivo adicional proposto nos planos e a infra-estrutura existente, como requisito de viabilidade dos novos institutos urbanísticos disponibilizados, principalmente o da outorga onerosa (solo criado) e da operação urbana consorciada. Outrossim, a necessidade de captura de valor em decorrência dos investimentos públicos em acessibilidade é outro ponto fundamental que, com raras exceções, como o Paraná, por exemplo, não vem sendo amplamente debatido na sociedade. Com isso, beneficiários indiretos da produção de transporte (como o capital imobiliário, o comércio, etc.) não participam do financiamento dos sistemas de transporte, de modo que acaba incidindo somente sobre o usuário pagante o ônus por sustentar financeiramente a oferta, razão pela qual a percepção geral que a população tem dos serviços seja de pouca qualidade para uma tarifa proporcionalmente elevada.

Assim, sem efetiva fiscalização e controle da sociedade das atividades legislativa e executiva em matéria de planejamento integrado de transporte e uso do solo, a administração municipal no Brasil tende a tratar o problema de transporte no varejo, como política de balcão, ora pressionado pelos operadores de transporte no sentido de promover o reajustamento ou a revisão tarifária, ora pressionado pelo cidadão contribuinte que precisa de transporte com melhor qualidade e a preços módicos. Porém, regra geral, como não são disponibilizados efetivos canais de participação do cidadão contribuinte nas políticas urbana e de transporte, as demandas populares em matéria de mobilidade têm ficado reprimidas, razão pela qual o estopim para o movimento popular de junho ter-se dado a partir da revisão tarifária do transporte urbano.

O quadro da mobilidade urbana de Niterói no contexto brasileiro pode ser retratado nos gráficos a seguir (Fonte: NTU, 2013):

Gráfico 4: Evolução dos passageiros transportados por mês no sistema de ônibus urbano.

442,7



Nota: 1: 1.990;... 24: 2.012.

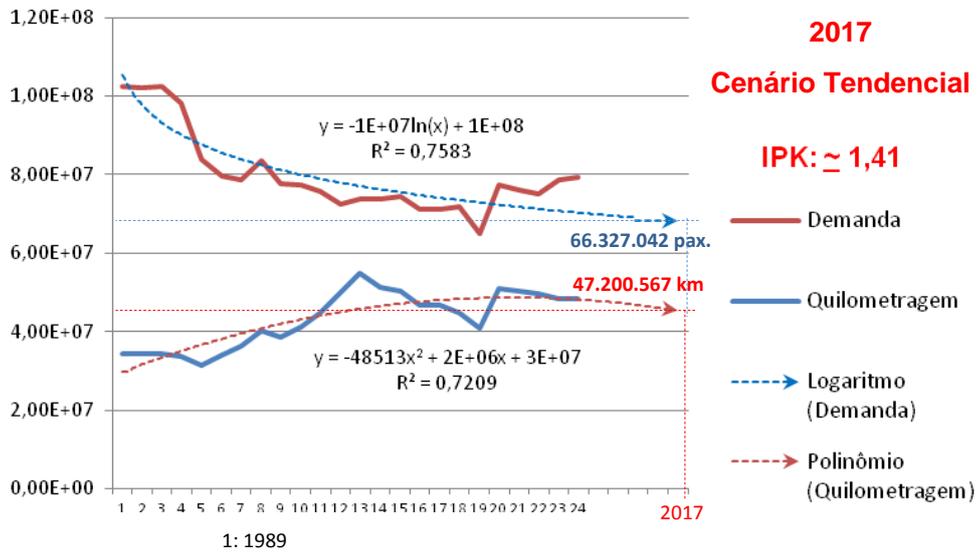
Fonte: RMO/Niterói (2011) e NTU (2013)

Seja observada no **Gráfico 4** a queda contínua do número de passageiros ao longo dos últimos 24 anos, o que contrasta com a expansão da quilometragem produzida, diminuindo consideravelmente o IPK (índice de passageiro por quilômetro), refletindo, portanto, em tendência de aumento da tarifa, visto ser esta o quociente entre o custo quilométrico e o IPK, conforme exhibe a equação abaixo:

$$\text{Tarifa} = \frac{\text{Custo Quilométrico (R\$/km)}}{\text{IPK (passageiros/km)}}$$

No caso de Niterói, considerando a série histórica dos últimos 24 anos (vide **Gráfico 5**), a linha de tendência, isto é, a projeção provável de eventos futuros com fundamento no histórico dos dados, aponta para o fim do atual governo (janeiro de 2017) a ocorrência de IPK ainda menor do que o atual (1,645), chegando a 1,41, o que tenderia a gerar um aumento de tarifa da ordem de 17%, ainda que fosse possível manter-se o atual custo quilométrico.

Gráfico 5 - Tendências de longo prazo para os parâmetros operacionais do sistema



4. Evolução do sistema municipal de ônibus nos últimos oito anos e cenário para os próximos cinco: as linhas de tendência de curto prazo considerando conjunturas locais.

A **Tabela 2**, a seguir, apresenta os principais parâmetros, coeficientes e preços declarados pelo poder concedente nos estudos técnicos para apuração do custo quilométrico e da tarifa modal (até 2011 havia tarifa diferenciada em Niterói, com aproximadamente 10% a mais nas linhas de praia do distrito de Itaipu).

Tabela 2: Principais parâmetros, coeficientes e preços declarados nos estudos tarifários de 2005 a

Parâmetros Declarados	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012
Demanda (passageiros pagantes/mês)	5.942.389	5.991.232	5.424.308	6.447.872	6.349.392	6.250.912	6.545.611	6.624.158
Quilometragem Rodada (Km/mês)	3.894.615	3.720.689	3.405.105	4.240.296	4.185.881	4.131.466	4.026.583	4.026.583
IPK (pass./km)	1,526	1,61	1,593	1,521	1,517	1,513	1,626	1,645
Frota operacional efetiva	597	608	606	654	639	623	671	662
Frota reserva	66	43	54	34	86	137	95	104
Coeficientes de Consumo Declarados								
Combustível	0,388	0,387	0,306	0,307	0,310	0,316	0,316	0,315
Preços Declarados								
Diesel (R\$)	1,4100	1,5738	1,5738	1,7366	1,7700	1,7998	1,7966	1,8503
Pneu (ponderado)(R\$)	925,43	1.060,22	1.027,25	1.041,21	1.141,41	1.241,60	1.172,49	1.376,20
Recapagem (ponderado) (R\$)	186,67	216,31	217,69	235,76	238,57	241,38	290,10	418,40
Veículos (ponderado) (R\$)	136.444,64	166.735,50	209.075,48	222.418,60	229.711,80	237.005,00	248.588,12	292.868,98
IPVA/veículo (R\$)	1.070,50	1.541,52	1.649,27	1.757,02	1.781,98	1.806,94	1.904,52	2.017,27
Tributos (%)	7,12	7,08	7,08	8,65	7,15	5,65	5,65	5,65
Resultados dos Cálculos Oficiais								
Custo Quilométrico Total com Tributos	2,58	2,95	3,05	3,08	3,31	3,55	4,08	4,56
Tarifa Calculada	1,68	1,83	1,92	2,02	2,19	2,35	2,51	2,77
Tarifa Efetivamente Praticada (média até tarifa única em 2011)								
	1,65	1,80	1,85	1,95	2,15	2,35	2,50	2,75
Percentual de Reajuste								
	16%	9%	5%	5%	8%	7%	7%	10%

2012 e resultado dos cálculos.

Fonte: PMN.

Estudos Tarifários (de 2005 a 2012)

Nota: A PMN não disponibilizou o estudo de 2009. Na tabela

acima foi considerada, então para esse ano, a

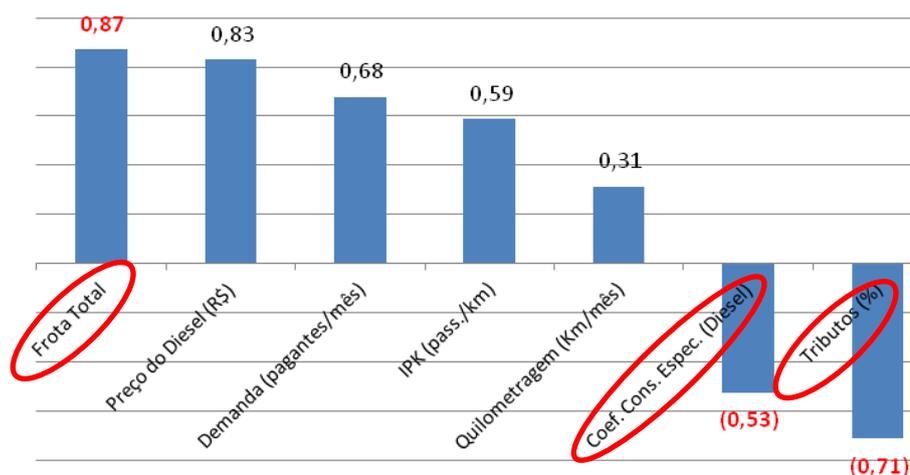
média dos anos 2008 e 2010.

Seja observado o **Gráfico 6** que estabelece coeficientes de correlação estatística entre o custo quilométrico e: frota, preço do diesel, demanda, quilometragem, IPK, consumo específico de combustível e tributos. Nota-se que a maior correlação direta é com a frota (0,87), seguida pelo preço do diesel (0,83) e indiretamente por tributos (-0,71).

Entretanto é curioso observar a alta correlação inversa entre custo quilométrico e consumo específico de diesel (-0,53), ou seja, como se pudesse ser lógico ou presumível que quanto mais

energeticamente eficiente fosse a frota, consumindo menos por km a cada ano, maior seria o custo quilométrico. Pois é essa contradição que salta aos olhos do observador atento. O menor coeficiente de consumo adotado na série histórica de reajustamento tarifário em Niterói desde 2005 deu-se em 2007, quando o município resolveu adotar o parâmetro monitorado pelo município de Vitória e disponibilizado na publicação “Revisão da Metodologia dos Parâmetros e Coeficientes de Consumo e apropriação de Custos das Atuais Planilhas Tarifárias”. E que não se pense em dar como justificativa para tal constatação o baixo nível de serviço das vias, com congestionamentos que tenderiam a anular quaisquer ganhos de eficiência da frota, porque nem mesmo naquelas linhas que fazem quase a totalidade do percurso em faixa seletiva verificou-se melhor desempenho energético, o que suscita dúvidas quanto à eficácia da aferição dos parâmetros operacionais declarados pelas próprias operadoras, não se justificando ao município manter a política de “*laissez-faire*” verificada no depoimento dos agentes públicos da CPI, confirmando não ser feita nenhuma fiscalização operacional, que não seja na aparência e documentação dos veículos, deixando, pois, de se fazer presente no monitoramento e gestão do serviço o próprio poder concedente.

Gráfico 6 – Correlações do Custo Quilométrico



Sejam, pois, observadas as projeções dos parâmetros operacionais a partir das linhas de tendência observadas para a série histórica de reajustes tarifários desde 2005.

Os **Gráficos 7 a 10**, a seguir, apresentam a tendência de evolução dos principais parâmetros operacionais do sistema de transporte público do município, considerando a série histórica dos dados que instruíram os processos administrativos de reajustamento tarifário desde 2.005. Verifica-se que, se nada for feito pelo município no sentido de reverter as linhas de tendência observadas nos últimos 8 anos, o município parece caminhar para o seguinte quadro ao final da atual gestão municipal (janeiro de 2017):

- Custo quilométrico: R\$ 7,50 (aumento de 64%);
- Frota: 913 veículos (aumento de 19%);

- IPK _{Equivalente}: 2,0 (aumento de 22%);
- Tarifa: R\$ 4,10 (aumento de 39%, considerando o aumento concedido e revogado em 2013).

Como indicador de erro dessas estimativas a partir da aplicação das linhas de tendências, seja confrontado, por exemplo, a frota estimada para 2017 (913) com aquela programada no estudo de viabilidade que instruiu o processo licitatório, conforme já abordado anteriormente. O estudo que instruíra o certame tinha a seguinte programação de frota:

- 25 veículos do tipo Low-Entry a cada ano, durante 5 anos, a iniciar-se em 2012 (= 250 veículos)
- 546 veículos convencionais;
- 126 micro-ônibus e
- 13 veículos convencionais de reserva por ano, a partir de 2013 = 52).

Portanto, para 2017, a frota programada no estudo de viabilidade que instruiu o Edital era de 974 veículos, isto é: 6,7% ainda maior do que a estimativa feita com base nas linhas de tendências.

Gráfico 7 – Custo quilométrico que tende a ocorrer em 4 anos se o sistema não for otimizado.

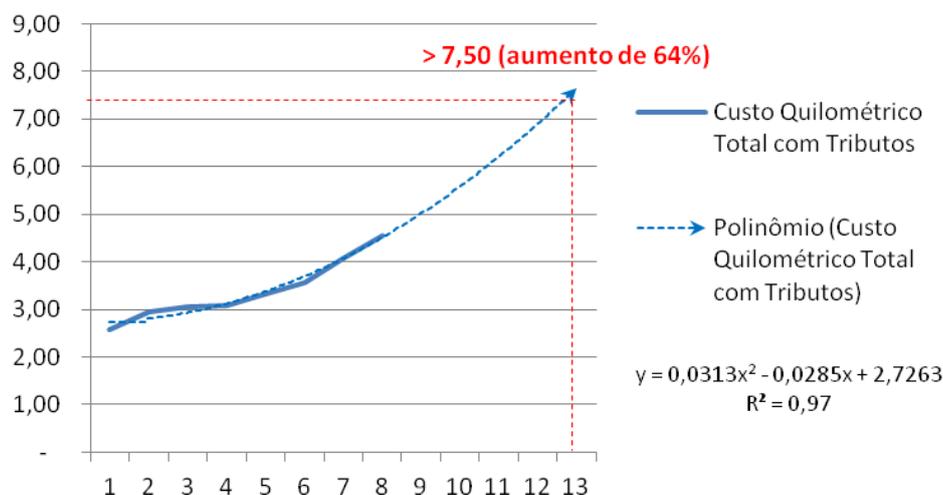


Gráfico 8 – Frota que tende a ocorrer em 4 anos se o sistema não for otimizado.

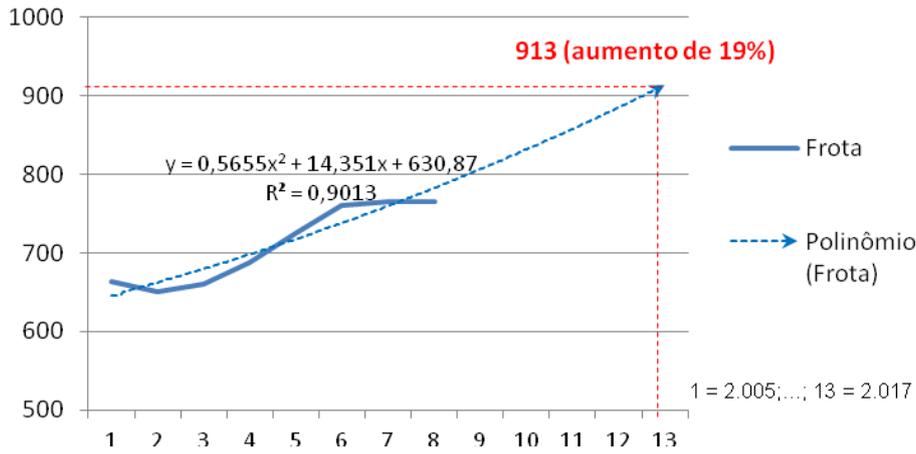


Gráfico 9 – IPK_{Equivalente} (pass./km) que tende a ocorrer em 4 anos se o sistema não for otimizado.

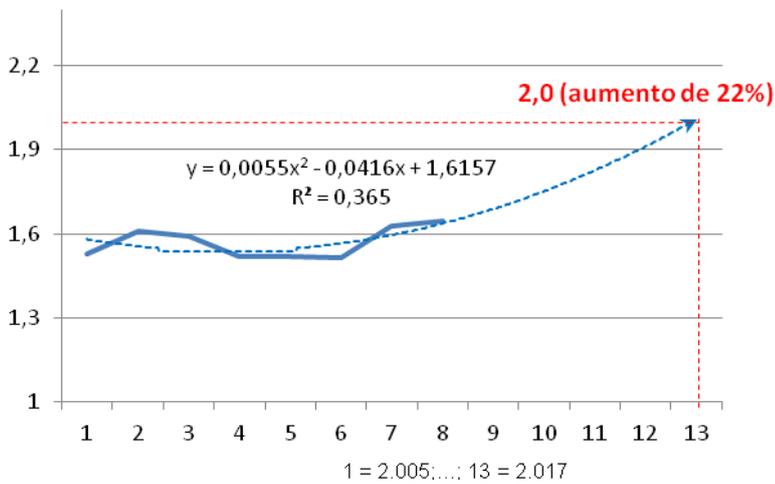
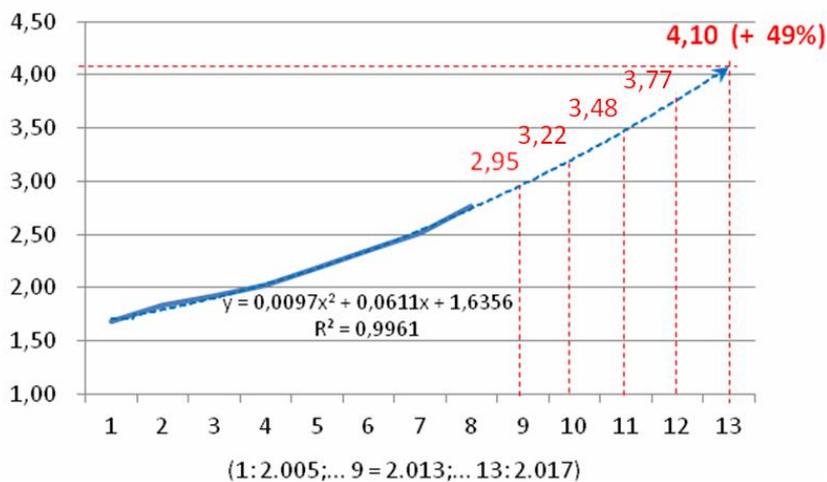


Gráfico 10 – Tarifa que tende a ocorrer em 4 anos se o sistema não for otimizado.



Para apuração de verossimilhança/veracidade dos dados declarados e que teriam fundamentado os cálculos tarifários em todos esses anos, procedeu-se à perícia dos documentos relativos ao reajustamento da tarifa de 2012, notadamente: o estudo tarifário, a planilha (modelo Geipot), todos os Relatórios Mensais de Operação (RMO) de 2011 e os Balanços e o Demonstrativos de Resultado do Exercício de 2011 e 2012.

A digitação e análise dos RMO mostram que estes não são confiáveis em razão das seguintes constatações:

- Erros de preenchimento;
- Dados conflitantes;
- Ausência de dados;
- Planilhas contraditórias com os RMO (Ex.: IPK e Preço do Diesel);
- Preços contraditórios com o mercado (Ex.: diesel)
- Contradições com o lógico esperado (faixas seletivas x consumo específico).

No **Anexo 1** prova-se com o caso da implantação do corredor expresso da Alameda São Boaventura não terem eficácia os RMO que instruíram as planilhas de custo quilométrico, dados os vícios de preenchimento.

5. Confrontação das condicionantes de longo prazo e macroestruturais com as de curto prazo e conjunturais/locais

- Nos últimos 8 anos, a tarifa dobrou, apesar de ter sido dado o alerta em 2000 pela consultora Tradita, que concluiu, no estudo encomendado pelo município, que precisaria dar-se prioridade aos veículos coletivos na via e à reorganização do sistema, otimizando-o, para que fosse possível recuperar os parâmetros observados em 1989, o que faria a tarifa baixar em 50%, apesar do alerta, somente em 2010 foi implantado o primeiro corredor expresso: a Alameda São Boaventura);
- Aumento que sofreu a tarifa na última década equivale à ocorrência de juros de 13% a/a (29% acima do IPCA acumulado no período);
- Por influência macroestrutural (política econômica), a linha de tendência de aumento de preços que se tem verificado aponta para 14 anos o tempo necessário para que o custo quilométrico pudesse dobrar novamente;

- No entanto, se o IPK continuar baixando (tendendo a 1,41), ainda que mantida a política macroeconômica, a tarifa dobraria novamente em apenas 8 anos;
- Por influência da conjuntura local (crescimento urbano sem vinculação das políticas de transporte e uso do solo), a desorganização do sistema tende a fazer dobrar o custo quilométrico em 8 anos, apesar de leve tendência de crescimento do IPK, porém, se este tendesse mesmo a 1,41, em pouco mais de 5 anos o custo quilométrico dobraria;
- Conclusão: seja por influência macroeconômica (com perspectiva de manutenção de queda do IPK), seja por influência da conjuntura local (manutenção de um sistema de transporte desintegrado da política urbana), o poder concedente precisa atuar imediatamente na reorganização do sistema, almejando maximizar o IPK e minimizar o custo quilométrico, altamente correlacionado com uma frota hiperdimensionada que induz à ineficiência e à falta de modicidade tarifária.

6. Análise do reajustamento tarifário de 2012 e seus fundamentos técnicos.

Apesar de reiterada solicitação da CPI à PMN para que esta fornecesse a base digitalizada dos RMO, isso não foi feito, de modo que se tornou imperioso proceder-se à análise por amostragem, dada a impossibilidade de digitação de todos os RMO desde 2008, devido à escassez de tempo e pessoal necessário. Escolheu-se o ano de 2011 para ter a documentação periciada, pois os RMO tanto serviram de fundamento para o procedimento licitatório de 2012, quanto para o estabelecimento da tarifa do sistema licitado e que passaria a ter o equilíbrio econômico-financeiro preservado, a partir de 2013, já não mais por efetiva aferição de custo quilométrico, mas por aplicação do IPCA. Procedeu-se, então, à digitação de todos os RMO de 2011 encaminhados à CPI pelas empresas operadoras e integrantes dos dois consórcios.

Alguns parâmetros foram especialmente verificados, a saber: quilometragem total percorrida, demanda (total e pagantes), $IPK_{Equivalente}$ (Índice de Passageiros por Km equivalentes, isto é, considerando a proporcionalidade entre eles no que se refere ao valor pago por trecho), lugares oferecidos, número de viagens, percurso médio mensal, frota operante, custo total com combustível, coeficiente específico de consumo de combustível, preço médio do combustível, custo quilométrico e tarifa calculada.

Destacam-se as seguintes constatações principais:

- Quilometragem verificada nos RMO = 4.025.913 km (menor 0,017% do que declarado pela PMN: OK);

- IPK_E verificado nos RMO: 1,645 (OK);
- Receitas alternativas (não operacionais) da ordem de R\$ 6.294.100,23 (3,2% da receita operacional): absolutamente desconsideradas do cálculo da tarifa. Há que se destacar que essas receitas precisariam ser fiscalizadas com maior controle do poder excedente, dados os indícios de evasão de receita (e impostos até) apurados pela CPI, notadamente quanto à venda de usados e má gestão financeira, com altas quantias em caixa das operadoras, deixando o sistema de receber os devidos rendimentos financeiros;
- Frota operante declarada: 662 veículos (verificada nos RMO: 672 veículos – 1,5% mais veículos do que declarado);
- Capacidade ociosa: 50% (recomendável que capacidade ociosa de projeto não ultrapasse 40%);
- Consumo específico/diesel adotado na planilha: 0,315l/km (verificado nos RMO: 0,3603l/km - maior 14,386% do que aquele adotado na planilha), porém, o mínimo consumo específico de diesel foi de 0,306 l/km em 2007 (referência: PMN adotou parâmetro verificado na frota de Vitória);
- Preço do combustível (diesel) declarado na planilha: R\$ 1,8503; preço apurado nos RMO: R\$ 1,81 (-2,21%); preço informado pela ANP com base em pesquisa em até 120 postos: R\$1,76 (-5,1%) (vide **Tabela 3**).

Tabela 3 - Preço do diesel em Niterói (2011) para grandes clientes (R\$).

Mês	No. Postos	Preço Médio	Desvio-Padrão	Preço Mínimo	Preço Máximo
Janeiro	97	1,75	0,04	1,67	1,82
Fevereiro	94	1,76	0,03	1,68	1,82
Março	115	1,76	0,03	1,71	1,82
Abril	90	1,76	0,03	1,70	1,82
Maiο	118	1,76	0,03	1,70	1,82
Junho	91	1,75	0,06	1,34	1,82
Julho	94	1,76	0,03	1,71	1,82
Agosto	116	1,77	0,03	1,71	1,83
Setembro	95	1,76	0,03	1,70	1,82
Outubro	92	1,78	0,03	1,71	1,85
Novembro	120	1,77	0,03	1,71	1,84
Dezembro	91	1,73	0,01	1,72	1,75
MÉDIA	101,08	1,76	0,03	1,67	1,82

Fonte: http://www.anp.gov.br/preco/prc/Resumo_Mensal_Index.asp

Nos RMO/2011: R\$ 1.81

Na Planilha/2012: R\$ 1.85

Outro importante aspecto a comentar refere-se à frota. Ressalte-se que a operação de uma linha de transporte público exige disponibilidade de veículos, ou seja, há que se assegurar o atendimento da demanda no nível de serviço previsto nos períodos de pico (máxima solicitação: capacidade total do veículo ocupada). Essa quantidade constitui a chamada “frota operacional” ou “frota efetiva”.

Já para a substituição de veículos, em caso de quebras e acidentes, deve existir um número extra e proporcional ao tamanho da frota. O manual do Geipot limita-a entre 5% e 15%:

A Frota-Reserva é constituída por um número suplementar de veículos (em relação à Frota Operante), formando a reserva técnica destinada à substituição de veículos retirados da operação por quebra, avaria ou necessidade de manutenção preventiva. Como essa frota é remunerada, deve ser limitada entre 5% e 15% da Frota Operante.

O que geralmente se adota, e, inclusive se ensina nos cursos profissionalizantes, é 10%. Essa reserva possibilita também o rodízio de veículos para manutenção preventiva. Esse número excedente de veículos constitui a denominada “frota reserva”. Assim, a “frota total” necessária para a correta operação da linha é a soma das duas, ou seja:

Frota total (FT) = Frota operacional (FO ou frota efetiva, FE) + Frota Reserva (FR)

Como: **Frota reserva = 10% x (FE),**

Então: **FT = 1,10 x FE**

No caso de Niterói, a frota reserva é constituída de 104 veículos, equivalendo a 15,71% da frota operacional, ultrapassando, assim, em 15% e em 70% os limites máximo e médio estabelecidos no manual do Geipot.

O percentual da frota reserva constatado está acima do percentual máximo regulamentado (15%). Inaceitável, portanto, considerar na planilha de custos depreciação e remuneração de frota irregular. E isso ocorreu na planilha tarifária.

Verifica-se, pois, Indício de uso indevido de frota reserva como frota operacional ou efetiva, aumentando a quilometragem total e, assim, o custo quilométrico.

Com relação à frota reserva, o Pleno do Tribunal de Contas do Rio Grande do Sul, em decisão de março de 2013, confirmou, por unanimidade, decisão cautelar que mandava não incluir no cálculo da

tarifa a frota reserva - equivalente a 6,8% da frota operacional, o que faria, em tese, a tarifa cair de R\$ 2,85 para R\$ 2,60, ou seja, cerca de 9%. O TCE conceitua o veículo reserva como um "*ônibus parado na garagem e utilizado somente quando um ônibus em operação deve ser substituído*" e que "*não deve receber alocação de quilometragem rodada para fins de cálculo tarifário*".

A definição conceitual do TCE, com a máxima vênia, parece ser errônea, visto que o veículo reserva não fica parado na garagem, pois entra em operação no dia-a-dia para suprir a ausência de outros ônibus, estes, sim, que por motivos diversos, precisam ser retirados da operação. Por exemplo: a frota de Niterói requer que se retire a cada dia 15 veículos (2% da frota total), de modo que seja possível fazer a cada dois meses a manutenção e a revisão periódica de todos os veículos. Mas ainda que ficasse mesmo parada na garagem aguardando a ocorrência de evento que justificasse entrar em operação, é custo para o empreendedor que precisa ser ressarcido, implicando, então, em entrar na planilha nos itens "depreciação" e "remuneração", como consta no manual do Geipot.

Porém, de fato, não há que se considerar a frota reserva atuando em adição à frota operacional permanentemente, apenas com o fito de competição entre operadoras na área central para captura de maior demanda, visto induzir grande ociosidade do sistema com aumento do custo de produção a ser repassado para o usuário pagante. Nem o usuário, nem o contribuinte podem ser responsabilizados por má gestão do serviço de transporte ou para atender o interesse comercial de uma operadora que acaba imprimindo maiores custos para o sistema como um todo. Por essa razão, não pode ser eficiente o serviço de transporte público que não tem um centro de planejamento, gestão e monitoramento dos serviços, não se admitindo que o sistema dependa tão somente da iniciativa pública, como ficou constatado pela CPI na fase de depoimento dos agentes públicos das gestões anteriores e da atual. Afinal, por ser serviço público, não pode operar de forma ineficiente, de maneira que se uma empresa operadora tenha interesse em maximizar sua rentabilidade e sua lucratividade, utilizando sua frota reserva, que o faça por meio de outro tipo de prestação de serviço à coletividade como, por exemplo, fretamento, porém, ainda assim, resguardado o lucro máximo estabelecido em contrato (8,5%), qualquer receita excedente deve estar vinculada à promoção de subsídio cruzado do serviço público em caráter essencial.

São, portanto, dois os problemas para o administrador público no tocante ao uso da frota reserva: por um lado, impedir seu uso indevido como estratégia para aumentar a concorrência na área central da cidade, onerando indevidamente a tarifa e ampliando a ociosidade da frota; por outro lado, maximizar a geração de receita alternativa. Para isso, há que atuar o poder concedente no sentido de fiscalizar a operação de modo que, constatado o uso irregular da frota reserva como frota operacional do serviço público essencial, aplicar multa à empresa infratora e descontar do cálculo tarifário a quilometragem média mensal dos veículos excedentes à frota operacional regulamentada e também fixar metas de

produtividade que possam premiar as operadoras que as alcancem ou penalizar quando não obtidos indicadores mínimos e, dentre eles, ociosidade da frota e custo quilométrico.

Em relação aos principais parâmetros, a **Tabela 4**, a seguir, apresenta a comparação entre o que fora declarado pelo poder concedente no estudo tarifário e o que foi efetivamente apurado na perícia, na análise dos documentos e RMO.

Tabela 4: Aferição do custo quilométrico

Item	Ano dos RMO: 2.011 (Planilha 2.012)			
	Adotado na Planilha	Apurado pela Perícia	Diferença (%)	Impacto no Custo/km (R\$)
Demanda Média Mensal (pax)	6.624.158	6.609.774	000	Nenhum/Desprezível
Quilometragem Média Mensal (km)	4.026.583	4.025.913	000	Nenhum/Desprezível
IPK (pax/km)	1,645	1,642	000	Nenhum
Frota operacional acima do declarado	662	672	1	0,068
Coef. de cons. e preço do diesel) (l/km)	0,315	0,306	3	0,045
Receita Não-Operac. Média Mensal (R\$)	0	524.508,35	100	0,130
Frota reserva acima do máximo	0	5	100	0,005
Cobrança de ISS a mais (Lei 2850/2011)	2%	1%	100	0,046
Acumulado (a abater)	-	-	-	0,295

Portanto, há que se abater do custo quilométrico da planilha de 2012: R\$ 0,248/km. Então:

$$\mathbf{R\$ 4,559/km - R\$ 0,295/km = R\$ 4,264/km.}$$

Dividindo-se o custo quilométrico corrigido pelo $IPK_E = 1,645$, tem-se a tarifa corrigida:

$$\mathbf{Tarifa_{2012} = R\$ 4,264/km / IPK_E = 1,645 \text{ pax/km}}$$

$$\mathbf{Tarifa_{2012} = R\$ 2,59/pax.}$$

$$\mathbf{Tarifa_{2013} \text{ corrigida pelo IPCA}_{2012} (5,8\%): R\$ 2,74}$$

Conclui-se, portanto, que a tarifa foi reajustada em janeiro de 2012 em 6,2% acima do que deveria ter sido e somente em 2013, quando reajustada pelo IPCA, em janeiro, alcançou o valor de R\$ 2,74, ainda abaixo do que havia sido calculado do ano anterior, de sorte que o ato do Executivo que revogou o reajustamento da tarifa em 2013 não representou para as operadoras perda alguma de equilíbrio econômico-financeiro. Ao contrário: considerando a demanda mensal de passageiros pagantes, as empresas teriam acumulado receita extraordinária no ano passado e ainda neste ano, que, excluindo

receitas financeiras, **gerou caixa extraordinário de R\$ 13.513.282,32, a ser considerado crédito a abater no próximo reajustamento tarifário, correspondendo a uma redução do custo quilométrico de R\$ 0,28 (6,6%).**

Advertência

A perícia de única planilha constatou erro de 6,2% no valor final da tarifa. Não foram periciadas as demais devido ao fato do Executivo não ter atendido o pedido da CPI de fornecer a base digital dos RMO, inviabilizando um trabalho pormenorizado.

Portanto, não há que se concluir precipitadamente que a tarifa atual deveria ser mesmo R\$ 2,74, sem que antes se investigue se houve, em algum tempo, alguma medida compensatória dos erros cometidos em 2012, ou, pelo contrário, ocorreram outros erros nas planilhas anteriores, de modo que, como os reajustamentos tarifário, subseqüentes a cada ano, configuram-se como juros compostos, a tarifa poderia ser ainda consideravelmente menor.

Recomenda-se, portanto, análise detalhada das planilhas dos últimos dez anos, pelo menos.

Há indícios de mesmos erros cometidos. Por exemplo: em 2007 foi adotado o menor coeficiente de consumo específico de combustível, tomando-se por fundamento a experiência de Vitória consolidada no estudo intitulado “Revisão da Metodologia dos Parâmetros e Coeficientes de Consumo e apropriação de Custos das Atuais Planilhas Tarifárias”, citado pelo próprio poder concedente no estudo tarifário daquele ano, e desde então, apesar do município ter implantado faixas seletivas, não se verificou redução do consumo específico do diesel nem mesmo nas linhas que passaram a ter mais de 80% de seu itinerário em faixa seletiva (caso, por exemplo, da linha 21 no corredor da Alameda São Boaventura e Av. Feliciano Sodré, que foi periciada pela CPI). Pelo contrário, a partir de então voltou a ser adotado, a cada ano, coeficiente de consumo específico mais elevado sem nenhuma razão aparente.

Mas se os RMO não conseguiram detectar redução do consumo de combustível nem mesmo nessas linhas que se beneficiaram da implantação de corredores expressos por terem praticamente todo o itinerário percorrido nesses corredores, há indício também de que os RMO não se prestam a retratar a operação do sistema tal como é na realidade, devendo-se, então, promover revisão dos parâmetros adotados no cálculo à luz do estado da prática dos casos de maior semelhança com Niterói, como acertadamente foi feito no ano de 2007.

7. Simulação da tarifa única municipal considerando o sistema otimizado conforme proposta por Lerner.

Observa-se uma oferta inadequada à escala da demanda, com lugares oferecidos e não ocupados da ordem de 50%. Em outras palavras: o serviço está dimensionado para o dobro de sua necessidade.

O município precisa rever o dimensionamento do sistema, pois a partir do ponto ótimo, os custos marginais de produção superam qualquer possibilidade de lucro marginal, induzindo-se a operar com ineficiência, o que é vedado à administração pública.

A ociosidade média não deveria ultrapassar a hipótese máxima de 40% (referência de capacidade de projeto).

O município persegue desde 1993 um sistema de transporte otimizado, apesar de ter resolvido iniciar a implantação de corredores expressos somente em 2010, com a experiência da Alameda São Boaventura e da Av. Feliciano Sodré. No processo licitatório de 2012, apesar de ter-se anunciado que o objetivo do certame era a transformação do atual sistema naquele proposto por Lerner, otimizado, com redução em torno de 50% da frota, na verdade foram considerados no cálculo de viabilidade 99% a mais dos investimentos necessários para se implantar o plano Lerner, evidenciando-se que, na prática, a frota atual seria mantida por vinte anos de concessão, sem nenhuma garantia contratual de implantação do sistema otimizado, tanto por inexistência de regra contratual, quanto por não haver previsão orçamentária no que dependesse dos investimentos do poder concedente (estrutura de terminais).

Demonstrativo do cálculo do investimento necessário para aquisição da frota proposta por Lerner

161 veículos Low Entry x 2 (considera a reposição da frota) x R\$ 420 mil (preço do veículo novo) = R\$135.240.000,00;

310 veículos convencionais X 2 (considera a reposição da frota) X R\$ 280 mil (preço do veículo novo) = R\$173.600.000,00;

39 veículos Micro-ônibus X 2 (considera a reposição da frota) X R\$ 200 mil (preço do veículo novo) = R\$15.600.000,00.

TOTAL DE INVESTIMENTO DO PROJETO LERNER: R\$ 324.440.000,00.

Assim, apesar dos indícios de favorecimento das então permissionárias do município com os critérios de seleção da proposta técnica, conforme apurado pela CPI, caso resolvessem a Câmara e o Poder Concedente preservar o resultado do certame, mantendo-se os contratos, justificar-se ia a exigibilidade pelo município da implantação imediata pelos dois consórcios, ainda neste governo, do sistema otimizado tal como proposto por Lerner, convertendo-se os investimentos programados na licitação para a frota em implantação da estrutura de terminais, até o limite dos investimentos programados, sem que implicasse em aumento de tarifa ou transferência para o usuário. Afinal, o estudo de viabilidade da Nittrans que considerou 99% a mais de investimento na frota do que aquele proposto

por Lerner instruiu o certame e induziu o valor de outorga, dados os indicadores de viabilidade resultantes dos investimentos programados, prazo de retorno e taxa de juros.

No entanto, a atual gestão (em parceria com o Setrerj e com a mesma consultora que desenvolveu o PITT, em 1993, e o PDTT, em 2007) já anuncia ter abandonado o projeto Lerner para implantar um sistema do tipo “serviço de ônibus de alto desempenho”, que no projeto daquele renomado urbanista, tinha mero caráter complementar ao sistema tronco-alimentador proposto. Portanto, haveria da atual gestão demonstrar a discricionariedade técnica do abandono daquilo que o município investiu desde 1993, no sentido de ser demonstrada a maximização da eficiência com o sistema que resolveu implantar, em face do que o município já investe nos últimos 20 anos.

Afinal, o impacto da otimização do sistema na tarifa é bastante significativo, conforme a simulação apresentada a seguir (**Tabela 5**), partindo-se do sistema atual, porém reduzindo-se a capacidade ociosa de projeto a, no máximo, 40% dos lugares oferecidos, resultando nos seguintes parâmetros operacionais anuais:

Tabela 5: Simulação dos parâmetros operacionais e tarifa com redução da capacidade ociosa do sistema a, no máximo, 40%.

	Lugares Oferecidos (Ideal)	187.097.310	
	Viagens	2.078.859	
	Km total (km)	43.676.827	
	Km reduzida (km)	4.634.132	
	Redução custo total (R\$)	19.977.292,99	
	Custo km reduzido (R\$/km)	4,10	
	NOVO IPK Equivalente	1,82	
Verifica-se,	Tarifa em 2012 (R\$)	2,26	então, que Niterói já
poderia estar	Tarifa em 2013 (IPCA) (R\$)	2,40	operando um sistema
otimizado com tarifa			de R\$ 2,40 (23% menor do que a tarifa reajustada conforme os contratos assinados em 2012, mas revogada).

Tal referência tarifária, R\$ 2,40 para 2013, é acompanhada pelos municípios de Vitória, Rio Branco, Recife e Belo Horizonte. Ressalte-se que todos essas capitais já têm um sistema organizado, baseado nos princípios tronco-alimentador, com prioridade para o serviço público nas vias, inclusive com órgãos gestores atuantes e competentes, inclusive com implantação de câmara de compensação tarifária.

De maneira que não cabe mais, sob o ponto de vista da modicidade tarifária e da eficiência do sistema, deixar-se de otimizar a operação.

8. Recomendações da CPI no tocante à Política Tarifária

1. À Prefeitura:

- Demonstrar a discricionariedade técnica de todo e qualquer ato que implique em reajustamento ou revisão tarifária de modo a deixar claramente demonstrada tecnicamente, não ter havido rompimento do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos (no caso concreto: deverá fazê-lo em relação ao ato que revogou o reajustamento da tarifa concedido em 2013 ou aceitar este estudo oferecido pela CPI para por fim a qualquer procedimento administrativo de iniciativa de alguma operadora ou dos consórcios que possa haver com a finalidade de imputar dano ou prejuízo);
- Demonstrar a discricionariedade técnica de todo e qualquer ato que implique em definição de proposta técnica de transporte (política, plano ou projeto), por análise multicriterial, confrontando-se os indicadores de desempenho do projeto que se quer aprovar com os de outras alternativas. No caso concreto: demonstrar o desempenho multicriterial da proposta recentemente anunciada de “Bus of High Level Service” comparativamente ao Projeto Lerner e a quaisquer outras alternativas. Deverão ser considerados os seguintes critérios mínimos: econômico-financeiro (custos de implantação, operação e manutenção), social (número de pessoas beneficiadas); ambiental (emissão de poluentes por passageiro transportado, etc.), operacional (velocidade comercial, capacidade, nível de serviço e grau de ociosidade) e urbanístico (proporcionalidade entre capacidade do sistema e adensamento urbano);
- Implantar nos próximos 3 anos de governo sistema de transporte otimizado, reduzindo a frota e minimizando a ociosidade através de sistema tronco-alimentador, tal como proposto nos planos PITT e PDTT e detalhado no Projeto Lerner, visto ser condição *sine qua non* para maximização dos princípios da modicidade tarifária e da eficiência;
- Promover a revisão de todas as planilhas de custo que instruíram os processos administrativos que visavam reajustamento ou revisão tarifários nos últimos dez anos;
- Garantir ampla visibilidade pública das planilhas de custo, dos RMO e dos estudos técnicos;

- Definir normas e procedimentos para aferição real do custo quilométrico, demonstrando a compatibilidade ou proporcionalidade com os indicadores ou parâmetros usados em outros municípios considerados “casos de sucesso”;
- Abandonar o IPCA como parâmetro de aferição de custo quilométrico e voltar a acompanhar o custo pela planilha do Geipot;
- Ampliar e capacitar as equipes técnicas de planejamento, gestão, monitoramento e fiscalização, de modo a se criar uma massa crítica na Prefeitura;
- Assinar termos de convênios com outros municípios para transferência e troca de experiências;

2. Ao Ministério Público:

- Apurar a legalidade da decisão que dispensou o critério “modicidade tarifária” para selecionar o licitante vencedor;
- Apurar a legalidade do ato da Nittrans que decidiu dobrar os investimentos na frota prevista no projeto Lerner, que, na verdade, só serviu para manter o sistema atual, que tem o dobro da frota daquele projeto, apesar do ex-Procurador-Geral do Município ter afirmado taxativamente que a finalidade do certame era implantar, de fato, o plano Lerner;
- Apurar negligência, imprudência ou imperícia da autoridade responsável na SSPTT, referente à confissão nas audiências da CPI de que as consultas de preços, quando do reajustamento tarifário, eram descartadas logo em seguir, de modo que hoje o município não tem condições de provar o que fundamenta e/ou alimenta sua planilha de custos.

ANEXO 1: Análise *ex-ante* e *ex-post* da implantação do Corredor Expresso da Alameda São Boaventura para demonstrar indício de ineficácia e/ou vícios de preenchimento dos RMO.

Introdução: Sobre a Metodologia.

Para se testar a confiabilidade dos dados, haveria de se identificar a ocorrência de um evento no qual pudessem estar envolvidas todas as instituições citadas (Governo do Estado, Prefeitura de Niterói, entidades representantes das operadoras e sua consultoria), para se observar comparativamente a conduta de cada uma em face de variáveis objetivas do próprio evento. Ou seja: haveria de se eleger um elemento saneador, legítimo, objetivo e aceito por todos os interessados como parâmetro fiel para análise dos dados.

No depoimento do presidente do Setrerj identificou-se tal evento, quando anunciou publicamente ter sido observada uma redução do tempo de viagem de 53% com a implantação, pelo governo do Estado em parceria com o Município e apoio do Setrerj, do corredor expresso da Alameda São Boaventura, inaugurado em 22 de março de 2010, porém com sua operação normalizada somente quatro dias após, tão logo foram adaptados os ciclos semafóricos à nova realidade.

Portanto, se tal redução significativa do tempo de viagem das linhas que percorrem o referido corredor não resultassem em ganhos de eficiência proporcionais para o usuário e para o sistema como um todo, haveria prova objetiva de inexistência denexo de causalidade entre os dados fornecidos pelas operadoras e a fixação das tarifas e a formulação da política de transporte. Ou seja, a partir do evento-referência para se analisar comparativamente as situações *ex-ante* e *ex-post* e uma vez comprovado não terem sido distribuídos para o usuário e o sistema de transporte os esperados ganhos de eficiência ocasionados por significativa redução do tempo de viagem no corredor, de duas uma: ou os dados apresentados nos RMO não sustentariam a redução de tempo anunciada e, assim, se comprovaria serem “dados podres”, que serviriam apenas para a *mise-en-scène* da decisão, ou seriam dados corretos, mas desconsiderados por absolutas negligência e imperícia da autoridade competente, devendo a CPI buscar a individualização das condutas dos agentes públicos e particulares envolvidos para a devida investigação pelo Ministério Público.

Afinal, em tese, para uma redução tão expressiva de uma fundamental variável (“tempo de viagem”), espera-se significativa redução da tarifa, afinal, esta é o resultado da divisão do custo quilométrico apurado pelo número de passageiros por quilômetro (IPK). Assim, a importância que tem, em tese, a variável “redução de tempo” para o sistema de transporte é muito grande, tanto por impactar positivamente no custo quilométrico, visto que, mantido o *headway* da situação *ex-ante*, mantém o atendimento à demanda com redução de quilometragem total, quanto por tendência de elevação do IPK, dado que o “tempo de viagem” é o segundo atributo de escolha do modo entre os usuários do sistema de transporte público da região metropolitana do Rio de Janeiro, perdendo apenas para o atributo “acessibilidade na origem e no destino”, isto é, a possibilidade de se fazer o porta-à-porta sem baldeações, conforme verificou em entrevistas domiciliares o grupo de pesquisa Mobile-LAB, da UFRJ, em estudo elaborado para o BNDES em 2003. E, ressalte-se, que depois do automóvel e das vans, o ônibus é o modo que maximiza o porta-à-porta, por isso preferencialmente escolhido em relação a metrô, trens e barcas, visto serem estes modos dependentes de alimentação na origem e no destino.

Mas o elevadíssimo volume de dados impede que a CPI, com reduzidíssimas condições financeiras, operacionais e tecnológicas, possa analisar todos os dados, sobretudo porque ao invés de terem sido fornecidos em meio digital, ainda o foram na forma de papel, o que implica em digitação de todas as planilhas, o que é impossível diante do reduzidíssimo prazo legal da investigação. Impõe-se, portanto, a necessidade de observação dos dados por amostragem.

Para isso, foram escolhidos dentre as linhas operadas pelo consórcio Trasnit, os dados operacionais da linha 21-Fonseca-Centro para o mês de março no período entre 2008 e 2013, informados pela permissionária/concessionária Ingá ao poder concedente, representado pela subsecretaria de transportes da SSPTT.

A escolha da Linha 21 deu-se em razão de praticamente todo o seu percurso realizar-se em faixas seletivas para ônibus, seja na Alameda São Boaventura, seja na Av. Feliciano Sodré (vide **Figura 3**), o que além de simplificar os trabalhos da CPI, também serve como parâmetro fiel do novo modelo de transporte que se quer implantar no município, com prioridade na via para modalidades coletivas, permitindo-se, assim, simulações para outras linhas, bastando-se ponderar para cada itinerário a participação percentual dos trechos com faixas seletivas. Em outras palavras: como a linha 21 operara praticamente em toda sua extensão em faixas seletivas, os parâmetros aí observados aí podem ser aplicados proporcionalmente em outras linhas para se simular indicadores operacionais que passariam a ter com a implantação de faixas seletivas em alguns trechos.

Escolheu-se o mês de março, tendo em vista a inauguração do corredor expresso da Alameda São Boaventura em 22 de março de 2010, considerando-se que dos 31 dias do mês o corredor só operou em condições de normalidade, conforme as metas do projeto, em três dias. Assim, obteve-se uma base de dados equilibrada, compreendendo três anos de operação sem o corredor expresso (março de 2008, 2009 e 2010) e três anos da nova operação em faixa exclusiva para ônibus (março de 2011, 2012 e 2013).

Figura 3

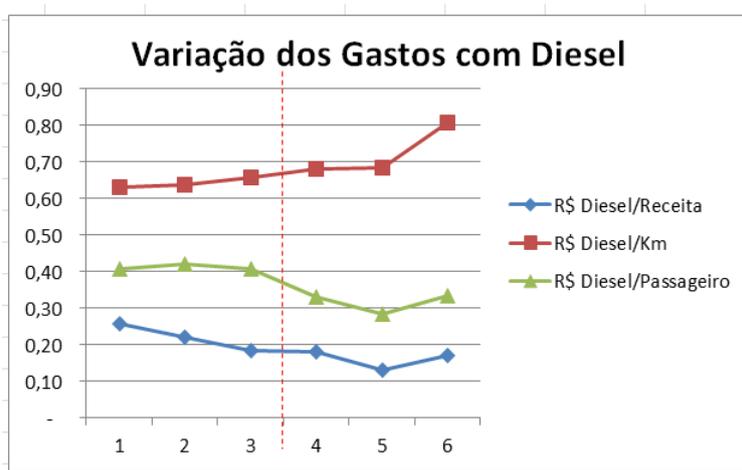


1. Observação dos primeiros resultados da análise dos dados

Os gráficos a seguir procuram retratar, por amostragem, a base de dados fornecida pelas empresas à CPI. O ano de 2008 compreende o ano “1” no eixo horizontal dos gráficos e assim por diante, de modo que o ano “6” retrata 2013. Esses gráficos permitem observar comparativamente a situação *ex-ante* em relação à situação *ex-post* da implantação do referido corredor, delimitando-se os dois períodos de análise pela linha vermelha tracejada que aparece em todos os gráficos.

O primeiro impacto que se espera, em tese, com a implantação do corredor é a economia de combustível. O **Gráfico 1**, a seguir, exhibe a variação dos gastos com diesel em relação à receita da linha, à quilometragem percorrida e por passageiro transportado.

GRÁFICO 1



Na situação *ex-ante*, observa-se tendência de aumento constante do gasto de diesel por km rodado (de R\$ 0,63 a R\$ 0,66) e de queda ainda mais acelerada em relação à receita (de R\$ 0,26 a R\$ 0,18), porém, mantido estacionado em torno de R\$ 0,42 o gasto per capita com diesel. No ano seguinte à implantação do corredor, observa-se comportamento parecido, com queda inicial, mas com tendência de elevação já a partir de 2013 para o gasto de diesel per capita e em relação à receita, porém, maior aceleração de crescimento se observa em 2013 para o gasto de diesel por km.

Ao se observar o gasto absoluto de diesel (**Gráfico 2**), constata-se que já vinha caindo de forma constante no período anterior à implantação do corredor, porém, após isso, mostra um comportamento oscilatório, com recuperação do patamar máximo da série histórica (em torno de R\$ 21,5 mil), logo após a ocorrência do ponto mínimo (R\$ 16,3 mil). Mas não havia motivo aparente para aumento tão elevado do consumo absoluto de diesel um ano após a implantação do corredor, tanto porque nem de longe se observou mesmo comportamento do preço do diesel (vide **Gráfico 3**), quanto porque com a redução do

tempo da ordem de 50%, esperava-se redução proporcional do número de viagens e da extensão total percorrida.

Gráfico 2

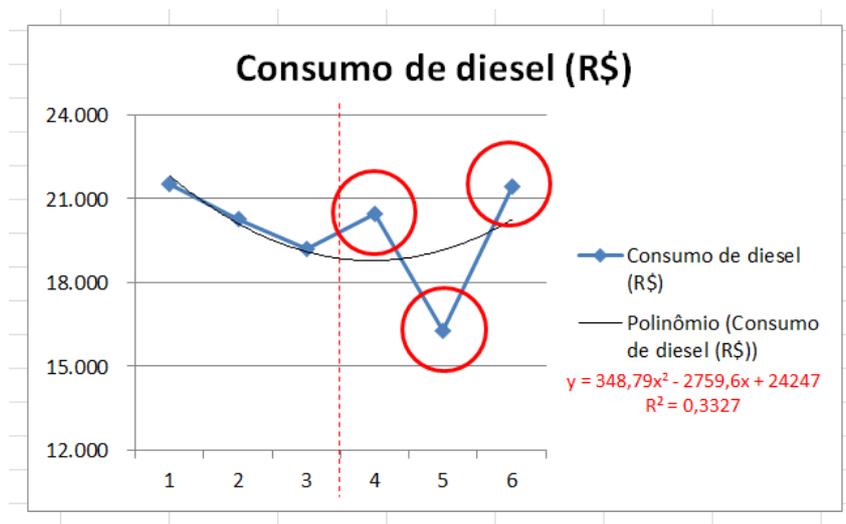
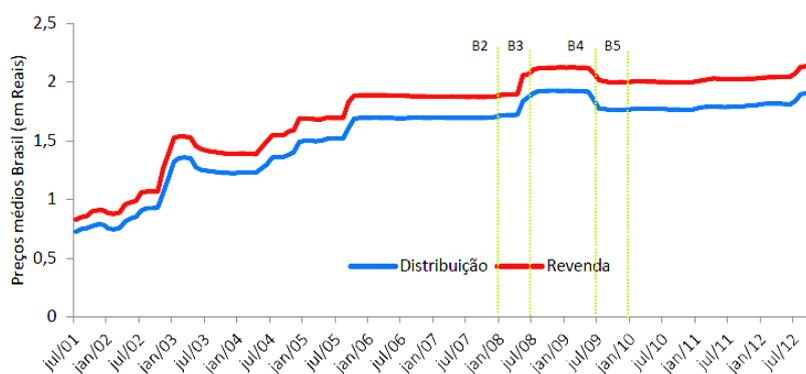


Gráfico 3

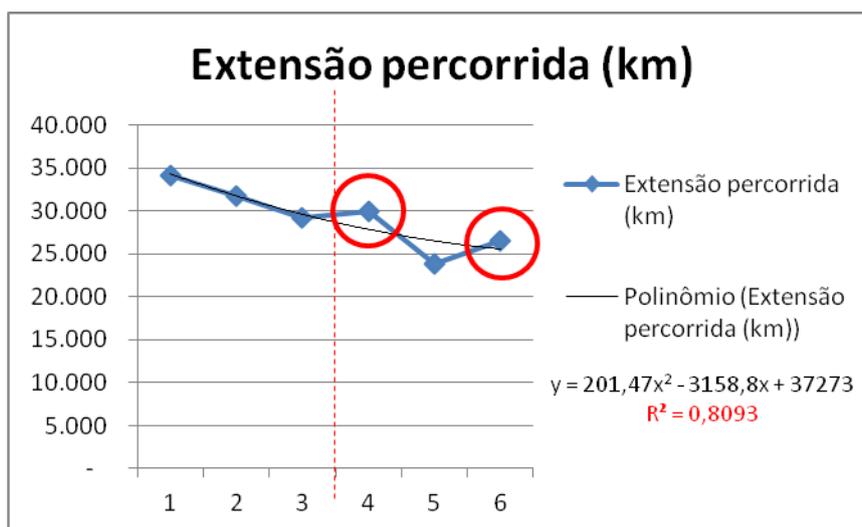
Preços médios de distribuição e revenda do diesel, 2002-2012



Fonte: Levantamento de Preços ANP

Observando-se o **Gráfico 4**, verifica-se – como era esperado – que a extensão percorrida diminuiu ao longo dos três anos de operação do corredor expresso, porém, o que surpreende, é que essa diminuição dá-se a uma taxa média ainda menor (13%) do que já vinha diminuindo entre 2008 e 2010 (17%). Note-se que, contraditoriamente, a extensão percorrida chegou a aumentar no primeiro ano da implantação do corredor; e a aderência dos dados em relação à curva de tendência (em preto), que explica mais de 80% da variância ($r^2 = 0,8093$), é muito maior na fase em que a via operava congestionada, sem prioridade para ônibus, do que depois da operação ter melhorado, com redução do tempo de viagem em mais de 50%.

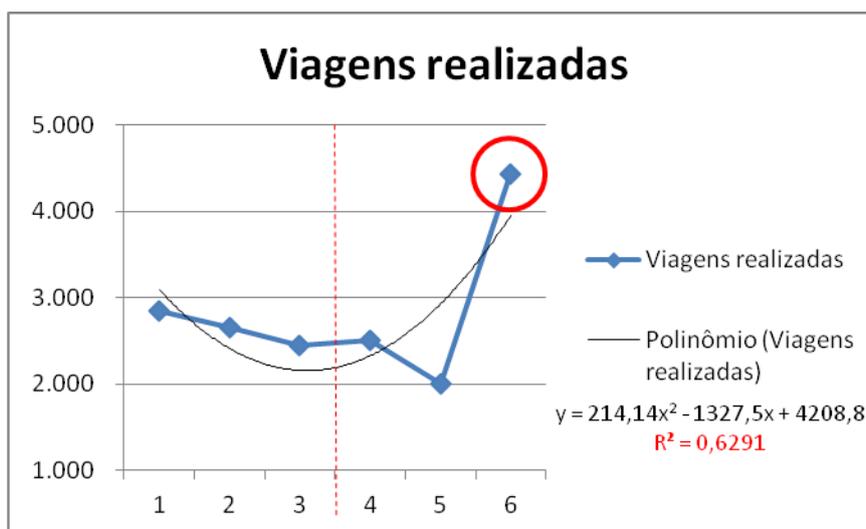
Gráfico 4



A grande variação dos dados na fase pós-implantação sugere descontrole da operação, tanto que depois de ter chegado à extensão percorrida mínima de 24 mil km em 2012, em março de 2013 elevou-a em quase 12%. Definitivamente não se pode aceitar a hipótese da concessionária não ter conseguido ainda, três anos após a implantação do corredor, adequar sua operação, pois o conhecimento do sistema foi um dos critérios pelos quais a empresa foi selecionada pelo município na licitação de 2012. Aliás, se os dados do ano anterior à licitação serviram para instruir o processo administrativo e o edital, então os concorrentes teriam sido informados de uma quilometragem total percorrida acima da que existiu um ano antes de implantação do corredor e em torno de 10% acima da curva de tendência. Em outras palavras: se a curva de tendência que explica mais de 80% da variância dos dados tivesse ocorrido, os dados fornecidos pela Ingá em 2011 – que sugerem uma operação inadequada à nova realidade, visto apresentar uma quilometragem 10% maior do que se mantido o decréscimo da extensão total percorrida que já se verificava desde 2008 – , só interessaria à própria empresa no processo de licitação, visto que, baseados nesses dados, seus concorrentes superestimariam os custos operacionais e tenderiam a oferecer lances menores para não comprometer os indicadores de viabilidade econômico-financeira.

Mas as inconsistências dos dados não param aí. Seja observado o **Gráfico 5**, que mostra o declínio constante do número de viagens realizadas nos 3 anos que antecederam a implantação do corredor, porém, contraditoriamente, verifica-se um acréscimo de viagens no ano seguinte, seguido por mais uma grande oscilação dos dados (mínimo de 1998 viagens e máximo de 4.428).

Gráfico 5

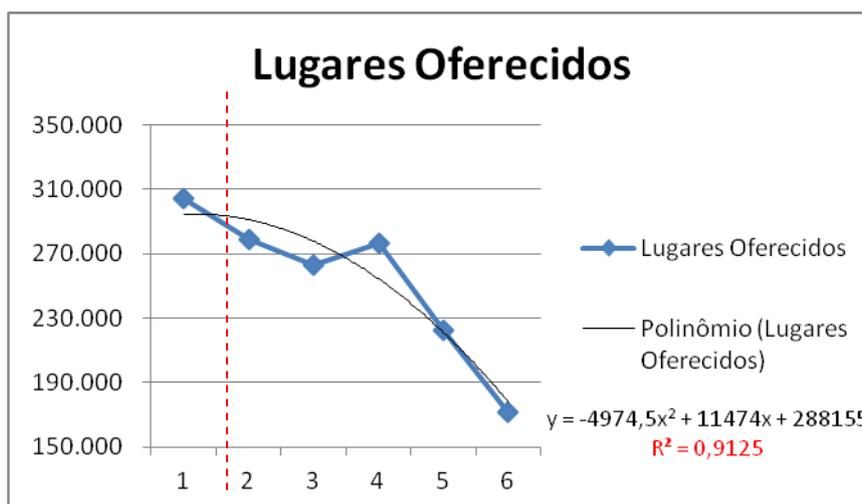


Se esses dados fossem suficientes para a definição de políticas, não se justificaria a implantação do corredor, visto não ficarem demonstradas *ex-ante* as externalidades típicas de congestionamentos viários, pois se a via já operava no nível de serviço F, como justificado para dar-se prioridade ao fluxo de coletivos, tanto as viagens realizadas quanto a extensão total percorrida tenderiam a subir a cada ano para que a empresa pudesse conseguir atender a demanda ao longo do corredor sem comprometimento do tempo de espera.

Mas o que mais surpreende são as quase 4.500 viagens realizadas, informadas pela concessionária em março de 2013. Se a extensão total da viagem é de 11,9km, presume-se que teria sido, portanto, percorrida a extensão total de 52.693 km. Mas no **Gráfico 4** foram declaradas apenas 26.582 km.

Afinal, o que se pode concluir dos dados informados pela Ingá é que teria havido em março de 2013 em relação ao mesmo mês do ano passado crescimento de 122% do número de viagens, mas apenas de 12% da extensão total percorrida. Em qual dado confiar? Há que se confrontá-los, então, com o número de lugares oferecidos, visto ser esta variável dependente da capacidade da frota operante e do número de viagens. Seja, pois, observado o **Gráfico 6**.

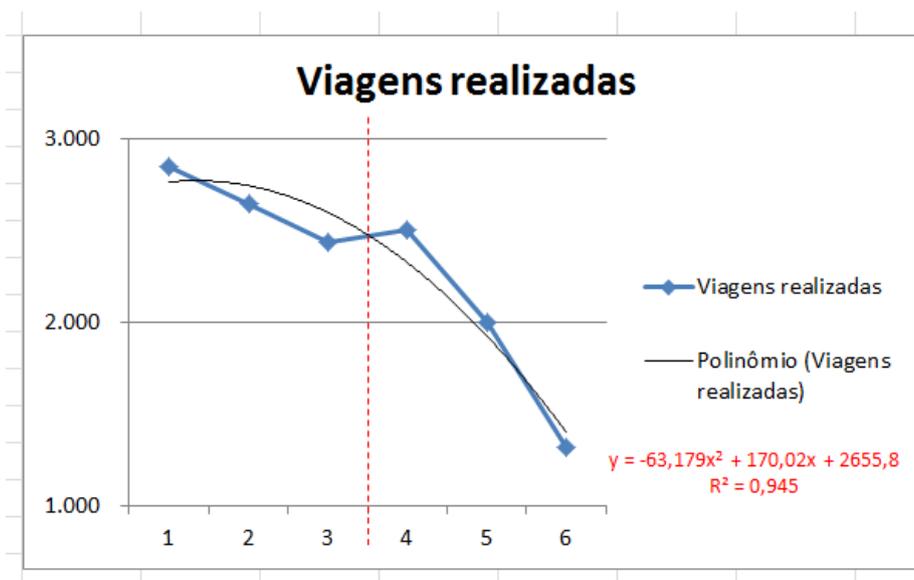
Gráfico 6



Seja observado que o total de lugares oferecidos parte de 304.350 em 2008 para 262.900 em março de 2009, chegando a 171.888 em 2013. Ao se dividir o número de lugares oferecidos pelo número de viagens realizadas exibidas no **Gráfico 5**, tem-se que foi considerada a capacidade do ônibus na viagem redonda (ida e volta) de 130 lugares (65 por sentido) e do micro-ônibus, de 60 lugares (30 por sentido). Então, para as quase 4.500 viagens declaradas em março de 2013 essas capacidades cairiam para, respectivamente, 43 e 26 lugares (ida e volta).

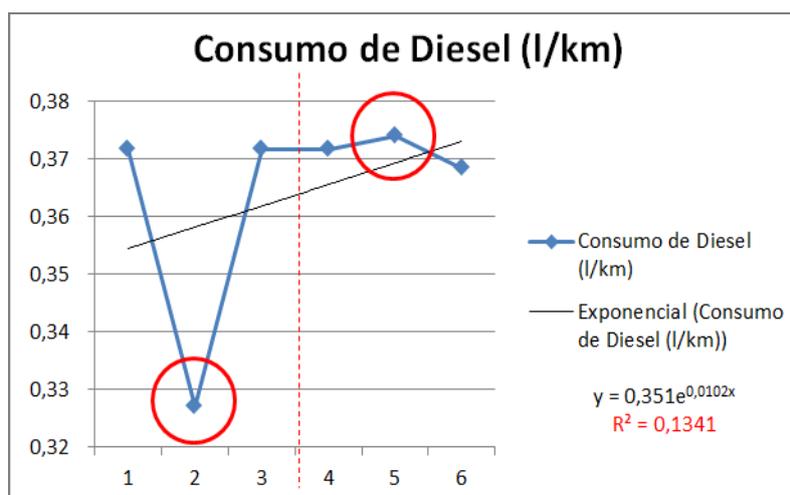
Fica provado, portanto, estar errado o dado declarado de viagens realizadas no mês de março de 2013. Partindo-se, porém, do **Gráfico 5**, que informa 171.888 lugares oferecidos nesse mês, tem-se que o número de viagens teria sido de 1.322 e não de 4.500. Considerando o dado retificado, o coeficiente de regressão (r^2) da curva de tendência passa de 0,6291 para 0,945, que representa o percentual de explicação da variância dos dados, conforme o **Gráfico 7** exhibe.

Gráfico 7



Seja também observado o consumo específico do diesel (litros/km), conforme retratado no **Gráfico 8**.

Gráfico 8



Observa-se que o consumo específico do diesel manteve-se no mesmo patamar de 0,37 l/km ao longo de todo o período de análise, tanto antes quanto depois da implantação do corredor, porém causa estranheza o ponto mínimo no ano de 2009, quando o consumo de diesel alcançou menos de 0,33 l/km, a princípio sem nenhuma causa aparente. Esse dado distorce o conjunto, reduzindo o coeficiente de regressão em uma função exponencial da ordem de apenas 0,1341.

Ocorre que, ao invés de diminuir, o consumo específico que, à exceção de 2009, manteve-se em 0,37 l/km, de 2008 até o ano seguinte da implantação, chegou a subir no segundo aniversário, o que contraria qualquer expectativa de diminuição do consumo específico pelo dobro da velocidade comercial que o corredor proporcionou.

III - ENCAMINHAMENTOS FINAIS

I - AO CHEFE DO PODER EXECUTIVO.

Redução **imediate** da tarifa, de acordo com os estudos desta comissão, que integram este relatório, mediante otimização do sistema de transporte. Com a racionalização do sistema e a adequada fiscalização é possível esta referida redução imediata.

1.1 - Ao término das investigações desta CPI restaram constatados - **concreta e comprovadamente - que, no instrumento convocatório na modalidade edital, correspondente ao Processo de Licitação nº. 180/514/2011, avençado entre o Município de Niterói e os Consórcios TransOceânico e TransNit para a realização do serviço público de transporte coletivo de passageiros no município de Niterói, foram desrespeitados os necessários e inafastáveis** princípios da transparência, moralidade, eficiência, impessoalidade e legalidade **previstos** na Lei de Licitação nº 8.666/93, **bem como na Lei de Improbidade Administrativa nº 8.429/92.** A análise detalhada do “Projeto de Licitação”, “Edital de Licitação” e “Processo Licitatório”, **revelou** que, desde o momento preparatório até a realização do certame, que culminou com a assinatura do contrato de concessão, inúmeros itens e cláusulas **sugerem formas de favorecimento às empresas que já operavam na exploração desse serviço, com o claro intuito de criação de cartel** entre as empresas envolvidas e habilitadas no processo licitatório, integrantes dos consórcios vencedores, conforme está, minuciosamente, explicitado no Relatório Final, em anexo.

1.2 - Esta CPI considera que restou comprovado o imenso prejuízo causado ao Município e ao Erário Municipal, a desarrazoada incapacidade da Administração Pública, através da Secretaria de Serviço Público Transporte e Trânsito e da Nitrans, responsáveis diretas pela fiscalização do Setor de Transporte Público na execução da prestação dos serviços pertinentes ao sistema viário de Niterói e do cumprimento das obrigações das empresas consorciadas, previstas na Licitação, inclusive pela análise dos RMOs (Relatório Mensal de Operação), o que caracteriza deliberada e irresponsável omissão dos servidores públicos ocupantes de funções e cargos relevantes, **sejam de natureza efetiva ou comissionada.**

A afirmação acima está consubstanciada nos depoimentos prestados pelos Srs. Sergio Marcolini – Presidente da Nitrans na época da Licitação -, Cel. Paulo Afonso Cunha – atual Presidente da Nitrans -, José Roberto Maia Vinagre Mocarzel – Secretário Municipal de Serviço Público Transporte e Trânsito na época da Licitação – e Acyir Lopes – Subsecretário Municipal de Serviço Público Transporte e Trânsito na época da Licitação e funcionário de carreira do Município – que foram “unânicos” em confessar que ditos **órgãos** não são dotados de estrutura administrativa e corpo técnico capacitado para exercer uma obrigação, indispensável para o bom desempenho das atividades que lhes são pertinentes, podendo se

afirmar que, efetivamente, não há qualquer controle e fiscalização, desde sempre, quanto aos serviços concedidos de transporte público.

Também, foram “unânicos” em afirmar que os RMOs nunca foram analisados e que não há qualquer ato de fiscalização junto às empresas consorciadas. Que os RMOs, quando apresentados, eram considerados corretos, por suposição. Unanimemente reconheceram as irregularidades e, por consequência, assumiram as responsabilidades funcionais pelas irregularidades existentes, seja na época da Licitação, seja na atualidade, já que tal situação permanece. Como justificativa, alegaram que as carências apontadas ocorrem em razão da falta de concurso público.

1.3 - A acrescentar **consignamos fato gravíssimo** apontado na constituição da “Comissão de Licitação”, na medida em que os membros que a compuseram, notadamente o Sr. Elcio Nunes (servidor comissionado do Município), nomeado Presidente da Comissão que, para surpresa dos componentes da CPI declarou, textualmente e de maneira enfática, que não possuía capacitação técnica ou comprovado conhecimento para exercer a função para a qual fora nomeado. Perguntado se achava tal situação correta, afirmou que fora nomeado pelo, então Secretário Municipal de Governo, Sr. Hamilton Pitanga, por ser pessoa de sua inteira confiança. Que a seu ver, isso era o mais importante. Disse, ainda, que sua formação profissional era na área da informação e assessoramento e que exercia, antes da nomeação para a Presidência da Comissão, o cargo em comissão de Assessor de Imprensa no Gabinete do Secretário Municipal de Governo, Sr. Hamilton Pitanga.

1.4 - Acrescente-se a soma das irregularidades, o depoimento do membro da Comissão e Subsecretário Municipal de Serviço Público Transporte e Trânsito, Sr. Acyr Lopes, que indagado declarou que foi o responsável pelos levantamentos de dados e pesquisas de preços que estabeleceram o valor da tarifa modal de R\$ 2,75 (dois reais e setenta e cinco centavos). Informado a cerca da inexistência, no Processo de Licitação, desses dados e das pesquisas de preços que estabeleceu o valor da tarifa, sem qualquer constrangimento, declarou que as havia jogado fora por não terem qualquer necessidade de instruírem o processo, o que a nosso ver, configura gravíssima irregularidade, já que a praxe processual administrativa exige, como indispensável para a análise da correção dos cálculos, a juntada desses documentos, sem os quais, o valor apresentado como justo para a tarifa modal, passa a carecer de confiabilidade, o que, aliás, restou comprovado no Relatório Final.

Por conseguinte, entende esta CPI que, dentre tantas outras irregularidades apontadas, também neste aspecto, o Processo de Licitação, desde a constituição da Comissão de Licitação e nomeação de seus membros - **cumpre-nos frisar - desde a sua origem, encontra-se maculado e viciado.**

1.5 - As irregularidades existentes no Processo Licitatório, apontadas no Relatório Final, são graves e ensejam a contundente apuração das responsabilidades, administrativas, civis e penais, pelo Chefe do Poder Executivo, sendo **sugerida, de plano, a anulação do Processo de Licitação.**

1.6 - Sugerimos, ainda, que uma nova Comissão de Licitação seja constituída por membros com, efetiva, capacitação técnica e com experiência comprovada.

1.7 - Recomendamos, como consequência dos vários e fortes indícios de irregularidades, constatados no decorrer dos trabalhos desta CPI que o Chefe do Poder Executivo, utilizando da legitimidade que o Município possui para atuar em nome do interesse público, o ajuizamento do procedimento judicial que entender adequado, com fito na **anulação de todo o processo licitatório, com a realização de novo e regular Certame, objetivando, inclusive, estabelecer uma tarifa justa a ser cobrada dos usuários do sistema de transporte público.**

1.7 - Para que não ocorra a interrupção dos serviços, que seja celebrado “Termo de Ajustamento de Conduta”, com a participação de todos os envolvidos e o Ministério Público, tendo como premissa a nulidade absoluta do Certame e, conseqüentemente, dos contratos de concessão firmados, fazendo constar:

1.7.1 - A declaração de nulidade absoluta do processo licitatório e dos contratos de concessão;

1.7.2 - A continuidade dos serviços, a fim de evitar a paralisação do transporte público e, por consequência, o prejuízo da população, utilizando “a título precário”, até a realização do novo Certame, a modalidade permissão de uso, sob pena de multa;

1.7.3- Revisão tarifária, com base nos estudos da CPI e em um aprofundamento da análise de todos os estudos tarifários dos anos anteriores

1.7.4 - Ressarcimento ao Erário dos valores recebidos “a maior” sobre o valor da tarifa, em virtude da nulidade absoluta do processo de licitação, evitando-se o enriquecimento ilícito.

As razões acima ficaram evidentes nas investigações, pois constatadas as irregularidades, favorecimentos às licitantes vencedoras, bem como o forte indício de cartel a favorecê-las, tudo devidamente explicitado no Relatório Final e mais ainda, a comprovada ineficiência e incapacidade dos Órgãos da Administração Pública do Município, notadamente, a Secretaria de Serviço Público Trânsito e Transporte e a Nitrans, que, de forma consentida por seus gestores, não exercia, na plenitude, o poder de fiscalização das empresas consorciadas, como era dever de ofício, inclusive, no tocante a análise dos RMOs, o que resulta em omissão, deliberada e consentida, configurando ato lesivo ao Município. Estes gestores não podem ser isentos de tais atos, seja em que época tenha ocorrido.

2 - A completa transformação do sistema de transporte municipal é prioridade absoluta a ser realizada pelo poder público. Projetos de mobilidade não executados ou somente parcialmente executados, levaram a uma cidade completamente sem integração planejada de mobilidade na cidade. O transporte coletivo deve ser planejado e fiscalizado para tornar-se eficiente, rápido, confortável, seguro e com tarifas módicas. Esta é a principal solução para os crescentes problemas viários das grandes cidades como Niterói. Para conseguirmos este objetivo, fazemos as seguintes propostas norteadoras:

2.1 - de Políticas públicas para mobilidade urbana, retomando os projetos já produzidos por gestões anteriores, além da incorporação de novos matrizes para o transporte de massas, como o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT's), ciclovias, e estudos que indiquem a viabilidade de transporte aquaviário municipal. O Plano Diretor de Trânsito e Transporte

deve ser implementado e gerenciado pela NITTRANS, com melhorias em alguns pontos para garantir maior acessibilidade e mobilidade urbana.

2.2 – Utilização do menor valor de tarifa, respeitando o princípio da modicidade, como indica o Tribunal de Contas da União, para o próximo processo licitatório.

2.3 - **Fim dos subsídios para empresas de ônibus.** Todos os dados apontam para que o serviço de transporte público seja extremamente lucrativo em Niterói. Não faz nenhum sentido, do ponto de vista do bem público, transferir dinheiro de receita da Prefeitura para a iniciativa privada, na medida em que, o respeito aos direitos adquiridos pelos cidadãos niteroienses (como as gratuidades) correspondem à regra contratual para exploração do serviço via concessão pública.

2.4- **Passe livre para todos universitários municipais niteroienses,** regularmente matriculados em instituição de nível superior pública, e **meia passagem** para os estudantes de nível superior, moradores de Niterói, regularmente matriculados em instituições de nível superior particular.

2.5 - **Fim do monopólio do RIOCARD** como acesso exclusivo aos direitos adquiridos de passe livres e especiais, com produção por parte do Executivo de Lei específica que regule os documentos de identificação necessários para estudantes (carteira estudantil emitida pela instituição de ensino e uniforme escolar), deficientes (laudo médico reconhecido por instituição pública que confira acesso ao direito) e idosos (apresentação de identidade).

2.6 - **Garantia de passe livre irrestrito para os idosos acima de 60 anos,** conforme definido no Estatuto do Idoso.

2.7 - **Um dia por mês de Tarifa Zero** para que todos os cidadãos possam ter o acesso democratizado aos equipamentos públicos e privados do município, ampliando assim o direito à cidade.

2.8 - **Passe livre irrestrito para os deficientes,** e revogação de decreto emitido pela Prefeitura de Niterói que substituiu o Riocard Passe Livre pelo Vale Social, pondo fim ao acesso livre e comprometendo de forma significativa seu tratamento e a qualidade de vida.

2.9 - **Fim da Dupla Função e da Dupla Pegada**

2.9.1 Mais um fator que foi alvo de análise desta CPI e sobre o qual é preciso se pronunciar é a condição salarial e de trabalho dos rodoviários. Considerando-se que a taxa de lucro do empresariado é subestimada, pode-se avaliar, por exemplo, que os reajustes salariais dos rodoviários poderiam ser mais expressivos. O reajuste anual, nos últimos anos, seguiu basicamente o índice inflacionário, sempre um pouco acima. Tal fato caracteriza um baixo aumento real do salário, além de ficar registrado que tal reajuste sempre se deu abaixo do reajuste do salário mínimo. Verifica-se, desta forma, que os trabalhadores do transporte coletivo em Niterói poderiam ter reajustes maiores e que o quadro atual prova o quanto o lucro do empresariado é, na verdade, o objetivo máximo dos consórcios e das empresas.

Também cabe ressaltar o quanto a hora extra se torna comum, o que caracteriza uma forma de precarização do trabalho. Verificou-se a constante reclamação da falta de banheiros nos pontos finais, um requisito básico de atendimento às necessidades do trabalhador.

Outro problema gritante é a sobrejornada do trabalhador, sem a correspondente e justa contraprestação salarial, implementada mediante dois mecanismos: dupla função e dupla “pegada”. Ambas, atendem, única e exclusivamente, o objetivo do empresariado em reduzir custos para aumentar o lucro. Nada justifica que o motorista acumule a função de trocador. Tal fato expressa uma exploração ao trabalhador; uma irresponsabilidade quanto ao trânsito e um alto nível de insensibilidade quanto às condições de trabalho. Quando questionado a respeito da dupla função, João Felix (presidente do consórcio Transoceânico), respondeu que o termo certo não seria dupla função, pois enquanto o trabalhador dirige, ele não está cobrando passagem e, enquanto cobra passagem, não está dirigindo. Tal resposta pareceu-nos simplória e um tanto quanto sarcástica diante da situação objetiva de trabalho. Sabe-se que o trânsito de Niterói é caótico, submetendo o motorista a um alto nível de tensão. Além disso, a atividade de dirigir requer necessariamente toda atenção. Ainda se pode citar que, ao parar para cobrar as passagens, o motorista, em tese, não pode sair com o ônibus, o que dificulta ainda mais o trânsito. Vale ressaltar que, por mais que o bilhete eletrônico venha sendo cada vez mais utilizado, muitos passageiros ainda pagam a passagem com dinheiro. A lógica estritamente orientada para maximização dos lucros fica ainda mais perceptível pelo fato da dupla função não ter remuneração própria, ou seja, não se reconhece acúmulo de função. Da mesma forma, através da invenção da “dupla-pegada” a mão-de-obra do empregado rodoviário é super explorada nas ocasiões de maior demanda dos usuários - cumpre-nos frisar – o rodoviário passa a ter sua jornada de trabalho fracionada entre os dois turnos de maior movimento, com intervalo entre um e outro muito superior ao limite legal de duas

horas para intervalos referentes à intrajornada, fato que vincula o rodoviário ao seu empregador por um período diário mais extenso. Cumpre aos membros da CPI, zelando pelo bem estar e pelos direitos dos trabalhadores, afirmar que a dupla função, bem como a “dupla-pegada” não apresentam necessidade técnica, financeira ou logística e beneficiam tão somente os empresários.

3 – Sugestões e Demandas provenientes das Audiências Públicas nos bairros da cidade, Reuniões realizadas na Câmara Municipal de Niterói, com transmissão ao vivo, contatos via rede social e demais meios. Chegamos a conclusão que as principais sugestões para a melhoria do transporte coletivo no município de Niterói são:

I - Maior investimento e Planejamento de mobilidade urbana

II - Investimento em Fiscalização de Transportes

III- Aumento do tempo de bilhete único para 2(duas) horas

3.1 - No que concerne as demandas geradas pelos usuários de transporte coletivo na cidade, dividimos as sugestões por duas regiões, seguindo a lógica do serviço prestado. A primeira será a Região Oceânica/ Largo da Batalha, área de abrangência do consórcio Transoceânico – Viação Pendotiba, Santo Antônio, Miramar e Fortaleza. Nessa Região as sugestões são:

- Solicita o retorno da linha 58 que liga Caramujo - Fazendinha- Viçoso Jardim;
- Otimização da frequência da linha 48 (Rio do Ouro – Centro), muitas reclamações acerca de veículos cheios.
- Por conta da via reversível no Cantagalo pelas manhãs, esta Comissão sugere transporte gratuito para os moradores, daquela região, para o ponto de ônibus mais próximo;
- Manutenção do intervalo de, no máximo, 20 minutos nos feriados e finais de semana;
- Implantação de Ar-Condicionado na linha 37 (Centro-Largo da Batalha) e otimização da frequência, a fim de aumentar a demanda de lugares, diminuindo o abarrotamento dos ônibus;
- Implantação de mais ônibus com ar-condicionado na Viação Santo Antônio, que, segundo a própria empresa, só tem 07 carros com ar condicionado;
- Maior rigor no controle de dispensa por atestado médico, tendo em vista que alguns usuários informaram que devido ao excesso de atestados médicos apresentados pelos

funcionários das empresas, pode ocorrer a diminuição dos ônibus nas linhas que atendem a população;

- Aumento do número de ônibus no sereno para a linha 39, já que, segundo a própria empresa, só há um ônibus na madrugada;
- Nova linha que ligue a Estrada Francisco da Cruz Nunes para o Badu;
- Otimização da frequência de ônibus para a Linha 770 (Itaipu – Castelo);
- Instalação de parada de ônibus municipal em frente a o Hospital Antônio Pedro;
- Implantação de veículos com ar condicionado nas linhas 37, 44, já que as mesmas não possuem ar condicionado;
- Renovação da frota da linha 36 e implantação de veículos com acessibilidade;
- Aumentar diálogo entre comunidade e empresas com audiências;
- Respeito integral à Lei Federal que autoriza a entrada de idosos somente com a carteira de identidade;
- Implantação de acessibilidade nos ônibus em 100% da frota do município;

3.2 - Na zona norte da cidade, área de abrangência do consórcio TransNit, encontramos as empresas Auto Viação Ingá e Peixoto, que atendem toda a região do Fonseca (24-Palmeiras-Gragoatá, 25-Riodades, 23-Teixeira de Freitas, 26-Caramujo, 26B-Morro do Céu, 62B-Santa Bárbara-Charitas, 62-Fonseca-Charitas, 62-Caramujo-Charitas, 43-Circular, 49-Circular, 15- Ilha da Conceição-Centro, 60-Ilha da Conceição-Icaraí, Viação Brasília com as linhas 41-Venda da Cruz (via João Brasil) 41-Venda da Cruz (via Benjamin Constant), 61-Venda da Cruz-Icaraí. As reclamações são muitas, por conta disso seguem as sugestões;

- Aumento de ônibus nas linhas 28 e 29 (Viação Brasília) no horário do sereno;
- Otimização do funcionamento do Terminal Rodoviário João Goulart, no tocante à utilização por ônibus de outras cidades;
- Aumento da quantidade de ônibus da Auto Viação Ingá durante o turno do sereno;
- Substituição de Frota convencional para com ar condicionado na zona norte da cidade;
- Otimização da frequência do ônibus 21, já que o mesmo tem horários irregulares;
- Retorno da linha na Jerônimo Afonso;
- Substituição da frota convencional por ônibus com acessibilidade;

- Otimização da frequência dos ônibus 15 e 60, há muita reclamação nos municípios da Ilha da Conceição
- Renovação da frota das linhas 15 e 60 com implantação de ônibus com ar condicionado;
- Proibição dos ônibus das linhas 15 e 60 de entrarem nos estaleiros para pegar passageiros, tendo em vista que os moradores da Ilha da Conceição afirmam que o ônibus já chega no ponto inicial lotado;
- São dois ônibus para Niterói (60) e um para Icaraí (15);

3.3 - A Ouvidoria instalada pela CPI, através da linha telefônica, também ouviu diversas reclamações durante o período de investigação. São elas:

- O alunos da Rede Pública são impedidos pelos cobradores de ônibus a entrarem nos veículos com ar condicionado na linha 61;
- As linhas 41 (João Brasil) e 41 (Benjamin Constant) estão em péssimo estado de conservação;
- Na Avenida Rui Barbosa (apenas a linha 32 – Miramar) explora o trajeto. Nos finais de semana, em especial, demoram demais e os veículos com ar condicionado são raros;

4- Adoção de uma política de transparência e fiscalização no setor de transporte no município:

- Divulgação dos RMOs mensalmente na internet;
- Divulgação do contrato de concessão com os consórcios;
- Divulgar na internet o relatório de fiscalização realizados pela Prefeitura
- Obrigar as empresas a divulgarem suas receitas com passagens e receitas alternativas na internet;
- Aumentar a fiscalização sobre as concessionárias;
- Realizar fiscalização contábil nas empresas;
- Criação de escritaninha fiscal e de código de receita próprio para aplicação de multas às empresas concessionárias, fato que não o corre no município;
- Concurso Público para Fiscais de Transporte, visto o pouco quadro da prefeitura;
- Fiscalização mais efetiva no período do sereno

II – À DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL

1 - Esta CPI, após exaustivo trabalho investigatório e análise dos documentos apresentados pelas empresas concessionárias do serviço de transporte público de Niterói opinou pelo encaminhamento do Relatório Final à Delegacia da Receita Federal de Niterói, em face da existência de fortes indícios de

sonexação fiscal incidentes sobre ISS (Municipal), IR, CSLL E COFINS, todos federais, visto que a evolução dos Balanços das empresas investigadas apresentam resultados muito **aquém** em relação as previsões de arrecadação em face do números de passageiros a serem transportados, estabelecidos no quando da realização do Processo de Licitação para a concessão dos serviços de transporte público, no Município de Niterói.

1.1 - Causam dúvidas as discrepâncias ocorridas nas contas “outras receitas”, se confrontadas com as despesas declaradas, principalmente, nas contas “outros serviços de terceiros” e “serviços de terceiros”.

1.2 - Nos Balanços dos últimos 03 (três) anos, de empresa Pendotiba, salta aos olhos o elevadíssimo custo apresentado nas contas “outros serviços de terceiros” e “serviços de terceiros” estando a merecer a, apurada análise dos documentos que geraram ditas despesas e que só os técnicos desse Órgão de Receita Federal poderão processar.

1.3 - Considerando que os empresários João Carlos Felix Teixeira e Jacob Barata Filho, investigados nesta CPI, são, ao mesmo tempo, sócios cotistas da empresa imobiliária e também integrante como consorciado, ambos sócios cotistas da Viação Pendotiba S.A, a eles pertence o imóvel (garagem) locado à Viação Pendotiba S.A., cujo valor mensal do aluguel extrapola, em muito, o valor de locação oferecido no mercado de locação para imóveis com as mesmas características. Esta CPI está inclinada a crer que tais valores, por irreais, configuram desvio de receita, pela Viação Pendotiba S.A., de forma a, carregando na despesa de aluguel, reduzir ao real lucro da empresa. Possibilitando, inclusive, a existência de desvio de verba, conhecido como “CAIXA 2”.

1.3.1 - Desta forma, esta comissão, sugere a abertura de procedimento fiscal para confrontar as declarações de rendas das Pessoas Físicas João Carlos Felix Teixeira, portador do CPF: 730.636.817-68 e Jacob Barata Filho, portador do CPF: 341.137.627-91, para averiguação dos rendimentos auferidos à título de aluguel, e se tais declarações estão em consonância com a declaração da locatária Viação Pendotiba S.A, portadora do CNPJ: 30.110.597/0001-98

1.4- No tocante a Viação Ingá Ltda., que tem como sócio cotista o Sr. João dos Anjos Silva Soares, ficou constado fato incomum ou, ao menos imprudente, pois os 03 (três) últimos Balanços Financeiros da empresa declaram elevadíssimas importâncias, EM ESPÉCIE, na conta “caixa”, a saber: 2010 – R\$ 5.514.140,00; 2011 – R\$ 4.431.766,00; 2012 – R\$ 1.405.200,00, não estando bem claro aos membros desta CPI a correta destinação e os lançamentos contábeis inerentes, em relação as utilizações desses numerários, nos exercícios posteriores.

1.5 - Mesma situação com elevado caixa se repete na empresa Peixoto que pertence aos mesmos sócios da Ingá.

1.6 - Por todas as razões acima expostas e mais aquelas constantes do Relatório anexo, evidenciam a possibilidade de indícios de sonegação fiscal relativas ao ISS, IR, CSLL e COFINS, como e também a possibilidade de “maquiagem contábil dos Balanços.

III - AO CADE – CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA

1

1.1 - Não obstante as consequências administrativas, civis e penais, porventura cabíveis, frente aos fatos apurados nesta CPI e que foram objeto de minucioso Relatório, o qual encontra-se anexo, recomenda-se que seja encaminhado expediente ao CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica para que apure, em minúcia, criteriosa investigação relativa aos fatos, graves, que denotam indícios de formação de cartel pelas empresas investigadas, visto que o exame do Edital de Licitação e Processo Licitatório apontam para tal.

IV - AO MINISTÉRIO PÚBLICO

1 - De acordo com o Relatório Final e suas conclusões apresentados nesta CPI, onde ficaram constados inúmeros indícios de irregularidades consideradas graves e ilícitas, que abrangem todo o Processo Licitatório, sugere-se o encaminhamento de cópia do referido Relatório Final ao Ministério Público para, no uso de suas atribuições, proceder a abertura dos inquéritos civil e penal que entender adequados, visando apurar o seguinte:

1.1 - Analise da Licitude do Processo de Licitação para Concessão dos Serviços de Transporte Público, aquinhado pelos Consórcios Transnit e Transoceânico;

1.2 - Se a Comissão de Licitação constituída e nomeada estava capacitada para o exercício da função e do desenvolvimento regular do Processo de Licitação;

1.3 - Através das cópias a serem solicitadas ao Poder Executivo, averiguar se o Processo de Licitação foi devidamente instruído com os documentos necessários, notadamente aqueles que se referem aos levantamentos de dados e pesquisas de preços que serviram de base para o cálculo da tarifa modal;

1.4 - Investigar o favorecimento e direcionamento para que os consórcios saíssem vencedores, em detrimento de outros possíveis participantes;

1.4.1 - Que seja ajuizado o procedimento próprio com vistas à anulação da licitação;

1.5 – Apurar possíveis irregularidades cometidas durante o processo licitatório e a assinatura do contrato de concessão pelos servidores municipais ouvidos pela CPI

1.6 – Seja o Processo Licitatório anulado e convocado os participantes do Processo Licitatório para promoverem a assinatura de Termo de Ajustamento de Conduta, como garantia da não paralisação dos serviços de transporte público, de forma a não prejudicar os usuários do sistema;

1.7 - Readequação do valor da tarifa com o arbitramento do justo valor a ser cobrado, conforme cálculo integrante do Relatório Final, sob pena de multa;

1.8 Investigação sobre as Empresa e todas as irregularidades nas mesmas citadas neste relatório, com ênfase, nos pontos:

1.8.1 - Elevado valor de caixa nas empresas Peixoto e Ingá;

1.8.2 - Elevados gastos de terceiros da empresa Pendotiba:

1.8.2.1 - Questão do valor de aluguel da garagem da Viação Pendotiba S.A

1.8.3 - Questão da venda dos ônibus por Brasília e Fortaleza;

1.8.4 –Questão da operação irregular da Araçatuba durante período de quase 6 meses, sem contrapartida ao Município.

1.9 - O que mais o Ministério Público entender necessário ao bom desempenho da Administração Pública e das Empresas de ônibus que se revistam em benefício aos usuários do sistema de transporte público.

V - AOS CONSÓRCIOS

1 – Ao longo dos mais de 120 dias de trabalhos a CPI colheu **sugestões e demandas provenientes das Audiências Públicas nos bairros da cidade, Reuniões ordinárias realizadas na Câmara Municipal de Niterói, com transmissão ao vivo, contatos via rede social, e demais meios.** Chegamos a conclusão que:

1.1 - No que se refere às demandas geradas pelos usuários de transporte coletivo na cidade, dividimos as sugestões por duas regiões, seguindo a lógica do serviço prestado. A primeira será a Região Oceânica/ Largo da Batalha, área de abrangência do consórcio Transoceânico – Viação Pendotiba, Santo Antônio, Miramar e Fortaleza. Nessa Região as sugestões são:

- Solicita o retorno da linha 58 que liga Caramujo - Fazendinha- Maceió;
- Otimização da frequência da linha 48 (Rio do Ouro – Centro), muitas reclamações acerca de veículos cheios.
- Por conta da via reversível no Cantagalo pelas manhãs, esta Comissão sugere transporte gratuito para os moradores, daquela região, para o ponto de ônibus mais próximo;
- Manutenção do intervalo de, no máximo, 20 minutos nos feriados e finais de semana;
- Implantação de Ar-Condicionado na linha 37 (Centro-Largo da Batalha) e otimização da frequência, a fim de aumentar a demanda de lugares, diminuindo o abarrotamento dos ônibus;

- Implantação de mais ônibus com ar-condicionado na Viação Santo Antônio, que, segundo a própria empresa, só tem 07 carros com ar condicionado;
- Maior rigor no controle de dispensa por atestado médico, tendo em vista que alguns usuários informaram que devido ao excesso de atestados médicos apresentados pelos funcionários das empresas, pode ocorrer a diminuição dos ônibus nas linhas que atendem a população;
- Aumento do número de ônibus no sereno para a linha 39, já que, segundo a própria empresa, só há um ônibus na madrugada;
- Nova linha que ligue a Estrada Francisco da Cruz Nunes para o Badu;
- Otimização da frequência de ônibus para a Linha 770 (Itaipu – Castelo);
- Instalação de parada de ônibus municipal em frente a o Hospital Antônio Pedro;
- Implantação de veículos com ar condicionado nas linhas 37, 44, já que as mesmas não possuem ar condicionado;
- Renovação da frota da linha 36 e implantação de veículos com acessibilidade;
- Aumentar diálogo entre comunidade e empresas com audiências;
- Respeito integral à Lei Federal que autoriza a entrada de idosos somente com a carteira de identidade;
- Implantação de acessibilidade nos ônibus em 100% da frota do município;

1.2 - Na zona norte da cidade, área de abrangência do consórcio TransNit, encontramos as empresas Auto Viação Ingá e Peixoto, que atendem toda a região do Fonseca (24-Palmeiras-Gragoatá, 25-Riodades, 23-Teixeira de Freitas, 26-Caramujo, 26B-Morro do Céu, 62B-Santa Bárbara-Charitas, 62-Fonseca-Charitas, 62-Caramujo-Charitas, 43-Circular, 49-Circular, 15- Ilha da Conceição-Centro, 60-Ilha da Conceição-Icaraí, Viação Brasília com as linhas 41-Venda da Cruz (via João Brasil) 41-Venda da Cruz (via Benjamin Constant), 61-Venda da Cruz-Icaraí. As reclamações são muitas, por conta disso seguem as sugestões;

- Aumento de ônibus nas linhas 28 e 29 (Viação Brasília) no horário do sereno;
- Fim da dupla função para os motoristas de ônibus;
- Otimização do funcionamento do Terminal Rodoviário João Goulart, no tocante à utilização por ônibus de outras cidades;
- Aumento da quantidade de ônibus da Auto Viação Ingá durante o turno do sereno;

- Substituição de Frota convencional para com ar condicionado na zona norte da cidade;
- Otimização da frequência do ônibus 21, já que o mesmo tem horários irregulares;
- Retorno da linha na Jerônimo Afonso;
- Substituição da frota convencional por ônibus com acessibilidade;
- Otimização da frequência dos ônibus 15 e 60, há muita reclamação nos munícipes da Ilha da Conceição
- Renovação da frota das linhas 15 e 60 com implantação de ônibus com ar condicionado;
- Proibição dos ônibus das linhas 15 e 60 de entrarem nos estaleiros para pegar passageiros, tendo em vista que os moradores afirmam que os ônibus já chegam no ponto inicial lotados.;
- São dois ônibus para Niterói (60) e um para Icaraí (15);
- Maior número de linhas 60 e 15 no período do sereno

1.3 - A Ouvidoria instalada pela CPI, através da linha telefônica, também ouviu diversas reclamações durante o período de investigação. São elas:

- O alunos da Rede Pública são impedidos pelos cobradores de ônibus a entrarem nos veículos com ar condicionado na linha 61;
- As linhas 41 (João Brasil) e 41 (Benjamin Constant) estão em péssimo estado de conservação;
- Na Avenida Rui Barbosa (apenas a linha 32 – Miramar) explora o trajeto. Nos finais de semana, em especial, demoram demais e os veículos com ar condicionado são raros;

Que estabeleçam uma política de transparência divulgando na internet seus contratos de constituição suas receitas totais mensais

VI – À CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI

1 - Considerando que o Legislativo de Niterói, no conjunto de seus Vereadores, deve ter como objetivo e preocupação maior atender aos anseios e demandas da Sociedade.

Considerando que restou apurado nesta CPI que a Administração Pública não possui capacidade técnica e de gestão para fiscalizar os serviços de transporte público e, muito menos, as empresas concessionárias, gerando desta forma prejuízos aos usuários do transporte de Niterói e ao Município e o seu Erário, surge:

1.1 - Que a Câmara Municipal de Niterói chame para si, como dever de ofício e auxiliar da Administração Pública, a responsabilidade da fiscalização e controle dos serviços de transporte público de Niterói;

1.2 - A criação de uma Comissão Permanente de Fiscalização dos Serviços Concedidos e Transporte Público;

1.3 - Sejam aprovados os diversos Projetos de Lei que tramitam nesta Casa Legislativa, que versam sobre a transparência das ações relativas ao Setor de Transporte Coletivo e das Concessionárias.

VII- AO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

1- Análise do processo licitatório

2- Análise da tarifa praticada no Município.

