



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ
Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>

RELATÓRIO

RELATÓRIO COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – TCCC/2018

Constituição Federal/88 Lei Federal 8.666/1993 e 8.987/1995

A Constituição Federal no seu Artigo 30, inciso V, estabelece que “compete aos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

E ainda o art. 175 da Constituição Federal incumbe o Poder Público, na forma da Lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Segundo Marçal Justem Filho, a definição de serviços públicos é aplicável a toda atividade prestada pelo estado, ou por quem lhes faça as vezes, destinando a assegurar atendimento às necessidades diretamente relacionadas com a dignidade da pessoa humana.

Parece-nos claro então que há na Lei o privilégio da dignidade da pessoa humana sobre o poder exploratório de qualquer sistema de concessão pública.

INTRODUÇÃO

Em setembro de 2015 foi promulgada a Emenda Constitucional 90/15, que garantiu o transporte como um direito social. O tema foi incluído na Constituição Federal, no Art. 6º, que já previa como direitos dos cidadãos a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção a maternidade e à infância e a assistência aos desamparados.

Com a inclusão desse tema na Constituição, podemos compreender o quanto o transporte é relevante na vida da população, tornando-se assim importante protagonista na elaboração de políticas públicas efetivas.

Desse modo, é, portanto, responsabilidade do Poder Público garantir a qualidade do transporte coletivo, bem como promover investimentos que contribuam para sua realização. Além disso, deve gerir os serviços e garantir a aplicação de tarifa acessível à população.

Quando consideramos o número de usuários que dependem do transporte para trabalhar, estudar, realizar consultas médicas, participar de eventos culturais e tantas outras atividades, entendemos o quanto esse tema interfere diretamente na vida dos cidadãos e essa também é a realidade presente também no Município de Maringá.

No entanto, quando abordamos o tema do transporte coletivo de passageiros no Município, percebemos da população muitas reclamações em relação a preço alto e má qualidade dos serviços. Isso envolve desde tempo de espera nos pontos, até atrasos, passando por demora nas viagens, rotas mal elaboradas e principalmente superlotação.

Essa situação provoca mudança no trânsito, no modo como a cidade se movimenta. Não por acaso, a cidade exibe, conforme notícias recentes, a média de 1 carro para 1,6 habitantes.

Segundo a Secretaria de Mobilidade Urbana e a Polícia Rodoviária Federal, responsável pela fiscalização dos cerca de 12 quilômetros de extensão da Avenida Colombo, no primeiro semestre de 2018, os acidentes de trânsito somaram 3.270 ocorrências no perímetro urbano de Maringá. A maioria das vítimas são homens entre 30 e 39 anos, portanto, em idade produtiva.

Acrescente-se a isso a migração da população para o transporte com motocicleta, trazendo perigo à vida e riscos ao trânsito. Quando o serviço de transporte coletivo não funciona de acordo com a necessidade e as condições da população, esse modal de transporte, a motocicleta, passa a ter relevância entre os assuntos de mobilidade urbana. Em Maringá, das 35 mortes registradas no trânsito entre os meses de janeiro e setembro de 2018, 18 são de condutores de motocicleta. Mais da metade, portanto.

Esse número elevado de acidentes incide substancialmente nos custos dos serviços de saúde na cidade e prejudica a própria rede de serviços públicos. A atuação do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU é um exemplo. À medida que passa a se dedicar quase que exclusivamente aos acidentes de trânsito, deixa urgências de ser atendidas com a prontidão que merecem.

E mais ainda. Se o transporte coletivo está ligado ao desenvolvimento urbano, há que se lembrar que um trânsito sobrecarregado pela ausência de serviços de transporte coletivo eficiente não apenas acarreta acidentes. Gastam-se mais horas no trânsito. Consome-se mais combustível. Fretes encarecem. Problemas ambientais se acentuam. Empregados e empregadores perdem. A prestação de serviços se onera com isso.

Em Maringá, a cada ano aumenta o número de pessoas que deixam de usar o transporte coletivo. Congestionamentos são visíveis em horários de pico na cidade. As Avenidas 19 de Dezembro, Mandacaru, Colombo, São Paulo, Morangueira, Brasil, Herval e Paraná são exemplos.

Recentemente, contudo, um fato desencadeou a necessidade de uma análise mais complexa e profunda, pela Câmara Municipal de Maringá, acerca desse tema. A imprensa local veiculou a notícia de que a empresa Transporte Coletivo Cidade Canção – TCCC, concessionária do serviço de transporte coletivo no Município de Maringá, passava por dificuldades financeiras, com elevada quantidade de dívidas e sem capital para a continuidade da prestação dos serviços de forma satisfatória.

Segundo as notícias, a concessionária alegava que os reajustes recentemente efetivados no valor da tarifa do transporte coletivo não seriam suficientes para a continuidade da prestação do serviço e que caso não houvesse um reajuste superior ao realizado, a empresa teria dificuldades de manter a qualidade do serviço. A concessionária revelava também que estava operando com um déficit mensal de R\$ 600,000,00 (seiscentos mil reais), perdendo a capacidade de renovar a frota.

Dentro dessa problemática, a TCCC, concessionária do serviço público, defendia ainda que as majorações recentemente efetivadas no valor das tarifas do transporte coletivo não eram suficientes para a continuidade da prestação do serviço e que, caso não fosse autorizado um reajuste em percentual superior aos realizados, seria difícil manter a qualidade na prestação desse serviço. Isso acarretaria, dentre outras contrariedades, o sucateamento da frota dos veículos utilizados.

No entanto, as últimas majorações efetuadas no valor das tarifas do transporte coletivo foram realizadas, com índices que superaram a inflação dos períodos correspondentes.

Essa situação revela que esse quadro fático demonstra a necessidade de perquirição por parte do Poder Público. Cabe a ele investigar das razões que acarretaram esse panorama.

Diante desse contexto, o Poder Executivo do Município de Maringá se manifestou, dizendo que caso confirmada a situação financeira delicada da empresa, como relatada em carta aberta aos colaboradores, o Município aplicará as penalidades previstas em contrato, não descartando rever a concessão. A conduta foi confirmada no texto publicado pela Diretoria de Comunicação Oficial da Prefeitura de Maringá no site oficial do Executivo no dia 12 de julho de 2018. Nessa publicação, o Prefeito Municipal afirmou que “teremos motivos jurídicos para rescindir o contrato e fazer uma licitação para que mais empresas explorem o serviço”.

Assim, se confirmada a informação do quadro financeiro imputado à empresa por essas notícias, haverá a configuração da hipótese de violação às normas constantes da Lei Federal n. 8.666/1993

– que regulamenta o Art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal e institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. A referida Lei prevê que as empresas que contratam com o Poder Público devem ostentar, durante toda a execução do contrato, as condições necessárias para a manutenção dos serviços de forma adequada. Nesse sentido, a empresa estaria em descumprimento legal desta norma.

Ante o exposto pelas partes e considerando que a empresa concessionária TCCC é detentora da concessão de exploração do transporte coletivo no Município há mais de 50 (cinquenta) anos, e, em razão da Administração Pública ter responsabilidade sobre a atualidade dos fatos, faz-se necessário apurar a situação e dar respostas aos cidadãos maringaenses, esclarecendo a população sobre a concessão desse serviço de transporte público.

Dessa forma, os Vereadores adiante nomeados, Alex Chaves, Sidnei Oliveira Telles Filho, Jean Marques, Flávio Mantovani e William Gentil, atendidos os requisitos legais e regimentais, com fulcro no disposto no § 4º do artigo 21 da Lei Orgânica do Município de Maringá, e no artigo 85 do Regimento Interno dessa Casa de Leis, por meio do Requerimento 1303/2018, solicitaram a constituição de uma **COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO**, composta de 05 (cinco) membros, para, no prazo de 90 (noventa) dias, apurar os fatos.

A Comissão foi instituída pela Portaria 222/2018 e teve por objetivo analisar e apurar a atual conjuntura da problemática, focada em 05 pontos, sendo:

1. Apurar as atuais condições econômicas da empresa de Transporte Coletivo Cidade Canção – TCCC, averiguando se a concessionária ostenta as mesmas condições que apresentou no momento da assinatura do contrato, e que foram apresentadas para habilitação no procedimento licitatório, ou se teria havido mudanças que podem efetivamente dificultar a manutenção dos serviços de forma adequada;
2. Apurar o procedimento licitatório, incluindo a composição tarifária inicial, por meio do qual foi concedido o serviço de transporte coletivo à empresa concessionária;
3. Analisar o contrato firmado entre o Município e a empresa concessionária do serviço de transporte coletivo, perquirindo a respeito de sua renovação, das cláusulas de compromisso mútuo assumidas entre o Município e empresa concessionária, da possível quebra de alguma cláusula contratual – no que se refere às exigências assumidas pela TCCC, inclusive acerca dos prazos legais que incidem no caso;
4. Verificar se o valor atual da tarifa atende ao equilíbrio contratual, bem como os fatores de sua composição, e se a empresa tem efetuado investimentos na melhoria dos serviços;
5. Verificar se existem, efetivamente, razões que podem ensejar a ruptura do contrato firmado entre as partes em questão, com base nas questões aventadas no item anterior.

Após a movimentação para a abertura da CPI, a empresa concessionária foi a público e desmentiu o que havia afirmado sobre a saúde financeira da empresa. Mesmo, diante dessa informação, a CPI, continuou com os seus trabalhos, pois foi criada para avaliar fatos determinados.

Encerrando o prazo de funcionamento da Comissão, realizados os trabalhos de oitiva das autoridades responsáveis, de representante da Sociedade Civil, os Vereadores membros da Comissão, por seu Relator, passam a expor as conclusões apontadas, bem como enumerar os encaminhamentos que serão apresentados ao Poder Público.

1. DAS DIFICULDADES DA COMISSÃO

Iniciados os trabalhos da Comissão, dois vereadores designados para atuar na investigação passaram a ter problemas em comparecer às reuniões. Em virtude desse fato, o Vereador Carlos Mariucci, por meio do Ofício Nº 51/2018, datado de 14 de setembro de 2018, renunciou aos cargos de membro da Comissão de Constituição e Justiça – CCJ – e também da CPI (portaria 222/2018) por questões de ordem pessoal.

O Vereador Francisco Gomes dos Santos, por sua vez, por via do Requerimento 1707/2018, de 13 de setembro de 2018, aprovado em Plenário na Sessão de 18 de setembro de 2018, solicitou licença de 120 dias para tratar de assuntos de interesse particular e compromissos de campanha eleitoral em 2018.

Para preenchimento dos cargos vagos, realizou-se sorteio na Sessão Ordinária de 09 de outubro de 2018. Os vereadores sorteados, Belino Bravin e Odair de Oliveira Lima, contudo, não aceitaram participar da Comissão.

Realizado novo sorteio, revelaram-se os nomes dos Vereadores Altamir Antônio dos Santos e Onivaldo Barris. A substituição aos cargos vagos ocorreu então por meio da Portaria Nº 305/2018, de 10 de outubro de 2018.

Ressalte-se dessa forma que a maior parte dos trabalhos foi realizada por apenas três vereadores.

2. DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DE 2013

No ano de 2013, em face da conjuntura social e econômica daquele momento, o movimento Passe Livre ensejou a abertura de uma CPI no Município. Instalada pela Portaria 204/2013, a Comissão tinha por objeto averiguar e apurar especialmente as regras do Contrato de Concessão para definição do valor da tarifa do transporte coletivo em Maringá e apontar eventual deficiência no Sistema de Mobilidade Urbana quanto à qualidade nos serviços públicos de transportes prestados.

O Relatório foi apresentado pelo Vereador Humberto José Henrique, relator e aprovado pelos demais membros, Vereadores Francisco Gomes dos Santos, Ideval de Oliveira, Luciano Marcelo Simões de Brito e Márcia do Rocio Bittencourt Socreppa.

O documento apontou várias questões em relação:

- a) à composição da tarifa,
- b) às gratuidades, ao sistema de controle e isenções,
- c) à composição da tarifa em um eventual novo contrato,
- d) à integração metropolitana,
- e) à execução do contrato de concessão,
- f) ao controle e fiscalização dos serviços.

O Objetivo de retomarmos as conclusões do relatório de 2013 envolve diversos motivos. Mas dois pontos são de interesse especial:

- a) A composição da tarifa - comprovada à época que poderia ser reduzida em R\$ 0,20 (vinte centavos);
- b) E o fato de que nenhuma medida efetiva foi tomada pelo Poder Público para resolver qualquer dos problemas apontados por aquela investigação.

3. DA ATUAL COMISSÃO

As atividades desenvolvidas pela presente comissão incluem reuniões deliberativas, análise de documentos e oitivas de intimados.

Cronograma e resumo das ações

1^a Reunião – 09/08/2018

Instalação da Comissão e escolha do Presidente, Alex Chaves e Relator, Sidnei Telles.

2^a reunião – 14/08/2018

Encaminhamentos:

Ofício 550/2018 – ao Prefeito Municipal, solicitando: a) Contrato de concessão para prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Maringá/PR, b) documentação referente às licitações, em especial a última licitação, que gerou o atual contrato de concessão; c) Em que situação se encontra na Justiça a questão da licitação e do contrato de concessão do serviço de transporte coletivo de 2010; d) quais as medidas que a Prefeitura Municipal adotou, a partir do Relatório da CPI - do ano de 2013, instituída pela Portaria nº204/13.

Ofício 558/2018 – ao Sr. Armando Roberto Jacomelli, Diretor Administrativo Executivo da Empresa de Transporte Coletivo Cidade Canção, solicitando: a) Contrato de concessão para prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Maringá/PR, através de veículos de transporte coletivo de passageiros, incluindo as linhas atuais, e as futuras linhas criadas ou modificadas no Município de Maringá; b) Cópia do Edital de Licitação e seus anexos, bem como a proposta vencedora da licitação, constantes do Edital de Licitação Concorrência nº 001/2011; c) Planilha de custos e balancetes anuais-financeiros, desde o ano de 2010; d) Informações referentes aos investimentos feitos pela empresa concessionária, desde o ano de 2010.

OFÍCIO Nº 559/2018 – Ao Sr. Douglas de Souza Fernandes, Coordenador de Comunicação Social da Câmara Municipal de Maringá, solicitando cópias de todas as reportagens na impresa escrita, televisiva, ou ainda, de possíveis áudios.

OFÍCIO Nº 560/2018 – Ao Sr. Mário Hossokawa, Presidente da Câmara Municipal de Maringá, solicitando a cópia do Relatório Final e dos encaminhamentos, referentes à CPI - Transporte Coletivo, do ano de 2013, instituída pela Portaria nº 204/13.

3^a Reunião – 27/08/2018

Encaminhamento:

OFÍCIO Nº 633/2018 – Ao Prefeito Municipal, solicitando todos os documentos protocolados pela empresa Transporte Coletivo Cidade Canção – TCCC na Prefeitura Municipal de Maringá, referentes a reajuste e revisão de valores.

4^a reunião – 03/09/2018

Encaminhamentos:

OFÍCIO Nº 641/2018 – Ao Prefeito Municipal, solicitando: a) Contrato de concessão para prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Maringá/PR, b) documentação referente às licitações, em especial a última licitação, que gerou o atual contrato de concessão; c) Em que situação se encontra na Justiça a questão da licitação e do contrato de concessão do serviço de transporte coletivo de 2010; d) quais as medidas que a Prefeitura Municipal adotou, a partir do Relatório da CPI - do ano de 2013, instituída pela Portaria nº 204/13.

OFÍCIO Nº 642/2018 – Ao Sr. Antônio Marcos dos Santos Silva, Coordenador da Divisão de Finanças e Contabilidade da Câmara Municipal de Maringá, solicitando relatório contábil, avaliando a saúde financeira dessa empresa, que por ser anual, com um gráfico evolutivo, o mais breve possível.

OFÍCIO Nº 643/2018 – Aos Vereadores Chico Caiana E Carlos Mariucci, solicitando que procurem não se ausentar das próximas reuniões da CPI - TCCC, que acontecem, ordinariamente, todas às segundas-feiras, às 13h30min, no Plenário Vereador Ulisses Bruder.

5^a reunião – 10/09/2018

Oitivas do Sr. Gilberto Purpur, Secretário de Mobilidade Urbana e da Sra. Fabiana Dantas Gimenes Pradella, Gerente de Planejamento do Transporte Coletivo no Município.

6^a reunião – 17/09/2018

Oitivas dos Srs. Humberto Henrique, ex-vereador, relator da CPI 204/2013 e do Sr. Rogério Calazans, Secretário de Gestão.

Encaminhamentos:

OFÍCIO Nº 37/2018 – PROJUR, ao Prefeito Municipal, solicitando o contrato de prestação de serviços firmado entre o Município e a TCCC, nos termos da Lei 4.939/1999 para fins de análise da presente CPI.

OFÍCIO Nº 667/2018 – ao Sr. Armando Roberto Jacomelli, Diretor Administrativo Executivo da Empresa de Transporte Coletivo Cidade Canção solicitando o encaminhamento a esta Casa de Leis de Relatório da Movimentação do Ativo Imobilizado da Empresa Concessionária TCCC, de 2010 a 2018, principalmente com relação aos veículos, bem como as notas fiscais de aquisição dos chassis e das carrocerias no período.

7^a - reunião – 24/09/2018

Encaminhamento:

OFÍCIO Nº 691/2018 – SECOM, Ao Sr. Shinji Gohara Procurador Jurídico da Câmara Municipal de Maringá, solicitando orientação sobre a necessidade ou não de recomposição de seus membros e o prazo necessário para tanto, após a saída dos membros Carlos Mariucci e Francisco Gomes dos Santos. Solicita-se que estas conclusões sejam encaminhadas à Mesa Diretora da Casa, à qual cabe este tipo de deliberação.

8^a reunião – 08/10/2018

Oitivas dos Srs. Armando Roberto Jacomelli, Administrador Executivo da empresa Transporte Coletivo Cidade Canção, e do Sr. Mituo Marcos Itiroko, Contador responsável pela empresa.

9^a reunião – 15/10/2018

Divisão de tarefas para a elaboração do relatório final.

Encaminhamento:

OFÍCIO Nº 733/2018 – Ao Senhor Armando Roberto Jacomelli, Diretor Administrativo Executivo da Empresa de Transporte Coletivo Cidade Canção, solicitando relação das planilhas utilizadas para o cálculo do valor da tarifa técnica a cada novo reajuste solicitado à Prefeitura Municipal, com a apresentação detalhada da composição tarifária, referentes aos anos de 2010 a 2018.

10^a reunião – 06/11/2018

Elaboração do relatório final

Encaminhamento:

OFÍCIO Nº 738/2018 – Ao Prefeito Municipal, reiterando o pedido contido no Ofício Nº 37/2018 - PROJUR, recebido pela Prefeitura Municipal em 18 de setembro de 2018.

4. BREVE HISTÓRICO SOBRE CONTRATOS DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Em 15 de dezembro de 1999, foi firmado Termo

Aditivo ao Contrato de Prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Maringá, existente desde o início da década de 1960, com fulcro na Lei 4939/1999, entre a Administração Municipal e a iniciativa privada, no caso a TCCC. Esse acordo teve caráter formal, oneroso, comutativo e exclusivo, com prazo de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado, por igual período, caso a concessionária tivesse cumprido com as suas obrigações e estivesse prestando um serviço adequado, com aprimoramento técnico moderno. O acordo previa também o exercício do direito de opção em prosseguir com a prestação dos serviços de transporte coletivo, com antecedência mínima de 06 (seis) meses, conforme previsão na Lei 4939/1999, no seu art. 10.

Consta ainda no Art. 10, parágrafo 1º. Caso a concessionária tenha adimplido todas as suas obrigações contratuais e manifeste, no prazo previsto no caput deste artigo, sua opção para prosseguir na prestação do serviço objeto do contrato, o silêncio do poder concedente, em face à essencialidade e continuidade do serviço, importará em prorrogação tácita da concessão.

Ainda que o Art. 11 da Lei 4939/1999, estabelecesse a possibilidade da prorrogação a qualquer tempo, em decorrência de investimentos planejados e prestes a ser executados pela concessionária, o contrato atualmente em vigor, de 16 de junho de 2011, foi firmado por 20 (vinte) anos, com a possibilidade de prorrogação por igual período, ou seja, em tese o contrato se encerraria no ano de 2051. Dentro dessa perspectiva, o contrato em vigor antecipa o vencimento do primeiro contrato de concessão em **05 (cinco) anos**. Desse modo, sem que tenha havido a nosso ver a demonstração inequívoca dos méritos, o Poder Executivo encaminhou a mensagem de Lei à Câmara Municipal neste sentido, o que resultou na aprovação e sanção da Lei 8.845/2010.

A Lei 8.845/2010 estabelece no seu art. 5º, a obrigatoriedade de observar a Lei 4.939 de 1999 que deu origem a outorga do serviço público de transporte de passageiros. Nesta Lei 4.939 no seu art. 16 estabelece os ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA, conforme constam nos incisos I ao XV.

Entretanto, pelas constantes reclamações dos usuários, os incisos IV e VII não vêm sendo atendida satisfatoriamente pela empresa concessionária, que passamos a transcrever:

IV – manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando à segurança e o conforto dos usuários.

VII – executar os serviços, cumprindo rigorosamente o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, ponto de parada e terminais.

Portanto estas questões merecem a fiscalização por parte da SEMOB – Secretaria de Mobilidade Urbana a quem cabe esta responsabilidade, a fim de apurar se está havendo descumprimento das cláusulas contratuais por parte da CONCESSIONÁRIA, em conformidade com a Cláusula XIV do Contrato de Concessão nº 193/2011, que deve assegurar, durante todo o prazo da concessão, a prestação de serviço, adequado, atendidas, integralmente, as condições nos quesitos: a regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação dos serviços e modicidade da tarifa.

Para a conclusão da presente CPI, no tocante a prestação de serviços aos usuários, há necessidade de que a Secretaria de Mobilidade Urbana nos forneça com a máxima brevidade um levantamento completo (*in loco*) se o objeto principal do presente contrato, além de outras estabelecidas no EDITAL, instituídas pelas Leis 8.845/2010 e 4.939/1999 está sendo cumpridas pela CONCESSIONÁRIA, a saber:

1. A aquisição, a gestão, a operação e manutenção dos equipamentos, hardware e software do Sistema de Cobrança Eletrônica de Tarifas e validação de créditos eletrônicos, denominado de Sistema de bilhetagem Eletrônica, de acordo com as determinações da SETRAN;
2. O fornecimento, a gestão, a operação e a manutenção dos equipamentos, hardware e software do Sistema de Monitoramento da Frota, de acordo com as determinações da SETRAN;

3. A instalação de 30 (trinta) painéis eletrônicos, sendo 04 (quatro) no terminal norte, 04(quatro) no terminal central e 22 (vinte dois) nos pontos de parada do corredor da Avenida Brasil, para divulgação de informações relativas à frequência, horários de chegada e/ou partida dos ônibus, aos usuários, de forma integrada ao Sistema de Monitoramento de Frota, dotado de tecnologia e dispositivos que propiciem o acesso aos referidos dados via internet, no prazo de até 24 (vinte e quatro) meses, a contar da data de início da operação dos serviços;
4. A cobrança de tarifa em dinheiro, nos ônibus e, quando houver, nos terminais de transbordo e nos pontos de parada do Sistema, bem como a comercialização de todos e quaisquer créditos para uso no transporte coletivo público de passageiros do Município de Maringá;
5. A implantação, diretamente pela CONCESSIONÁRIA ou mediante terceirização, de pontos de vendas de créditos eletrônicos para uso no transporte coletivo público de passageiros de Maringá e/ou recarga de cartões, nas seguintes condições e prazo, a contar da data de início da operação dos serviços:
 1. 100 (cem) pontos em até 3 (três) meses;
 2. 100 (cem) pontos em até 15 (quinze) meses.
6. A concessão de uso, a título gratuito, das salas comerciais (4, 5 e 6) do Terminal Centro Urbano de Passageiros, situado no NOVO CENTRO urbano da cidade de Maringá (edificado entre as Avenidas Tamandaré e Horácio Racanello Filho) para a exclusiva finalidade de implantação e operação da Central de Vendas de Créditos Eletrônicos de Transporte e Cadastramento de Usuários de Cartões Eletrônicos e/ou Smartcards, durante a vigência da concessão;
7. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a disponibilizar, gratuitamente, à CONCEDENTE o equivalente a 15% (quinze por cento) de *outbus* para realização de campanha publicitária institucional;
8. Durante a concessão, a critério do Poder Concedente, os serviços concedidos poderão ser integrados, tarifariamente, com linhas intermunicipais, de característica metropolitana, da Região Metropolitana de Maringá, através de convênio com o Poder Concedente Estadual, que se fará por termo aditivo, específico para cada linha a ser integrada, garantida a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do presente CONTRATO;
9. As linhas metropolitanas que venham a ser integradas ao serviço licitado deverão ter provisão de receita, através de tarifa diferenciada, se for o caso, ou através de outra forma que garanta a cobertura de seus custos sem afetar a modicidade da tarifa urbana de Maringá.

Desse modo, considerando a Constituição Federal quanto à fixação do prazo, à razoabilidade, à amortização dos custos, à prorrogação e o interesse público primário, observamos que o interesse público, a ser contemplado na eventual prorrogação, deve retratar a primazia do interesse do jurisdicionado sobre aquele da Administração – interesse público primário. Contudo, a referida prorrogação não deve ser condicionada tão somente ao interesse público primário, pois deve restar cabalmente comprovado que tal ato assegurará menor preço de tarifa que a realização de novo procedimento licitatório. A eventual prorrogação deve ainda ensejar a revisão da tarifa, a fim de expurgar parcela correspondente à amortização do investimento já efetuada. Essa é a interpretação que melhor se coaduna com os princípios da supremacia do interesse público pelo privado e da modicidade tarifária.

5. DA ANÁLISE DOS RELATÓRIOS FINANCEIROS

A análise dos relatórios financeiros enviados à CPI foi realizada pelo contador da Câmara Municipal de Maringá, Antônio Marcos Alves dos Santos, que concluiu haver saúde financeira na empresa, apesar da constatação de prejuízo em 2017 no valor de R\$ 3.673.074,00 (três milhões e seiscentos e setenta e três mil e setenta e quatro reais), provavelmente decorrente da perda do subsídio da Prefeitura Municipal de Maringá em relação ao Imposto sobre Serviços – ISS – da empresa.

O relatório aponta também queda do Capital Social da empresa, conforme análise dos últimos quatro anos. Apesar do Patrimônio Líquido – PL – diminuir gradativamente, a empresa o manteve acima dos doze milhões de reais como foi solicitado pelo Edital de Licitação, conforme o item 21.5.1.1. Com relação à Qualificação Econômica-Financeira, portanto, houve o cumprimento do parâmetro legal.

Contudo, a presente CPI destaca que se torna urgente rever a forma de gestão do serviço, uma vez que essa modalidade já não atende uma cidade do tamanho e do porte de Maringá, sem trazer prejuízos à população e aos cofres públicos.

Como fatores relevantes na ampliação das reduções do Patrimônio Líquido, o relatório apontou a distribuição de dividendos, 45% em 2015 e 27% em 2016. A causa esteve associada ao ingresso de parcelas substanciais de lucro que compensaram as transferências para aumento do capital social e para reserva de expansão. Ainda considerando o aumento do grau de endividamento até o limite exigido pelo Edital de 0,70 em 2017, não foi possível afirmar que a situação econômica-financeira fosse preocupante, apenas por apresentar prejuízo em um ano. Isso porque foi resultado de um fator, talvez não esperado, ou seja, a perda do subsídio do Imposto sobre Serviços – ISS.

Desse modo, não foi possível afirmar efetivamente que a empresa estava com dificuldades na manutenção dos serviços de forma adequada, e que já não tinha mais a saúde financeira exigida pelas cláusulas do Edital de Licitação. Mesmo com prejuízo no ano de 2017, a empresa apresentou saldo final de Lucros Acumulados no valor de R\$ 10.618.567 (dez milhões e seiscentos e dezoito mil e quinhentos e sessenta e sete reais).

Cabe-nos, entretanto, observar que a forma de movimentação dos recursos no balanço e no relatório financeiro da empresa deixa entrever vários pontos que necessitam de um acompanhamento contábil por parte do Município, o gestor do contrato. Isso por que as transferências apresentadas nesse relatório, a partir das informações da empresa, demonstram apenas a realização da operação, sem especificar para qual outra empresa foi realizada e por quais motivos. Apesar de serem lícitas, as transferências suscitam dúvidas sobre como as informações têm sido acompanhadas, uma vez que se trata de empresa concessionária, cuja finalidade deve estar em sintonia com a necessidade do serviço público no Município.

O acompanhamento das informações financeiras por parte do gestor do contrato é urgente, pois isso não tem sido feito de forma independente, mas apenas pelo recebimento das informações fornecidas pela concessionária. Quem corre riscos é a população que não recebe o serviço necessário diante dos recursos envolvidos. Ocorre também que sem a efetiva fiscalização do recebimento das passagens pelo concedente, não se pode de fato ter controle sobre o serviço prestado.

Consideramos que, caso o Poder Público não mantenha esse controle e a concessionária não disponibilize instrumento de maior transparência, o contrato atual está comprometido em seu formato. Isso devido ao objetivo de uma concessão pública. Inclusive essas verificações devem ser realizadas diante dos gestores que firmaram essa modalidade de contrato a longo prazo. Sem controle contábil, é grande a possibilidade de ação lesiva ao interesse público.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, em relação aos cinco pontos que eram objetos de investigação da presente CPI, pode-se concluir:

1. Sobre as atuais condições econômicas e financeiras da empresa de Transporte Coletivo Cidade Canção, a TCCC possui atualmente condições para continuar operando o transporte de passageiros no Município e essas condições, com pequena variação, refletem a mesma conjuntura da época da assinatura do contrato, não havendo dificuldades econômicas ou financeiras para a manutenção de seus serviços.

Contudo é necessário que se explique e acompanhe os motivos para o repasse de 16 milhões de reais para empresas sócias coligadas, pois poderiam ser desde formas disfarçadas de

distribuição de lucros, até forma de pressão sobre o cálculo do equilíbrio do contrato, ou mesmo demonstração de lucros extraordinários do sistema sem retorno para o usuário. Não foi possível fazer o rastreamento de todas as empresas coligadas e, diante dos questionamentos ao contador da concessionária, o mesmo não respondeu com clareza a finalidade e a motivação da transferência, afirmando apenas que está de acordo com a Lei. A operação está prevista em Lei, porém se torna um instrumento legal utilizado para interferir no resultado.

A escolha da empresa por manter a transferência de recursos entre sócios ou outras empresas do grupo tem impacto no equilíbrio econômico e financeiro do contrato sob a responsabilidade do Poder Público. Desse modo, o equilíbrio econômico e financeiro do acordo exige regras e critérios de análise que levem em consideração o fato.

Parece-nos que para não haver displicência, é preciso acompanhamento contábil do contrato por parte do gestor. Sabendo que os recursos financeiros são públicos, sua utilização para enriquecimento de forma desmedida de grupos empresariais deve ser acompanhado e, se necessário, comunicado ao Ministério Público como motivação para quebra do contrato. Evidentemente não é possível fazer essa afirmação, porque mesmo a gestora do projeto informa que não acompanha a situação e somente está nessa função há pouco tempo.

Reforçamos que esse acompanhamento deve ser feito e se necessárias, sejam tomadas as providências que sugerimos, ou seja, apresentar pedido ao Ministério Público para que o Ministério Público acompanhe se o Município tem mantido fiscalização independente das contas da concessionária, principalmente quanto às transferências de recursos para empresas coligadas, que no último ano foram o dobro da distribuição de lucros para os sócios.

Para os problemas apontados na CPI de 2013, volta-se a afirmar que não foi tomada nenhuma providência, o que deve ser feito a partir de correções dos valores por mecanismos financeiros disponíveis.

Não podemos deixar passar esse item sem uma séria advertência à empresa sobre a utilização de informações, as quais a mesma veio depois desmentir. Ao que tudo indica tais informações foram utilizadas como instrumento de pressão aos seus funcionários e ao gestor do contrato, ao afirmar que se não ocorresse aumento da passagem a condição financeira da empresa estaria comprometida, inclusive com empréstimos para cumprir suas obrigações financeiras. Essa prática não condiz com a moral financeira da empresa e é indigna a um prestador de serviço público. Essa CPI considera que o episódio deve receber o repúdio e a punição cabível. Não nos parece que a ação se desenvolveu com a ética admissível, pois a concessionária presta informações relevantes sobre insumos e serviços que interferem diretamente sobre o valor das passagens.

2. Quanto ao procedimento licitatório, incluindo a composição tarifária inicial, por meio do qual foi concedido o serviço de transporte coletivo à empresa concessionária, reitera-se aqui o apelo ao Poder Público para que estabeleça que seu departamento competente faça a análise contábil e financeira do número de passageiros, da bilhetagem, gratuidades, quilômetros rodados e exija transparência nas movimentações contábeis, conforme citado acima no item 1.

Cumpre também reiterar que tal assunto já foi analisado pela Comissão Parlamentar de Inquérito, instituída pela Portaria 204/2013. A conclusão daquela CPI foi encaminhada ao Ministério Público e ainda é pertinente considerá-la, à medida que a situação apontada naquele relatório ainda se faz repercutir no valor tarifário atual. Logo, é controverso o valor atual da tarifa e sua composição, necessitando de auditorias técnicas e contábeis para sua efetiva averiguação. Isso porque aquela CPI já havia apontado vários pontos obscuros que ensejavam a revisão tarifária e a observação de outras questões, as quais ainda não foram resolvidas. Reiteramos: nenhuma providência foi tomada.

Cabe ao Poder Público acompanhar de forma independente o controle dos insumos que interferem no cálculo da tarifa. É surpreendente a mudança na forma de cálculo toda vez que uma forma pode trazer redução na tarifa ou maior controle do sistema. A CPI de 2013, por exemplo, apontou redução que não foi aceita pela administração e em seguida houve mudança no sistema de análise da tarifa. No entanto, a concessionária quer agora o retorno à forma de cálculo anterior, naturalmente porque isso lhe é mais interessante.

Esta CPI repudia a não tomada de medidas em relação à CPI 2013 e rejeita que o Poder Público não tenha construído meios de controle autônomos para avaliar e realizar investimentos e estudos em vista da futura necessidade do transporte. O resultado é que os investimentos realizados não geram melhoria na mobilidade da população, portanto eficiência no transporte.

Novamente se questiona o processo licitatório sem nenhum contexto de mudanças e investimentos, levando em conta apenas a arrecadação do sistema de transporte. Para que seja eficaz, é preciso que o serviço seja lucrativo sem ser exploratório e também voltado ao interesse público.

Há evidente necessidade de um novo modelo gerencial, com o funcionamento de um Conselho de Transporte Coletivo formado pela empresa, pelo Poder Público e por usuários do sistema, para fiscalizar e acompanhar o sistema. É necessário também que o serviço esteja ligado a uma agência reguladora dos serviços públicos.

Certamente o Poder Público tem sido omissivo no acompanhamento do serviço. Além disso, a empresa não tem participado das decisões. Ela não busca melhorias no sistema e na vida das pessoas, o que poderia gerar sem dúvida uma melhoria na utilização do transporte coletivo da cidade, uma consequente redução dos preços e melhoria nos lucros da própria empresa.

Ao nosso ver a falta de evolução tem mantido um contrato com características que já não refletem os novos tempos do planejamento urbano mundial. E aqui é preciso destacar também que, por razão do contrato, todas as modalidades de transporte coletivo no Município de Maringá estão vinculadas à empresa concessionária, impedindo outros investimentos sem que a mesma seja mediadora. Consideramos que somente essa cláusula já garante a inadequação do contrato, o que deve ser analisado pelos técnicos e procuradores do Município.

3. A análise da situação do atual contrato firmado entre o Município e a empresa concessionária do serviço de transporte coletivo, perquirindo a respeito de sua renovação, das cláusulas de compromisso mútuo assumidas entre o Município e empresa concessionária, da possível quebra de alguma cláusula contratual – no que se refere às exigências assumidas pela TCCC, inclusive acerca dos prazos legais que incidem no caso, ressente-se, dessa maneira, da ausência de um trabalho de fiscalização efetivo por parte do Poder Público.

Em função disso, avaliar os investimentos da empresa na melhoria dos serviços se torna impossível, à medida que lacunas a serem preenchidas pelo Poder Público aparecem quanto a exigências que lhe cabem tomar como Poder Concedente. Contudo, é na questão dos investimentos da concessionária na melhoria dos serviços que se encerra os principais apontamentos desse relatório.

O transporte público tem uma função social precípua, que é integrar pessoas, para que elas se sintam parte da cidade, do Município, do espaço em que circulam. Dessa integração decorre o comprometimento da população com os valores de cuidado e de cidadania em relação ao espaço comum de convivência, pois o sentimento de pertencimento é o avesso da segregação. Nesse sentido, o transporte público é um instrumento educacional importante, porque as pessoas passam partes de suas vidas envolvidas com ele. Usando o transporte coletivo, elas podem compreender os valores de construção coletiva da cidade, à proporção que percebem que as coisas são de todos.

Isso não acontece em Maringá no sistema em vigor. Se nada for realizado, o Município caminha para a destruição do sistema. Na cidade, separam-se as classes sociais, à medida que quem pode comprar uma moto, ou um carro muda rapidamente de modal, o que acarreta um transporte elitista. Isso precisa ser rompido e o que leva a esse rompimento é a opção por privilegiar o transporte coletivo.

Contudo, isso deve partir do sistema, que no caso de Maringá, não está funcionando. Hoje o Município está com um imenso peso econômico, porque o Poder Público se onera com as pessoas que deixam de trabalhar por causa de acidentes, que colocam suas vidas em risco por utilizarem modais perigosos, que sofrem com problemas de saúde pelas questões ambientais que o atual modelo acarreta.

O atual contrato não permite esse rompimento, mas é impreterível afirmar que ele não estabelece nenhum compromisso ambiental, pois não propõe metas em relação à utilização de outro tipo de energia que elimine a poluição ou outro tipo de energia que não seja mais a fóssil, ou mesmo uma mudança gradual para a energia elétrica. Isso mostra que é urgente uma revisão do sistema e que isso é responsabilidade dos envolvidos, a saber, Poder Público, gestor do contrato, e empresa concessionária e Poder Moderador, que a nosso ver deve ser o Conselho de Transporte Coletivo e a Agência Reguladora.

Outra questão que passa ao largo do atual contrato é a modernização do sistema e o investimento em pesquisa. Pelo atual contrato existente em Maringá, não há previsão de investimento por parte da concessionária no serviço. Ela tem apenas o compromisso de operá-lo e dele extrair o seu lucro, cobrando as passagens.

É um tipo de contrato que não ajuda a cidade e que em breve acabará por destruir o sistema e a lucratividade da empresa. Portanto, não se trata apenas de uma questão apenas de aumentar a tarifa, ou de conseguir isenções tarifárias como requer a concessionária. Esse sistema, que onera o Poder Público, não atende às reais necessidades da cidade e das pessoas. Não melhora em nada as suas vidas, não as integra.

Em diversos lugares do mundo o investimento no transporte público traz sempre benefícios. Ele é quem é o responsável por conduzir as pessoas para o trabalho, para o lazer, para os vários compromissos. Pessoas de maior poder aquisitivo deixam seus carros em casa para utilizar o transporte coletivo. Em Maringá isso não tem possibilidade de acontecer sem a quebra do modelo vigente. E é vital que isso seja feito com urgência. Sem isso, teremos anos, décadas de atraso.

Um bom sistema de transporte coletivo não oferece apenas wi-fi, ar condicionado e ônibus razoavelmente confortável (o que aqui é atendido por poucas unidades), mas também agilidade, rapidez e troca de modais com facilidade. Além disso, para que os sistemas se tornem realmente eficientes, as empresas envolvem as comunidades em projetos que facilitem e deem significado para suas vidas.

Recursos são investidos o tempo todo em ampliações e construção de espaços de convivência, de praças, de locais para a juventude. No contrato em vigor no Município, o que permanece é a dinâmica de um órgão pagador e responsável por todo o investimento e outro, a concessionária, com o direito de receber, obter lucro e exigir mais benefícios, sem participar de planejamento, de investimento, a não ser na frota e na venda de bilhetes.

Claramente isso é uma afronta aos tempos modernos e a certeza de que esse sistema se esgotará com prejuízo para todas as partes, mas principalmente para a população. No sistema implantado em Maringá, é isso que está acontecendo. Não há compromisso da empresa em pensar como melhorar a vida das pessoas que transporta. Não lhe é reservado construir sequer uma área de lazer. A empresa não contribui em nada para o Município, somente consome recursos. Nada lhe é obrigado fazer a não ser manter o sistema em operação. Ela não reinveste, não desenvolve um centro de estudo ou de pesquisa em relação à evolução do transporte.

Nesse momento, é preciso uma tomada de decisão. O Poder Público está diante de uma encruzilhada que precisa ser resolvida. A empresa também está nesse vínculo e ela não pode apenas se interessar em equilibrar momentaneamente suas contas. Esse pensamento destrói a vida das pessoas, arruina o sistema e aniquila a própria empresa, a partir do momento em que um sistema caro e ineficiente, com atrasos frequentes, com horários e rotas que não contemplam a real necessidade dos usuários, abre possibilidade para, por exemplo, o transporte clandestino ou ilegal de passageiros e ainda para o transporte coletivo por aplicativos.

Se a concessionária participar desse projeto de construção, ela pode ter alguma vantagem, com investimento, com o crescimento da cidade e com o lucro que pode vir com outro sistema, que certamente gerará mais usuários e participação popular.

Que a responsabilidade do público sobre o privado caia sobre esses gestores, tanto do gestor do Poder Público, como do gestor da empresa concessionária. Que o Poder Público municipal tome a coragem de assumir esse compromisso a longo prazo e que a concessionária reconheça que o sistema está aniquilado e que ela pode e deve participar dessa construção, obtendo lucro inclusive com a nova situação, mas se a empresa quer uma atividade exploratória, que não condiz com as novas demandas desse tipo de serviço, que é o serviço de concessão de transporte coletivo, que isso seja investigado pelo MP, por não cumprir seu papel social que é o de promover a cidadania.

É preciso ressaltar que esse modelo em vigor traz grandes prejuízos para a cidade. O sistema não avança para o futuro. Não aponta para a Maringá que queremos, não está conectado com a Maringá que vai existir. Por hora, tudo é feito para que a concessionária tenha lucro. Ela não participa de nenhuma transformação, logo está no lugar errado, porque não faz parte de um todo. Esse tipo de atuação está levando caos às ruas. A cidade está à beira do rompimento do processo através do transporte ilícito, porque nas atuais condições não será possível segurar as vans ilegais. Isso tudo vai piorar ainda mais o sistema.

Então é forçoso que a concessionária tome consciência de que precisa dar o passo junto com a Prefeitura. É isso que a presente CPI indica. Uma participação do Poder Público e da concessionária na construção do futuro e para isso mudança de todo o processo.

É urgente a quebra do atual contrato e a edificação de outro, do qual a concessionária participe não apenas como ente sujeito a multas, caso não cumpra as regras contratuais, mas que o principal objetivo seja o interesse público, o bem comum.

Que um pacto pela quebra desse contrato entre todos os envolvidos, inclusive a Câmara de Vereadores, possa fazer nascer um novo projeto do transporte coletivo, também com a participação da atual concessionária. Nesse novo modelo, certamente a empresa não ganhará somente pela forma exploratória do sistema, mas pelo crescimento do mesmo. Certamente teremos menos margem de lucro, mas faturamentos maiores.

É urgente pensar no futuro, inovar. O contrato atual garante que a concessionária tenha a prerrogativa e o privilégio de todos os modais de transporte coletivo, contudo não cabe a ela participar do sistema, pensando-o, melhorando-o, investindo nele, facilitando a vida do usuário. Se o transporte coletivo não ajudar mudar a vida do povo, ele não está servindo para seu fim.

O atual sistema somente encarece a cada ano. A cada ano atende menos pessoas e transfere suas despesas para o Poder Público, sem nunca investir no processo de construção coletiva. A cada ano, o Poder Público investe mais na empresa que presta serviço do que em novas estratégias, em inovação no transporte, em melhoria na vida do povo, na base. O transporte coletivo deve ser lugar de transformação.

Reforçamos também o aspecto citado pelo procurador jurídico sobre a prorrogação de contrato que deve proporcionar diminuição tarifária ou considerar sempre nova licitação, dado a supremacia do interesse público sobre o privado.

Desse modo, o atual contrato atende a interesses limitantes, fere a ordem pública, social e econômica. A ele devem ser imputadas responsabilidades, caso não se tomem medidas com urgência.

4. Quanto ao valor atual da tarifa e se atende ao equilíbrio contratual, bem como os fatores de sua composição e se a empresa tem efetuado investimentos na melhoria dos serviços, queremos apenas reforçar pontos já abordados na resposta dos itens anteriores. Se válido o relatório de 2013, mesmo corrigindo, os valores a tarifa ainda continuam altos. Se considerado os relatórios financeiros e contábeis da empresa ainda há margem considerável para investimentos, os quais somente têm sido realizados sobre ameaças nas alterações de tarifa e nunca de forma planejada.

Nesse aspecto são considerados apenas o investimento sobre veículos e locais de comercialização. Ressaltamos ainda que na análise do Advogado e Procurador da Câmara, Sr. Shingi Gohara, a concessionária, ao vencer o certame licitatório, assumiu as cláusulas e serviços ainda não cumpridos na interrupção do contrato anterior, faltando cinco anos para o término. Observamos que o preposto da empresa nega que a mesma tenha essa responsabilidade, apesar dela estar presente na cláusula contratual e aparentemente não terem sido feitos todos os investimentos, cabendo ao órgão municipal competente a fiscalização e cobrança dos investimentos.

O equilíbrio contratual dependerá do cumprimento das cláusulas dos investimentos, da fiscalização dos insumos e demais itens que deverão ser considerados na planilha, acrescentado dos descontos propostos pela CPI de 2013 da Câmara Municipal de Maringá.

É preciso ressaltar ainda, em relação a esse aspecto, os processos judiciais em andamento. No início de 2018, o Poder Executivo Municipal foi inquirido pela Promotoria de Proteção ao Patrimônio Público de Guarapuava que coordena a operação Riquixá. O Ministério Público solicitou cópias do processo licitatório e do contrato, tendo sido encaminhados. Como o processo corre em segredo de justiça não temos mais informações sobre o procedimento.

5. Em relação à verificação sobre se existem, efetivamente, razões que podem ensejar a ruptura do contrato firmado entre as partes em questão, pela análise da presente CPI, não há um crime específico de desvio de recurso e nem falta dele para que a empresa continue operando o sistema, mas, atentando-se para o público e o privado e para a função exata do transporte público, o atual modelo de

gestão do transporte coletivo urbano da cidade está fora da realidade do mundo inteiro e das novas tendências. Todas as grandes cidades do mundo não aceitam mais esse modelo e se Maringá o mantiver pelo tempo previsto em contrato, vai acumular grande prejuízo para o futuro e ao final do pacto, talvez a cidade não se recupere mais do dano causado.

Assim sendo, a presente CPI é pela quebra do atual contrato por ajustamento das partes envolvidas ou por responsabilidade de não terem sido tomadas as providências necessárias para ajustar um acordo que não atende mais a população.

SUGESTÕES

Assim, visando à solução dos problemas que envolvem a questão do transporte coletivo de passageiros no Município, a presente CPI faz as seguintes sugestões:

a) que o Ministério Público acompanhe se o Município tem mantido fiscalização independente das prestações de contas da concessionária, relatórios financeiros, balancetes e balanços através de contadores, visto que essa é no momento a maior concessão municipal;

b) que o Executivo Municipal tome providências para que as sugestões do relatório da CPI de 2013 ainda cabíveis sejam implementadas, principalmente para os descontos no valor da passagem, a qual se torna base para os reajustes da planilha de cálculo e que sem a correção manterão uma distorção permanente no valor da passagem;

c) que o Executivo Municipal utilize os instrumentos legais de fiscalizador do contrato para repudiar e coibir a prática de falta de ética apresentada pela empresa, usando fatos suspeitos sobre dificuldades financeiras, conforme afirmados pela própria empresa, com objetivo de obter vantagens em reajustes de tarifas e reajustes dos salários dos funcionários;

d) Que o Município mantenha controle de insumos e de informações de utilização do sistema, tais como gratuidade, quilometragem rodada pelos ônibus, acompanhamento da bilhetagem, das gratuidades, real uso do passe do estudante, de forma independente para de fato ser agente fiscalizador;

e) Implantar um novo sistema de planejamento e fiscalização que inclua um Conselho do Transporte Coletivo, do qual façam parte representantes da empresa, do Executivo, do Legislativo e principalmente dos usuários. Todos esses participantes devem estar ligados a um organismo independente, como a Agência Reguladora do Município de Maringá;

f) que se solicite ao Ministério Público que acompanhe a forma contratada, entre ente público e concessionária, verificando se o sistema tem sido exploratório, ou se beneficia a construção de uma cidade para todos seus moradores no que se refere ao transporte público;

g) Que o gestor do contrato verifique se os compromissos do contrato do ano de 1999 e que deveriam, segundo nosso levantamento, ser assumidos pelo ganhador do novo certame de licitação foram cumpridos. Caso não tenham sido, exigir o seu cumprimento e levantar se cabe responsabilidade civil dos gestores responsáveis por não terem exigido o cumprimento do mesmo.

h) Solicitar à Procuradoria que encontre meios que permitam um novo trecho de transporte público. Que esse trecho possa ser usado como balizador de despesas para o controle da concessão;

i) Nossa principal sugestão é que seja feito um pacto entre Prefeitura Municipal e concessionária do transporte coletivo, para que seja feito novo contrato, ou nova licitação do serviço, com novos parâmetros que priorizem o transporte coletivo e os investimentos necessários para que o serviço tenha um controle de bilhetagem. Talvez no controle direto do poder concedente, com planejamento e cronograma de ações para serem executadas pelos envolvidos em vários anos, com estudos, pesquisa, reavaliação a cada meta e construção de novos modais de transporte público integrados e que atendam toda a população da cidade, possamos gerar uma cidade moderna e adequada aos novos desafios ambientais e de sustentabilidade. Nessa nova licitação, sugerimos também um estudo para a inclusão do modal sobre trilhos, ligando as cidades de Maringá, Sarandi, Paissandu;

j) Novos contratos com mais de uma empresa operando na cidade ou a mesma empresa que hoje opera, porém que essa(s) empresa(s) assuma(m) compromisso em humanizar a vida das pessoas, bem como o trânsito e a mobilidade na cidade. Mudando o sistema, o Município poderá subsidiar a tarifas, um pedido da empresa, que deseja que todas as gratuidades sejam subvencionadas.

Finalizando o presente documento, essa CPI roga ao Poder Público e à empresa Transporte Coletivo Cidade Canção que analisem a real situação do transporte urbano de passageiros no Município de Maringá atualmente e que estabeleçam paralelos com a Maringá que se pretende ser. Nesse quesito o que se espera é que as partes reconheçam os sérios problemas que o atual sistema desenvolve e que é possível algo mais eficiente, mais humano e satisfatório para ambas as partes.

Maringá, 03 de dezembro de 2018

ALEX CHAVES
PRESIDENTE

SIDNEI TELLES
RELATOR

ALTAMIR ANTÔNIO DOS SANTOS
MEMBRO

JEAN MARQUES
MEMBRO

ONIVALDO BARRIS
MEMBRO



Documento assinado eletronicamente por **Onivaldo Barris, Vereador**, em 06/12/2018, às 14:44, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Jean Carlos Marques Silva, Vereador**, em 06/12/2018, às 14:49, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Alex Sandro de Oliveira Chaves, Vereador**, em 07/12/2018, às 09:23, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Sidnei Oliveira Telles Filho, Vereador**, em 07/12/2018, às 09:42, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Altamir Antonio dos Santos, Vereador**, em 07/12/2018, às 15:23, conforme Lei Municipal 9.730/2014.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0114963** e o código CRC **895577E5**.



18.0.000006035-2

0114963v4