

ATA DE REUNIÃO COMISSÃO MUNICIPAL DE TRANSPORTES

44ª Reunião Ordinária

Ao sexto dia do mês de abril do ano de dois mil e dezessete, na sala de Treinamento desta CET-Santos, sito na Av. Rangel Pestana, nº 100 – Vila Mathias, Santos/SP, reuniram-se os Senhores: Rafael Santos de Paula (CMJ) – Presidente da Comissão, e os seguintes membros: Dalvaní Pereira da Silva (CET), Murilo A. Barletta (CET), Patrícia Azevedo Santos Nascimento (CET), Antonio Carlos Domingues da Costa (ANAPI), Nilton Oliveira (ANAPI), Wilson Roberto Belista de Menezes (SINCON), Sheila Rocha Barbeiro (SESCON). Presentes também na reunião, os senhores Walner Hungerbuhler Gomes (Assessoria Jurídica da CET) e Glauber Maia Martins (ACAT). Após aguardar o tempo regular, o senhor Rafael iniciou a 44ª reunião ordinária da Comissão Municipal de Transportes às 17h22. Iniciou pelos itens 1 e 2 - Leitura, discussão e aprovação da Ata da última reunião extraordinária e leitura das atas da 42ª e 43ª reuniões ordinárias. O senhor Rafael solicitou a dispensa da leitura das ATAS, considerando o envio prévio por via eletrônica. Com a anuência do Plenário, o senhor Rafael dispensou a leitura e deu as atas por aprovadas. No item 3 de pauta, informações acerca do processo judicial, relativo ao valor da tarifa do transporte público coletivo de Santos, o Sr. Rafael convidou o Sr. Walner a explicar sobre o assunto e que fosse feito de fácil entendimento, para informar o que acontece com o processo e quais as fases que já foram superadas, o que foi estabelecido até o presente momento e qual a expectativa da CET para um momento futuro. O Sr. Walner iniciou a explicação dizendo que faria da forma mais simples possível, deixando todos à vontade se precisassem interromper os esclarecimentos para tirar dúvidas. Iniciou, relatando que o Decreto 7648/2017 foi publicado no dia 06 de janeiro, seguindo todos os procedimentos legais e contratuais para sua expedição, tanto em relação ao reajuste, bem como, em relação à competência para o ato administrativo. Contudo, no dia 09 de janeiro a Defensoria Pública propôs uma medida cautelar, com pedido liminar de suspensão do reajuste, sem sequer ter instruído sua demanda com os documentos básicos para apreciação do pleito, como por exemplo, o Termo de Permissão ou qualquer outro que demonstrasse as condições contratuais, mas tão somente fez alusões a "eventual" insatisfação da população. Ainda utilizou como base os índices de inflação, não setoriais, para amparar seus fundamentos e solicitar à Juíza a suspensão. Apenas no dia seguinte a propositura da ação, a Defensoria oficiou a Administração, solicitando cópia do contrato, visando conhecer dos critérios do reajuste e também solicitando informações de quando foi o último reajuste. A decisão inicial da juíza foi requerer informações sobre o reajuste (índices e período) com requerimento de cópia do termo de permissão, inclusive relatou em seu despacho inicial do conhecimento que fazia mais de quinze meses sem reajuste. O Dr. Walner comentou que houve tranquilidade em relação a decisão inicial, até mesmo porque a Juíza confirmaria pelos documentos acostados a legalidade do reajuste, principalmente com base no Termo de Permissão firmado e no Edital de Licitação. Para surpresa, a juíza não acatou o pedido da Defensoria, que fez a Defensoria também recorrer, ou seja, não suspendeu o reajuste, mas também não acatou os esclarecimentos

da Administração Pública e, em ato inédito, a juíza criou um reajuste próprio, um índice fixado de maneira unilateral. A Juíza entendeu viável o IPCA de 2016 e reduziu o valor de R\$ 3,85 para R\$ 3,45. A Prefeitura recorreu dentro do prazo legal, através de recurso denominado agravo, que é um recurso de decisão interlocutória, que não coloca fim ao processo, existiu diligência da Procuradoria ao TJ, visando detalhar ainda mais ao desembargador os critérios de reajuste e sua legalidade. O desembargador demonstrou concordância em alguns pontos, inclusive relatou ter feito uma pesquisa do IPCA e que realmente este índice não tem parâmetro para os insumos do transporte público. Só que o desembargador não entendeu ser caso de urgência, com esse fundamento indeferiu a liminar. Como último recurso ao TJ/SP, foi realizado um pedido de suspensão da liminar ao Presidente do Tribunal de Justiça. É um recurso que só cabe à Administração Pública e seu objetivo é sempre impedir prejuízo a economia e ordem públicas. Demonstramos ao Presidente do TJ, que utilizando o valor fixado pela juíza de primeira instância, não alterando os custos variáveis, como combustível, peças e acessórios, rodagem de pneus, lubrificante, funcionalismo e outros insumos que compõem a tabela GEIPOT, seria zerada a remuneração do permissionário, além do prejuízo mensal superior a R\$ 500.000,00. Então somando a remuneração com o prejuízo, teríamos um total de prejuízo superior a R\$ 1.248.235,00. Este valor seria o prejuízo da permissionária por mês, mantendo os insumos, ou seja, o risco de um colapso imaginando-se que a permissionária não absorvesse este prejuízo. Para demonstrar de maneira mais clara as consequências da decisão, tão somente zerando a remuneração da permissionária, a tarifa seria de R\$ 3,64. Então, ter-se-ia ainda R\$ 0,20 a mais do que o fixado pela juíza, imaginado a prestação de serviço sem remuneração. Nesse quadro fático, a Prefeitura teria que apresentar subsídio, previsto no contrato, onerando os cofres públicos em mais de um milhão de reais por mês. Por todo exposto, o presidente do TJ suspendeu os efeitos da liminar pela comprovação do prejuízo ao Erário Público e por entender que o reajuste foi feito com base em critérios objetivos, previstos no contrato. O Sr. Antônio Carlos questionou sobre o próximo reajuste anual com base nessa situação jurídica e até onde vai essa situação. O Sr. Walner respondeu que o reajuste estava agora mantido por ordem judicial e que os demais reajustes continuariam seguindo os ditames contratuais. O Sr. Antonio Carlos perguntou sobre estes três meses, quem arcaria com cerca de um milhão e duzentos mil reais de prejuízo a cada mês, com a tarifa a R\$ 3,45, de janeiro, fevereiro e março e quem assumiria este valor. O Sr. Walner respondeu que tem o entendimento que a Administração Pública não tem responsabilidade nenhuma, já que cumpria determinação judicial. O Sr. Murilo A. Barletta comentou de caso semelhante ocorrido com a EMTU e por conta de uma liminar a EMTU seria responsável por ressarcir a empresa que estava operando o contrato. O Sr. Rafael perguntou se tinha data de julgamento no âmbito judicial. O Sr. Walner disse que na data de hoje, consultou no *site*, e o Presidente do TJ manteve, por seus próprios fundamentos, a decisão proferida de suspensão da liminar, determinando a intimação da Prefeitura para contra razão o recurso e depois colocar em pauta para julgamento. O Sr. Walner entende, pelos fundamentos que embasam a administração pública, que serão favoráveis as futuras decisões do Tribunal, com a manutenção do reajuste publicado em 06/01/2017. O Sr. Rafael agradeceu os esclarecimentos do Sr. Walner e complementou com a importância da Comissão em se apoderar dos acontecimentos relacionados a isso, e continuou dizendo que a Comissão foi convidada a se manifestar porque, segundo a Cautelar, a Comissão deveria fazer uma análise prévia para que pudesse haver o reajuste e foi emitido parecer seu em nome da Comissão indicando que a Comissão é consultiva e não há nenhuma previsão legal pra que isso acontecesse, se estivesse no contrato seria

diferente e explicou neste ofício para a Defensoria, que nos anos anteriores vinham aconselhando o Poder Público a não promover reajustes enquanto fosse possível, sabendo das conseqüências, levando em consideração a probabilidade no aumento do número de passageiros, com a manutenção do preço e a qualidade no transporte, como foi proposta, mas ainda não tinha sido analisada a pertinência do reajuste, do ponto de vista político, mas entendendo que do ponto de vista técnico é algo que não pode ser mexido, pois sempre haverá reajuste, podendo ser a maior ou a menor, pode ser que a economia traga para o transporte coletivo uma expectativa maior do que a esperada e de repente diminuir o valor da tarifa e o ofício foi levado a juízo, com algumas distorções que causaram espanto, fazendo com que novo ofício fosse levado a Defensoria, sem prorrogação deles, para deixar clara a distorção feita sobre o discurso da Comissão. Se no momento, foi falado que havia uma preocupação dos anos anteriores por conta destes motivos e por conta de não ver pertinência política, por outro lado foi dito que não havia condições de dizer se era pertinente politicamente ou não e por conta disso foi feita uma distorção e talvez tenha sido um fator subjetivo para a magistrada ter tomado tal decisão. Explicou que a Comissão ainda está engatinhando em relação ao conhecimento técnico para poder verificar estes insumos da tabela GEIPOT e desde o início da Comissão, foram apresentados a esta realidade e junto com o Sr. Rogério Vilani ainda foram discutidas formas em que os conselheiros tivessem mais intimidade com isso e não teriam condições de avaliar tecnicamente, só politicamente e mesmo sem fazer esta avaliação para este ano, tinha a expectativa de que o presidente da CET fizesse uma explicação e que foi feita uma explicação que saiu no Plenário a decisão de não se manifestar contrariamente e com trabalho árduo e muitas tarefas foi demonstrado que aquilo seria o ideal legalmente. E que a intenção da CET é fazer com que o valor da tarifa seja o mais barato possível, pois quanto menor for a tarifa, maior será a adesão do transporte público, melhora a fluidez da cidade, do trânsito e melhores são as condições de que a Permissionária promova melhorias do sistema, ônibus mais novos, aumentando a frota para cem por cento com ar condicionado, pensando na adesão futura do sistema e por isso a Comissão não adota uma posição de dizer que a tabela GEIPOT está certa e nem errada, mas compreende os motivos que levaram a elevação do preço. Sr. Murilo A. Barletta pediu que ficasse claro que na CET ninguém está inventando nada e que a tabela GEIPOT é usada do Oiapoque ao Chuí, ou seja, todas as cidades brasileiras que tem transportes públicos e fazem concessões, tem que seguir esta tabela GEIPOT e a CET acompanha e fiscaliza todos os insumos para ver se os preços estão corretos, se é o preço de mercado e nenhum prefeito ou político quer aumentar a tarifa porque é um desgaste. Então a CET faz um cálculo de tarifa definindo como R\$ 3,80 e o Prefeito têm a prerrogativa de dizer se vai ser R\$ 3,50 ou vai ser R\$ 4,00, mas ele tem que assumir o ônus e o bônus daquela medida que ele vai tomar e como existe um contrato assinado, com regras jurídicas muito claras, tanto parte da CET como Prefeitura que fiscaliza o transporte como quem vai prestar o transporte e ser remunerado por aquilo, não tem como fugir. Porque quando se coloca a idade mínima dos ônibus, uma vez que Santos uma das frotas mais novas com idade média no Brasil, além de ser a muitos anos a primeira cidade a ter cem por cento da frota adaptada para deficientes, mais da metade da frota com ar condicionado, porém cada exigência feita no contrato assinado, custa "x" centavos na tarifa e ao contrário do que se imagina, no período em que a tarifa ficou congelada, caiu o número de passageiros transportados, por causa da crise e do desemprego, este número caiu. E com todos estes insumos e com todo este cálculo do GEIPOT, um dos itens que mais impacta no valor da tarifa é o IPK, que é o índice de passageiros por quilômetro (km), porque quando este índice é alto,

quando se transporta muitos passageiros, o aumento da tarifa é sempre muito pequeno, quanto menos se transporta, mais vai ter aumento da tarifa, isso é proporcional e foi observado que esta situação aconteceria nos últimos dois anos. Não tem como fugir da GEIPOT e a questão é incentivar mais passageiros a utilizar o transporte coletivo, pois menos cara será a tarifa. O Sr. Rafael passou para a próxima pauta e questionou o Sr. Murilo A. Barletta sobre a integração do transporte coletivo em Santos com o VLT e se possível sobre a baldeação em relação aos próprios coletivos. O Sr. Murilo A. Barletta comentou que este assunto ainda está em estudos, que a prioridade é o VLT que já está implantado. Comentou que com o VLT em funcionamento, nenhuma das linhas intermunicipais foi retirada, continuam todas aí. Vai haver uma integração entre o VLT e as linhas intermunicipais de Santos, então, qualquer munícipe que pegue o VLT em São Vicente, vem para Santos e pega qualquer ônibus para outro ônibus, também intermunicipal e poderá andar neste ônibus sem pagar uma nova tarifa. Desta forma, vai incentivar o uso do transporte. Disse que está estudando a minuta do convênio, junto à assessoria jurídica da CET, o pessoal técnico está estudando as linhas que integrarão o VLT, primeiro as intermunicipais, na intenção de que sejam feitas ainda neste primeiro semestre e em paralelo estudando algumas linhas municipais para dar suporte onde falta ônibus intermunicipal, ou onde o fluxo de pessoas que saiam do VLT seja muito grande para as linhas intermunicipais, serão disponibilizadas algumas linhas municipais para não sobrecarregar as linhas. Comentou, ainda, de outro complicador, onde se tenha uma tarifa que seja R\$ 4,05 do VLT e pega três conduções sendo um de São Vicente, um intermunicipal e um municipal, pagando só uma passagem, questionou quem ficaria com o valor de R\$ 4,05. Tem um conjunto de compensações, onde os percentuais estão sendo estudados, ficando "x" % para o sistema de Santos e "x" % para o sistema de São Vicente. Nesta primeira etapa, como a parte de São Vicente ainda não está pronta, não tem como integrar, esta tarifa será dividida entre o sistema intermunicipal e o sistema municipal de Santos. Quem administra hoje o sistema intermunicipal e o sistema municipal em Santos é o mesmo grupo, fica mais fácil nesta parte. Finalizou dizendo que faltam alguns pontos a serem acertados, uma vez que a gratuidade do idoso no sistema intermunicipal é para 60 anos e no sistema municipal para 65 anos, gratuidade do estudante, entendendo-se que já dá a gratuidade no município, não pode ter gratuidade dobrada no sistema e que estes assuntos estão sendo resolvidos em um consenso. O Sr. Rafael perguntou se não existe o risco de que na integração do VLT ou do sistema intermunicipal, tire os passageiros do sistema municipal, porque se hoje alguém vem de São Vicente para Santos no sistema VLT, paga o valor de R\$ 3,85, ele vai escolher entre o sistema de Santos e o Sistema Intermunicipal, já tendo pago o valor de R\$ 4,05 do VLT, o passageiro escolha o sistema intermunicipal, diante desta escolha, estará tirando o passageiro do sistema municipal de Santos, como será feita esta compensação. O Sr. Murilo A. Barletta explicou que hoje sem o VLT, o passageiro já viria pelo sistema intermunicipal passando por todos os corredores de Santos. O passageiro hoje tem a opção de escolher o VLT. O sistema é carregado com o horário de pico da manhã sentido São Vicente / Santos e carregado com o pico da tarde no sentido Santos / São Vicente. Fora deste pico, os ônibus municipais, como os ônibus intermunicipais andam vazios, ou com muitas pessoas da terceira idade que não paga passagem. A empresa é obrigada e a CET fiscaliza os horários e a frequência das linhas para que estes ônibus atendam a população. Nos horários de pico, as linhas municipais já têm um quantitativo grande. O dilema é oferecer um sistema moderno, o mais barato possível e o mais confortável possível. Se colocar mais pessoas para atender, haverá necessidade de se colocar mais

carros na linha. A equação feita há quatro anos e nas linhas menos cheias, a idéia é se colocar estas linhas no sistema de interligação VLT/Intermunicipal. O Sr. Rafael perguntou quantas pessoas o sistema municipal iria perder com esta integração. O Sr. Murilo A. Barletta respondeu que não se perde, apenas deixa de ganhar. Falou que o sistema municipal de Santos é um dos melhores sistemas de São Paulo, talvez até do Brasil. O Sr. Rafael perguntou quais seriam as linhas que estariam começando a integração. O Sr. Murilo A. Barletta respondeu que os estudos estão terminando e a prioridade é estudar o sistema que a EMTU mandou das linhas para saber quais são os horários e depois definir tudo. A Sra. Dalvaní explicou que hoje, o usuário do sistema intermunicipal já consegue integrar com o VLT, pagando só uma passagem. E para isso, o passageiro precisa ter o cartão do BR Mobilidade e com isso, aqueles usuários de Santos que usavam tanto o sistema municipal, quanto o intermunicipal estão usando só o municipal, então não está tendo perda de passageiros. Antes do VLT e da BR Mobilidade, o passageiro poderia pegar tanto um ônibus municipal quanto um intermunicipal, usando o cartão transporte fornecido pela Viação Piracicabana. Hoje, não se pode mais pegar o ônibus intermunicipal com este cartão, precisa ter o cartão da BR Mobilidade. A Sra. Dalvaní complementou que a CET fez alguns estudos, pediu alguns dados para a EMTU, no sentido de verificar qual era o ganho que o passageiro da intermunicipal teria se ele pegasse o ônibus intermunicipal, integrasse na linha do VLT fora de Santos e depois dentro de Santos, descesse do VLT e integrasse novamente em uma linha intermunicipal. E foi verificado que em alguns casos, ganhava-se 4, 5 e até mesmo 12 minutos o passageiro ganhava fazendo estas duas interligações. Então, foi acordado com a EMTU que montasse para a CET a matriz de integração, sendo intermunicipal / VLT / intermunicipal e a CET pensou em usar as linhas municipais como um apoio para o VLT. A preocupação da CET é que com esta integração, acabe tirando o conforto dos passageiros das linhas municipais, que hoje opera somente com 80% de ocupação nos carros para não ter a "lata de sardinhas". A integração será feita aos poucos, priorizando as linhas que cortam o eixo VLT. Agora, com o cartão BR Mobilidade, os usuários do transporte intermunicipal já são passageiros de fora, não são municipais. Com o cartão transporte da Piracicabana, esta perda de usuários municipais acontecia, porque ele usava o cartão nas linhas intermunicipais. Agora não há mais perdas, pois os cartões são diferentes. O Sr. Murilo A. Barletta disse, ainda, que passando esta fase, os estudos voltarão quanto a alguma integração municipal. O Sr. Antonio Carlos perguntou quando o pagamento for em dinheiro, como fica. O Sr. Murilo A. Barletta explicou que com o pagamento em dinheiro, não há como fazer a interligação, pois precisa ter o cartão da BR Mobilidade. O Sr. Antonio Carlos perguntou como fica quando houver muitas pessoas na interligação, quem vai pagar por isso. O Sr. Murilo A. Barletta explicou que o sistema fará a divisão de valores, porque a idéia é fazer com que mais pessoas usem o sistema e que o aumento do número de passageiros, teoricamente, teria que compensar este barateamento, a perda desta receita. E aquele passageiro que não usa o transporte coletivo, passa a pegar o ônibus municipal, pagando R\$ 3,85 e pegando o VLT, o valor será descontado daquela diferença dos R\$ 4,05 do VLT menos os R\$ 3,85 que ele já pagou no ônibus municipal e aí, sim, o municipal teria um ganho de passageiro, mas não seria no valor de R\$ 3,85, pois seria o valor de R\$ 3,85 menos o percentual que teria que repassar no sistema intermunicipal. Esta equação está sendo avaliada e ao longo do contrato será avaliado se compensou ou não para o municipal e para o intermunicipal e na próxima renovação do convênio será arrumado, porém avaliando ano a ano, não tem como ser feito diferente. O Sr. Rafael comentou que a mesma empresa tem que ter produtos que se pagam sozinhos, ela não pode super

alimentar um produto e deixar o outro deficitário, cada produto tem que se sustentar sozinho. O Sr. Murilo A. Barletta ressaltou o IPK, ou seja, transportar mais passageiros, o custo cai e o sistema roda com quantidade favorável. O Sr. Glauber comentou que não prestou atenção na explicação do início da reunião e o Sr. Walner explicou tudo novamente, quanto a decisão da juíza e a redução da tarifa. O Sr. Rafael chamou o último item da pauta sobre informes, moções e assuntos gerais e o Sr. Murilo A. Barletta entregou ao Sr. Rafael um ofício do Sr. Rogério a Permissionária, do dia 13/03 cobrando uma posição quanto a questão do cartão transporte dos passageiros e solicitando informar as medidas tomadas. O Sr. Rafael solicitou que o Sr. Wilson se apresentasse como suplente do SINCON e recebeu as boas vindas de todos. Falou também sobre o estudo feito pela Heloísa da CET da visita técnica realizada em 09/03/2017, que estaria avaliando o material e posteriormente este material seria enviado a todos. Comentou, ainda, que gostaria de marcar um mini curso com os conselheiros da CMT sobre a tabela GEIPOT, um aprofundamento sobre como são lançados os insumos da tabela, quais são os parâmetros utilizados para isso, como funciona este sistema, para entender como é feita a avaliação dos itens e dos cálculos, para poder exercer a fiscalização que é a prerrogativa principal da Comissão e poder contribuir na avaliação das decisões. O Sr. Murilo A. Barletta comentou que o presidente da CET teria que determinar, mas que não via problemas neste mini curso e que estaria falando com o Sr. Amadeu, Gerente Financeiro da CET para explicar a tabela GEIPOT. O Sr. Rafael comentou que gostaria de ir além disso, que gostaria de ter as mesmas condições de alguém individualmente olhar a tabela e entender tudo o que está atrás dela, e não ter acesso superficial da apresentação desta tabela. O Sr. Murilo A. Barletta falou que a tabela é muito complexa para ser aprendida em pouco tempo. O Sr. Rafael pediu um curso, com suporte e computadores, numa parte do dia, para poder entender os critérios da tabela. O Sr. Rafael comentou que tem confiança nestas pessoas que já estão envolvidas a quase quatro anos e vai continuar confiando. E disse que se o prefeito cria a Comissão de Transportes para discutir a questão das tarifas e se a Comissão não tem condições de avaliar a precificação dos transportes, a atuação da Comissão acaba sendo inóqua muitas vezes. E por conta dos protestos de reajuste de tarifa, a Comissão teria que deixar claro para a população quais são os parâmetros utilizados para que se tenha uma transparência absoluta. O Sr. Walner esclareceu sobre a licitação do Transporte Seletivo, onde o processo estava suspenso pelo Tribunal de Contas, para análise do Edital em três pontos, sendo o impedimento de participação de consórcios e cooperativas e de empresas em recuperação judicial, que foi julgado no último dia 05 de abril e conforme a posição já pacificada do Tribunal manteve a decisão da CET de proibição de participação de cooperativas de consórcios e no que diz respeito à recuperação judicial, no final de dezembro o Tribunal de Contas sumulou uma interpretação de alguns conselheiros do Tribunal, que divergiam da possibilidade ou não de empresas em recuperação judicial participarem desde que tivessem um plano de homologado em juízo na recuperação judicial e houve esta súmula do Tribunal em dezembro e o Tribunal julgou o mérito do Edital da CET no sentido de retificar permitindo a participação de empresas em recuperação, desde que tenham um plano de recuperação judicial homologado e já aprovado. Como houve uma interrupção de quase três meses, o processo foi encaminhado para as Gerencias responsáveis, já que precisam de várias atualizações, entre elas da sua planilha tarifária. O Sr. Rafael retomou o assunto do ofício enviado da CET para a Viação Piracicabana sobre a diferença no valor da tarifa a ser devolvido para os cartões dos usuários. Leu a resposta do diretor da Viação Piracicabana Sr. Alceu Cremonesi, onde o mesmo informou que a situação já tinha sido resolvida. Os

outros questionamentos ainda são pertinentes e foram enviados no ofício próprio da Comissão de Transportes. O Sr. Rafael perguntou a todos os presentes sobre o interesse em participar do mini curso sobre a tabela GEIPOT, com aproximadamente meio período de duração. Disse que iria comunicar ao grupo por mensagem e caso não haja manifestação, que a CET oficie os conselheiros, indicando uma data para poder realizar o mini curso. Sem outras manifestações e nada mais havendo a tratar, deu por encerrada a reunião às 18h48. Eu, Heloísa Helena Hernández Quintana, lavrei a presente Ata, que foi assinada por mim, bem como pelos presentes.

Participantes:

Rafael Santos de Paula (CMJ);

Murilo A. Barletta (CET);

Dalvaní Pereira da Silva (CET);

Patrícia Azevedo Santos Nascimento (CET);

Wilson Roberto Belista de Menezes (SINCON);

Antonio Carlos Domingues da Costa (ANAPI);

Nilton Oliveira (ANAPI);

Sheila Rocha Barbeiro (SESCON);