



CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO

## **CPI dos ÔNIBUS**

**Comissão Parlamentar de Inquérito instituída pela Resolução  
da Mesa Diretora nº 1.394/17**

## **PLANO DE TRABALHO**

**minuta de 22 de agosto**

***Proponente:***

Vereador Tarcísio Motta de Carvalho

**AGOSTO DE 2017**

## **PLANO DE TRABALHO DA CPI DOS ÔNIBUS 2017**

### **INTRODUÇÃO**

Este plano de trabalho é uma atualização daquele proposto pelo então vereador Eliomar Coelho, do PSOL, quando da instauração da CPI dos ônibus de 2013. Essa CPI, infelizmente, perdeu a chance de investigar e alterar o marco regulatório e legal das concessões dos ônibus na cidade, bem como de garantir um preço e serviço mais justos para a população carioca.

Na tentativa de que a CPI de 2017 não repita os mesmos passos de outrora, é que se propõe o presente plano de trabalho com a finalidade de, efetivamente, se revelar os esquemas e desequilíbrios contratuais das concessões de ônibus, viabilizando alterações em favor da população.

No dia 29 de abril de 2010, a Prefeitura do Rio de Janeiro fez publicar o Ato de Justificação de Outorga de Concessão da Prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus, o STCO-RJ (DO Rio, pg 62). O referido ato pretendia-se o início de um novo marco na regulamentação do referido serviço no município – pondo fim a décadas de indeterminação jurídica, controle público sem qualquer coordenação ou planejamento e uma total ausência de fiscalização sobre os padrões operacionais das empresas operadoras. As características fundamentais do novo sistema seriam, no plano jurídico, a mudança do regime de permissões individuais, por empresa, por linha, para um regime de concessão por 4 Regiões de Transporte (as RTR), onde cada RTR seria operada sob um mesmo contrato com prazo de 20 (vinte) anos, prorrogáveis por igual período. Uma quinta RTR, abrangendo a região central, não seria licitada por ser considerada “destino universal” de todas as demais regiões. As linhas alimentadoras locais, cujos itinerários ficassem exclusivamente circunscritos à RTR 1, seriam operados pela empresa/consórcio vencedor da licitação da RTR 2 (equivalente à Área de Planejamento 2).

A divisão das concessões em áreas, que foi o fundamento da maior parte do questionado processo de racionalização das linhas de ônibus na cidade, previa uma série de exigências para sua implementação que não parecem ter tido adequada fiscalização até o momento.

Ressalta-se que esse processo de racionalização, gerou uma série de problemas para os usuários de ônibus, com diminuição das rotas, baldeações desnecessárias – que, inclusive podem extravasar o tempo do bilhete único, encarecendo ainda mais o custo de locomoção, dificultando o acesso à cidade, gerando maiores segregações territoriais.

Em junho de 2013, com o advento de ampla mobilização popular contestando mais um aumento nas tarifas de transporte público na cidade, os problemas cotidianos tais como atrasos, acidentes, carestia da mobilidade, falta de segurança e de conforto nos coletivos tornaram-se questão urgente da agenda da sociedade. O clamor das ruas demonstrou, uma vez mais, a necessidade de se fazer um amplo e profundo diagnóstico do sistema atual. Um diagnóstico que contemplasse tanto os aspectos jurídico-legais, como os econômico-financeiros e técnico-operacionais do modal ônibus no município.

Destaca-se que mesmo após existirem uma série de relatórios do TCM/RJ apontando que não era possível ter certeza plena se o valor da passagem estava de acordo com os cálculos previstos nos contratos de concessão, por falta de transparência, as passagens continuam a ter seus valores reajustados.

A climatização dos ônibus, que deveria ter ocorrido desde 2014, vem sendo objeto de decisão judicial, apesar de não ter impedido o reiterado descumprimento da climatização integral da frota. Apesar de parte dos reajustes anunciados nos anos seguintes terem sido justificados pelo custo da climatização da frota.

Soma-se a esse quadro, o fato de que desde a assinatura dos contratos de concessão até a data de hoje, houve praticamente a extinção da função de cobrador que, no entanto, não resultou em absolutamente nenhuma redução na tarifa. Presume-se que a redução na folha de pagamento, portanto no custo da operação, foi significativa, mas não houve qualquer reflexo na estrutura tarifária. Essa é uma questão que precisa de esclarecimento.

Por fim, em meio as recentes prisões de importantes empresários de ônibus, como Jacob Barata Filho entre outras partes relacionadas com o transporte da cidade, as teias já expostas de irregularidades tornam-se ainda mais evidentes, sendo a investigação pela Câmara Municipal exercício da responsabilidade dos vereadores com a sua tarefa de fiscalização do poder público e da relação entre interesse público e privado na cidade.

Essa Comissão Parlamentar de Inquérito, por suposto, vem somar-se a uma série de iniciativas já em curso tanto no âmbito de outras instituições (tais como o Ministério Público do Rio de Janeiro, Ministério Público Federal e o próprio TCM-RJ), quanto nos diversos movimentos e coletivos que se organizam para auscultar os problemas estruturais e identificar possíveis caminhos para um modelo de mobilidade mais justo, voltado para a garantia do direito de ir e vir, sem carestia e com qualidade.

Ressalta-se as recentes matérias reveladoras organizadas pelo site Agência Pública, de jornalismo investigativo, que apontou uma série de novos dados sobre o tema, em especial a organização das diversas empresas que na prática são geridas pelos mesmos grupos econômicos.

Com vistas à garantia da transparência e do maior aprofundamento possível, esta Comissão Parlamentar de Inquérito deverá, desde sua instalação, primar pela elaboração de sessões públicas, abertas e, sempre que possível, com a possibilidade de participação de cidadãos, coletivos e associações da sociedade civil organizada.

## **A – ESTRUTURA DA CPI DOS ÔNIBUS, DINÂMICA DOS TRABALHOS E PROCEDIMENTOS IMEDIATOS DE INVESTIGAÇÃO**

Reconhecendo o caráter de complexidade do STCO-RJ e a enorme amplitude das questões a serem respondidas, para cumprir o seu intento, a CPI dos ÔNIBUS necessitará de amplo apoio do corpo técnico da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, bem como de diversas outras instituições públicas e privadas situadas no município do Rio de Janeiro. Diante da incontestável importância social que a questão do serviço de ônibus encarna, e dadas as precárias condições de fornecimento do serviço em grande parte do nosso território, **propõe-se, desde logo, que tanto as sessões quanto as audiências desta Comissão Parlamentar de Inquérito sejam abertas ao público e, sempre que tecnicamente viável, sejam transmitidas ao vivo, pela internet.**

Os procedimentos de investigação a serem adotados devem contemplar solicitações de informações às instituições públicas e privadas envolvidas na prestação, na fiscalização ou na avaliação dos respectivos serviços, análise documental e audiências públicas, além de diligências, auditorias específicas e outras práticas investigativas previstas em lei, conforme os dados e informações forem disponibilizados. A CPI deverá contar com o apoio de outras iniciativas em curso, além de entidades acadêmicas, movimentos e associações de usuários e trabalhadores do sistema de transporte rodoviário do município do Rio de Janeiro.

### **Ações imediatas:**

1. Solicitações à Mesa Diretora da CMRJ:

1.1. Requisição de dois auditores do TCMRJ, que assinaram os estudos técnicos sobre o reajuste tarifário, e do professor Jorge Martins da UFRJ que atuou até 2011 como perito do Ministério Público do RJ e em 2013, como perito da CPI dos Transportes de Niterói;

1.2. Requerimento de Ofício autorizando diligências a serem promovidas pelos membros desta CPI junto ao MPRJ, ao TCMRJ, à Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e suas secretarias e autarquias, às empresas concessionárias de transporte do município – isoladas ou organizadas por consórcios – à Fetranpor e ao Rio Ônibus, visando celeridade na apresentação/ fornecimento dos seguintes dados e informações necessárias às investigações, conforme especificado a seguir, no item “Solicitações a outros órgãos”;

1.3. Requerimentos de cessão do Plenário e do Auditório para a realização de Audiências Públicas e sessões deliberativas, conforme cronograma aprovado;

## 2. Solicitações a outros órgãos:

2.3. Ofício à ANTT, ao DNIT, ao TCU, ao TCERJ e ao TCMRJ, informando o início dos trabalhos da CPI e solicitando a designação/indicação de nomes de servidores – e respectivos contatos (e-mail e telefone) – que tenham expertise nas matérias afetas (planejamento integrado de transporte e uso do solo, planejamento e gestão de transporte público, licitações e auditorias) para colaboração no processo de análise e avaliação de documentos;

2.4. Ofício ao Ministério Público Estadual solicitando listagem de todos os procedimentos abertos no âmbito do Parquet, referentes aos contratos originados da licitação CO 010/2010 em diante, além da designação de um ou mais representantes para acompanhar os trabalhos da CPI, em especial dos que geraram a prisão do Jacob Barata Filho;

2.5. Ofício ao Ministério Público Federal solicitando listagem de todos os procedimentos abertos no âmbito do *Parquet* referentes aos contratos originados da licitação CO 010/2010 em diante, em especial das investigações que geraram a prisão de Jacob Barata Filho e Rodrigo Bethlem, além da designação de um ou mais representantes para acompanhar os trabalhos da CPI;

2.6. Ofício ao Tribunal de Contas do Município solicitando relatórios e deliberações exarados naquela Corte de Contas;

2.7. Ofício à Secretaria de Direito Econômico, do Ministério da Justiça, informando do início dos trabalhos dessa CPI e solicitando a indicação de um perito em análise de

licitações e concorrências e, caso haja, informações sobre eventuais investigações acerca da Concorrência CO 010/2010;

2.7. Ofício à Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) informando sobre a abertura desta CPI e solicitando dados e informações do sistema, a saber:

**a. Linhas de Ônibus:**

- Cópias de inteiro teor dos estudos de Demanda e de Intervalos Máximos elaborados por esta secretaria, nos termos do Art. 20 das normas de Padronização Funcional das Linhas de Transporte Coletivo de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, conforme Anexo VIII do Edital SMTR CO 010/2010;
- Arquivos georreferenciados, compatíveis com a base cartográfica do município. Arquivos digitais preferencialmente em formato Shapefile (.SHP) de todas as linhas e respectivos itinerários;
- Planilha eletrônica contendo dados de todas as linhas (indicando o número, vista origem, vista destino, descrição do itinerário, frota determinada, frota operacional média, padrão do material rodante, intervalo máximo e capacidade nominal de ocupação segundo cada faixa de horário);
- **Cópias de inteiro teor de todos os processos administrativos que deram origem à criação, alteração e extinção de linhas sob o atual regime de contratação;**
- Memorial descritivo do sistema de controle operacional por GPS, indicando as tecnologias utilizadas, tipos de relatórios emitidos, frequência de utilização e metodologias de análise;
- Relação de multas emitidas desde 01/01/2011, cópias dos relatórios de fiscalização realizados;
- Cópias de inteiro teor dos processos administrativos que geraram os estudos de MODELAGEM da licitação, incluindo as cópias destes também, conforme o Edital SMTR CO 010/2010;
- Cópias de TODOS os contratos assinados com a empresa SINERGIA, desde 01/01/2009 e respectivos relatórios técnicos apresentados;
- Cópias de inteiro teor do TODOS os estudos de Demanda e de Intervalos Máximos elaborados por esta secretaria E/OU CONTRATADOS COM EMPRESAS DE CONSULTORIA, nos termos do Art. 20 das normas de Padronização Funcional das Linhas de Transporte Coletivo de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, conforme Anexo VIII do Edital SMTR CO 010/2010;
- Cópias de inteiro teor de todo o processo administrativo da licitação SMTR CO 010/2010, incluindo os documentos que constituíram as propostas de TODOS os licitantes, incluindo os recursos e respectivas decisões;
- Arquivos em Excel e respectivas cópias impressas dos Relatórios (ou Boletins) Mensais de Operação por linha concedida desde 01/01/2008, conforme disposto no manual do Geipot para cálculo do custo quilométrico pela metodologia daquele órgão;
- Arquivos em Excel e respectivas cópias impressas dos Relatórios (ou Boletins) Mensais de Operação por linha ou serviço de BRT implantado desde as assinaturas

- dos contratos de concessão, conforme disposto no manual do Geipot para cálculo do custo quilométrico pela metodologia daquele órgão;
- Arquivos em Excel das planilhas de reajustamento e de revisão tarifária desde 01/01/2008 com cópias dos respectivos processos administrativos de reajustamento e de revisão tarifária desde 01/01/2008;
  - **Cópia do estudo realizado pela Printer WaterhouseCoopers (PwC) iniciado em junho de 2014 e com previsão de término em 2016, a pedido da Prefeitura do Rio de Janeiro, sobre o sistema de ônibus, incluindo todos os Anexos, Informações em Apenso, planilhas e informações auxiliares na situação em que se encontram (o estudo não foi concluído e, recentemente colocado em sigilo pela atual administração da Prefeitura do Rio).**

#### **b. Empresas operadoras e Consórcios:**

- Balancetes mensais de cada empresa operadora e de cada consórcio;
- Balanço contábil e patrimonial e o Demonstrativo de Resultados Financeiros (DRF) de cada empresa operadora e de cada consórcio;
- Informações relativas à movimentação diária de passageiros, DISCRIMINANDO PAGANTES E GRATUIDADE, POR ÔNIBUS, VIAGEM E LINHA, de cada empresa e por consórcio desde o início do referido contrato de concessão.
- Informações sobre a compra de veículos. Valores, Financiamentos, Operador/Agentes Financeiros/Bancos Financiadores. Valores Financiados, Taxas de Juros.
- Informação sobre a venda, doação e outras formas de transmissão de veículos realizada desde o começo do contrato de concessão. Incluindo, mas não se limitando a valores, datas, partes, agente financeiro, valor financiado e forma de pagamento.
- Informação sobre o Contratos de Alugueis, Arrendamentos, Cessão de Uso e outras formas de terrenos, garagens, estacionamentos.
- Informações sobre o Contrato com Fornecedores de combustível, valores contratados e volumes adquiridos.
- Informações dos Contratos de Prestação de Serviço de Manutenção junto a oficinas mecânicas prestadores de serviço.
- CÓPIAS DE INTEIRO TEOR DOS Contratos de Alugueis, Arrendamentos, Cessão de Uso e outras formas de terrenos, garagens, estacionamentos.
- CÓPIAS DE INTEIRO TEOR DOS Contratos com Fornecedores de combustível, valores contratados e volumes adquiridos.
- CÓPIAS DE INTEIRO TEOR DOS Contratos de Prestação de Serviço de Manutenção junto a oficinas mecânicas prestadores de serviço.
- Arquivos em Excel e respectivas cópias impressas dos Relatórios (ou Boletins) Mensais de Operação por linha concedida desde 01/01/2008, conforme disposto no manual do Geipot para cálculo do custo quilométrico pela metodologia daquele órgão;
- Arquivos em Excel e respectivas cópias impressas dos Relatórios (ou Boletins) Mensais de Operação por linha ou serviço de BRT implantado desde as assinaturas

dos contratos de concessão, conforme disposto no manual do Geipot para cálculo do custo quilométrico pela metodologia daquele órgão;

- Especificação da tipologia da frota por empresa e por consórcio, informado tipo de veículo, capacidade (em número de passageiros máximo por viagem), idade e preço do veículo novo;

2.8. Ofício aos consórcios Transcarioca, Santa Cruz, Intersul e Internorte e à Holding RioPar, informando o início dos trabalhos desta CPI e solicitando dados e informações sobre o sistema de bilhetagem eletrônica RioCard, regulamentado pela Lei Municipal 3.167/2000:

- Contrato de prestação de serviço entre os consórcios e a RioCard, referente a operação de bilhetagem eletrônica.
- Extratos mensais de utilização do RioCard, de todos os tipos de cartão, para as linhas operadas por empresas vinculadas ao sindicato RioÔnibus, a partir de 01/2011 até 08/2017;
- Receitas com vendas de bilhetes, (re)cargas nos cartões e outras taxas operacionais cobradas dos clientes segundo o tipo de cartão, de todos os tipos de cartão, série histórica completa desde a implantação da bilhetagem eletrônica;
- Número de cartões emitidos, cancelados e em uso por ano, por tipo (incluindo gratuidades e rodoviários). Série histórica completa desde a implantação da bilhetagem eletrônica para as linhas operadas por empresas vinculadas ao sindicato RioÔnibus.

2.9. Ofício à Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro informando o início dos trabalhos desta CPI e solicitando, em caráter preliminar e imediato, os seguintes documentos:

- Documentos de constituição e última eleição de diretoria das 4 empresas (RioPar Participações S/A, RioCard Administradora de Cartões e Benefícios S/A, RioCard TI, RioTerminais, MovTV e SPTA);
- Documentos de constituição de TODAS as empresas, inclusive imobiliárias e/ou de administração de imóveis, que tenham como sócios os empresários concessionários de linhas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro (consultar lista da Agência Pública);

2.10. Ofício ao Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro – RioÔnibus informando o início dos trabalhos desta CPI e solicitando, em caráter preliminar e imediato, os seguintes documentos:

- Balancetes mensais e balanços anuais das empresas integrantes do sistema



RioCard (RioPar Participações S/A, RioCard Administradora de Cartões e Benefícios S/A, RioCard TI, RioTerminais, MovTV e SPTA);

- Extratos mensais de utilização do RioCard, de todos os tipos de cartão, para as linhas operadas por empresas vinculadas ao sindicato RioÔnibus, a partir de 01/Janeiro/2011 até 31/Julho/2017;
- Receitas com vendas de bilhetes, (re)cargas nos cartões e outras taxas operacionais cobradas dos clientes, de todos os tipos de cartão, série histórica completa desde a implantação da bilhetagem eletrônica;
- Número de cartões emitidos, cancelados e em uso por ano, por tipo (incluindo gratuidades e rodoviários). Série histórica completa desde a implantação da bilhetagem eletrônica para as linhas operadas por empresas vinculadas ao sindicato RioÔnibus.

### 3. Convocações para depoimentos

Considerando o mapeamento inicial feito, é possível identificar atores fundamentais na engrenagem da licitação, contratação e operação dos ônibus na cidade do rio de janeiro.

Desse forma, devem figurar na primeira proposta de lista de convocações, mesmo que alguns já estejam presos por fatos correlatos, os seguintes nomes:

<b>Nome</b>	
Eduardo da Costa Paes	Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro (2008/2012 e 2012/2016)
Alexandre Sansão Fontes	Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro (2008/2012)
Carlos Roberto de Figueiredo Osório	Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro (2012/2014)
Rafael Picciani	Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro (2014/2016)
Fernando Mac Dowell	Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro (2017)
Rodrigo Bethlem	Secretário Municipal de Assistência Social
Lélis Marcos Teixeira	Ex presidente da Rio Ônibus
Otacílio de Almeida Monteiro	Ex vice presidente da Rio Ônibus

Jacob Barata Filho	Grupo Guanabara e outros
Rosane Ferreira Barata	Grupo Guanabara e outros
Avelino Antunes	Consórcio Transcarioca / Viação Redentor
Antônio Pádua Arantes	Consórcio Transcarioca / Viação Alpha
Henrique Antunes de Paiva	Consórcio Transcarioca / Viação Madureira Candelária
Manuel João Pereira	Consórcio Transcarioca / Rubanil
Cassiano Antônio Pereira	Consórcio Transcarioca / Rubamérica
João da Silva Carvalho	Consórcio Transcarioca / Litoral
Humberto Fernandes Valente	Consórcio Internorte / Viação Nossa Senhora de Lourdes
Nelson Ferreira de Carvalho	Consórcio Internorte / Viação Pavunense
Ângelo Salvatore Cavaliere	Consórcio Internorte / Viação Pavunense
Bianca Kupper Pimenta	Consórcio Internorte / Paranapan
Claudio Callak Coelho	Consórcio Intersul / Real Auto Ônibus
Afonso Bernardo Fernandes	Consórcio Intersul / Transportes Vila Isabel
Cassiano Martins das Neves	Consórcio Intersul / Braso Lisboa
Sérgio Luiz dos Reis Lavouras	Consórcio Intersul / Grupo JAL
Cláudio José dos Reis Lavouras	Consórcio Intersul / Grupo JAL
José de Castro Barbosa	Consórcio Internorte / Viação Caprichosa
Florival Alvez	Consórcio Internorte e Intersul / Gire
Fábio Teixeira Alvez	Consórcio Internorte e Intersul / Gire
José Ferreira	Consórcio Internorte / Viação Rubanil
Fernando Ferreira Amado	Consórcio Santa Cruz / Auto Viação Jabour
Orlando Pedroso Lopes Marques	Consórcio Santa Cruz / Expresso Pégaso

Agostinho Tavares Maia	Consórcio Santa Cruz / Transportes Campo Grande
João Augusto Morais Monteiro	Presidente do Conselho da Rio Ônibus
Fernando do Santos Dionísio	Ex Procurador Geral da PGM-RIO (2009-2016)
Rômulo Dante Orrico Filho	Subsecretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro (2008/2012), Professor da COPPE/UFRJ.
William Alberto de Aquino Pereira	Dono da empresa Sinergia e consultor da Fetranspor, Rio Ônibus, Setrerj, Empresas de transporte, Governo Federal, Governo do Estado do RJ, Prefeitura do Rio de Janeiro e Niterói, Consultor da CEDURP/OAS/CCR /ODEBRECHT etc.
Rômulo Dante Orrico Filho	Subsecretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro (2008/2012), Professor da COPPE/UFRJ.
Nomes a serem indicados	Diretores e Fiscais responsáveis pela aferição de cumprimento do serviço de transporte público e reclamações de usuários.
Nomes a serem indicados	Servidores da SMTR responsáveis pelos estudos da licitação e do BRT.
Nomes a serem indicados	Responsáveis pelos estudos realizados pela FGV para a licitação dos ônibus.
Nomes a serem indicados	Responsável técnico pelo estudo feito pela PWC.
Nomes a serem indicados	RATP Development (representante do grupo francês) e representante do grupo argentino que desistiram da licitação de 2010, alegando prazo insuficiente para elaboração de proposta responsável.

#### **B – LIMITES E INSUFICIÊNCIAS NOS CONTRATOS ORIUNDOS DO EDITAL CO 010/2010:**

Numa cidade com território superior a mil quilômetros quadrados, mais de seis milhões de habitantes, uma frota superior a dez mil veículos e mais de quinhentas linhas de ônibus em operação, a modelagem do sistema de transporte público municipal torna-se extremamente complexa. Essa característica se torna ainda mais aguda quando se verifica o contexto histórico contemporâneo da cidade do Rio de Janeiro, num cenário de grande crescimento de sua malha urbana e grandes projetos urbanos e imobiliários em plena construção.

Todas essas características além de aspectos específicos do sistema de transporte, tais como a integração com outros modais e a própria conectividade entre os diferentes bairros e regiões, levam à necessidade de um amplo diagnóstico que indique a necessidade da alteração no padrão operacional das linhas existentes, bem como a criação de novas linhas.

Nesse sentido, a boa técnica e a literatura especializada em planejamento urbano e em planejamento de transportes sugerem que a concessão de um sistema como esse mereceria um amplo processo de diagnóstico e avaliação das suas características operacionais, dos principais vetores de crescimento da malha urbana, matrizes origem-destino, perfil da demanda entre várias outras características. Por suposto, diversos indícios de irregularidades já mencionados, revelam limitações e incongruências do Edital e, conseqüentemente, dos contratos dele decorrentes.

Para além dessas considerações, vale lembrar que é ponto pacífico, na doutrina jurídica brasileira, a recomendação de não previsão de cláusulas restritivas nos editais de licitação. Ou seja, a criação de condições para que os concorrentes entrem em absoluta igualdade de condições e a competitividade seja plena. A Constituição Federal (art. 37, XXI) só admite que sejam feitas as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações contratuais. Nesse sentido, cabe averiguar se as condições impostas pelo Edital CO 010/2010 garantiram essa igualdade, uma vez que os quatro consórcios vencedores são compostos por quarenta e uma, das quarenta e três empresas que já operavam o sistema.

Por tudo isso, torna-se uma tarefa dessa Comissão Parlamentar de Inquérito a apuração da existência e da acuidade técnico-científica dos estudos que levaram à determinação das cinco Redes de Transportes Regionais – RTR, bem como o período de concessão de 20 (vinte) anos para a duração do contrato. Além disso, conforme determinam diversos elementos da Lei 8.666/93 e da doutrina especializada em serviços públicos concedidos, há que se apurar a existência, a eficiência e a eficácia dos mecanismos para acompanhamento dos relatórios financeiros e operacionais previstos no contrato.

No mesmo sentido, embora o edital da CO nº 010/2010 contivesse a previsão de contrapartidas e diversas exigências para cada concessionária, nas propostas apresentadas não foram identificadas a apresentação de contrapartidas por parte de nenhum dos consórcios vencedores. Além disso, há fortes evidências de que o conjunto das exigências do Edital findaram por inviabilizar a participação de outros concorrentes. Esse fato pode incorrer em desequilíbrio na relação contratual em favor das empresas operadoras, num claro atentado ao interesse público.

### **Ações previstas**

#### **4. Solicitações à Prefeitura Municipal:**

- 4.3. Estudos e diagnósticos técnicos que embasaram a elaboração do Edital CO 010/2010, notadamente, estudos de origem x destino, levantamentos da frota operacional, diagnóstico e listagem das linhas (itinerário, frota operacional, padrão do material rodante, média de passageiros por mês segundo cada segmento pagante e de gratuidade);

4.4. Cópias de inteiro teor dos processos administrativos pós-edital atinentes aos contratos e seus respectivos aditivos contratuais:

- CONTRATO DE CONCESSÃO N° 01, ATRAVÉS DO QUAL O MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, POR INTERMÉDIO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, DELEGA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS- SPPO-RJ NO QUE SE REFERE À REDE DE TRANSPORTES REGIONAL N.º 2 - RTR N.º 2;
- CONTRATO DE CONCESSÃO N° 02, ATRAVÉS DO QUAL O MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, POR INTERMÉDIO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, DELEGA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS- SPPO-RJ NO QUE SE REFERE À REDE DE TRANSPORTES REGIONAL N.º 3 - RTR N.º 3;
- CONTRATO DE CONCESSÃO N° 03, ATRAVÉS DO QUAL O MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, POR INTERMÉDIO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, DELEGA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS- SPPO-RJ NO QUE SE REFERE À REDE DE TRANSPORTES REGIONAL N.º 4 – RTR N.º 4;
- CONTRATO DE CONCESSÃO N° 04, ATRAVÉS DO QUAL O MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, POR INTERMÉDIO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, DELEGA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS- SPPO-RJ NO QUE SE REFERE À REDE DE TRANSPORTES REGIONAL N.º 5 - RTR N.º 5;

**C – INDÍCIOS DE FORMAÇÃO DE CARTEL, NOTADAMENTE, PELOS SEGUINTE FATOS OCORRIDOS NO MOMENTO DA ASSINATURA DOS CONTRATOS:**

Causou espanto na Sociedade, a divulgação da constatação, por parte dos técnicos do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro, após análise do Edital SMTR CO 010/2010, no âmbito do processo TCM 40/005505/2010, de uma série de fatos que sugeriram, àquela Corte de Contas, a formação de cartel no referido certame. As informações que deram ensejo a essa suspeita constam às fls 199/200 do referido processo.

Também é necessário apontar os indícios verificados, dentre os documentos do processo administrativo SMTR 03/001.032/2010, que as empresas derrotadas apresentaram documentação em número de vias insuficiente, desqualificando-se para a concorrência ainda em suas fases iniciais. Causa estranheza que numa concorrência bilionária, de âmbito internacional, os poucos grupos econômicos interessados, não ligados às empresas que já operavam o serviço, não tenham conseguido sequer juntar os documentos básicos exigidos para qualificação no certame.

Além disso, foram identificadas três solicitações de impugnação do

Edital por parte de grupos econômicos interessados e, inclusive, uma Ação Civil Pública com o mesmo intento, por parte de uma associação civil. Nesse sentido, cabe, preliminarmente, averiguar os argumentos contidos nessas ações e a resposta da SMTR a tais questionamentos.

#### **Ações previstas**

6. Análise documental dos consórcios participantes;
7. Audiências Públicas
  - 7.1. Convocar os representantes das empresas desqualificadas;
  - 7.2. Convocar representantes dos consórcios vencedores;
  - 7.3. Convocar os representantes da associação que entrou com a ACP;
  - 7.4. Convocar representantes da SMTR;

#### **D – INDÍCIOS DE NÃO CUMPRIMENTO DOS CONTRATOS POR PARTE DOS CONCESSIONÁRIOS:**

A péssima qualidade dos serviços prestados pelas empresas operadoras já é de reconhecimento público e notório. Entretanto, espera-se que, num ambiente de concessão, o Poder Público tenha plenas condições de fiscalizar o padrão operacional e fatores tais como o conforto, a segurança, a pontualidade e a disponibilidade do serviço em todo o território, de forma razoável, em todas as faixas de horário. Desta feita, a legislação pátria aponta que o Poder Concedente deve, ao entregar serviços públicos essenciais para operadores privados, desenvolver poderosos e eficazes instrumentos de acompanhamento e fiscalização, sob pena, inclusive, de incorrer, os agentes públicos, em crimes de responsabilidade.

Desta feita, como há indícios de diversos elementos de não conformidade e não atendimento aos padrões mínimos de qualidade por parte dos consórcios que assumiram a concessão a partir de 2010, como a falta do cumprimento da integralidade da climatização dos ônibus, cabe arguir à SMTR sobre os instrumentos de fiscalização previstos no contrato e em uso atualmente por esta secretaria, no intuito de garantir a máxima qualidade dos serviços que foram objeto da licitação.

#### **Ações previstas**

8. Solicitar à SMTR todos os relatórios da FISCALIZAÇÃO DIRECIONADA, desde o início da utilização desta metodologia;
9. Análise documental acerca dos instrumentos de fiscalização por GPS;
10. Convocar os técnicos da SMTR envolvidos na fiscalização operacional do STCO-RJ para maiores esclarecimentos;

## **E – INDÍCIOS DE ATENTADO AO PRINCÍPIO DA MODICIDADE TARIFÁRIA E QUEBRA DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS, EM FAVOR DOS CONCESSIONÁRIOS:**

A planilha apresentada no Edital CO 010/2010 determinou a tarifa modal de R\$ 2,40 como marco inicial do contrato. Entretanto, não foi encontrada, qualquer avaliação econômico-financeira que apontasse o impacto dos sucessivos aumentos, sempre acima da inflação e, segundo estudos não oficiais, inclusive acima dos principais fatores de custos das empresas, nas duas décadas anteriores à assinatura dos contratos. Neste sentido, não foi encontrada qualquer documentação que permita concluir se os cálculos ali descritos são metodologicamente adequados como ferramenta de suporte ao acompanhamento econômico-financeiro dos contratos por parte do Poder Concedente, visto que não é possível inferir se os valores ali apresentados possuem avaliação idônea por parte da SMTR, a ponto de garantir a confiabilidade dos mesmos.

Outrossim, a opção por adotar, a cada reajuste anual, uma fórmula de cálculo que contém, entre suas variáveis, apenas alguns dos coeficientes da planilha original impõe a necessidade de uma averiguação mais profunda acerca (a) da pertinência dos coeficientes e variáveis escolhidos para compor a fórmula; (b) o impacto da não atualização dos demais coeficientes e variáveis não incluídos na fórmula, uma vez que, na prática, essa metodologia significa o congelamento desses coeficientes e variáveis por todo o período da concessão (no caso, vinte anos).

Ademais, ainda há a questão de parcela do aumento tarifário de 2014, 2015 e 2016 ter sido justificado para dar cumprimento à climatização integral da frota de ônibus, conforme foi divulgado. Portanto, o não cumprimento da meta, coloca por si só o questionamento sobre a atual tarifa – vez que as concessionárias estariam se beneficiando há anos do reajuste indevido.

Em outra frente de investigação, cabe apurar se os indicadores de custos utilizados, tanto na planilha, quanto na fórmula de atualização tarifária, condizem com a realidade de mercado e com as sucessivas alterações inseridas no sistema após a entrada em vigor dos contratos. Fatores como a racionalização imposta pelos sistemas BRS e BRT, a contínua substituição de motoristas “Sênior” e cobradores por motoristas “Júnior” (dupla função), a aquisição de veículos novos e mais econômicos, as isenções e incentivos tributários, subsídios, bem como a correlação entre a Taxa Interna de Retorno (TIR) e a realidade dos juros reais na conjuntura econômica brasileira atual.

Ainda, há indícios de que a revenda dos ônibus usados pelas concessionárias não seja abatida e, portanto, contabilizada para a redução de custos. Havendo, nessa hipótese, impacto importante na construção tarifária.

Neste sentido foi aberta auditoria externa na prefeitura em 2016, com a PWC que tinha entre outras atribuições, verificar o valor correto da tarifa. No entanto, a auditoria não foi concluída e as análises produzidas na primeira e segunda fase da auditoria foram colocadas em sigilo pela atual gestão da prefeitura nesse ano de 2017.

Ao longo da investigação preliminar, foi verificado que os dados econômicos de diversos insumos do material rodante foram tomados, pelos consultores contratados pelo RioÔnibus, de fornecedores pertencentes aos mesmos empresários que dirigem as empresas componentes dos consórcios vencedores.

No que tange às receitas das empresas, cabe averiguar o impacto da antecipação de receitas promovido pelo sistema RioCard, notadamente, os Vale-Transporte pago antecipadamente e o destino dos saldos não utilizados e não recuperados pelos usuários – que são, inclusive, objeto de investigação e uma das razões da prisão de conselheiros do TCE/RJ. Neste diapasão, cabe, também, averiguar o impacto das receitas não-tarifárias do sistema RioÔnibus (publicidade embarcada, gestão dos terminais, percentual do RioCard das vans etc.) sobre o regime operacional do sistema.

#### **Ações previstas**

11. Análise dos documentos solicitados conforme os item 2 deste plano de trabalho;
12. Outras ações pertinentes recomendadas a partir da análise dos dados e documentos

#### **F - INDÍCIOS DE CONTRATOS DE GARAGEM, COMBUSTÍVEL E OFICINA COM PARTE RELACIONAS, CARACTERIZANDO SUPER FATURAMENTO DE DESPESAS**

É necessário apurar e esclarecer informações acerca da possibilidade de o mesmo grupo econômico dominar parte significativa da cadeia de prestação de serviço geradores de custos do serviço de transporte de ônibus.

A informação divulgada pela Agencia Pública é de que as imobiliárias correspondem a 42 das 294 empresas identificadas nos negócios dos empresários de ônibus da cidade. Parte desses imóveis serviriam de garagem das empresas de ônibus.

Há notícias semelhantes em relação as oficinas mecânicas e alguns postos de gasolina. Portanto, é necessário investigar tanto se preços cobrados estão de acordo com os valores de mercado, quanto se não há caracterização de um mesmo grupo econômico, com os mesmos donos, diversificando os ramos de seus negócios apenas com o objetivo de tentar driblar as condições contratuais até então estabelecidas.

Ressalta-se a total pertinência com o objeto da presente CPI, vez que parte dessa alteração e diversificação vem sendo realizada após a licitação de 2010 – o que pode apontar uma tentativa de fraudar o preço da tarifa construído a partida da já polêmica equação contratual.



Assim como deve-se lembrar, que a concessão pública tem, em regra, seus bens reversíveis à administração pública após o término do contrato e que cabe a concessionária uma série de investimentos.

Desse modo, a diversificação dos investimentos da concessionária, alterando a titularidade da propriedade dos bens em outras pessoas jurídicas, que não os consórcios das empresas vencedoras, pode gerar uma distorção na concessão. Pois se daqui a 10 anos outras forem as empresas licitadas, elas não levarão esse bens, e podem acabar, inclusive, tendo que alugar parte deles das atuais concessionárias de ônibus.

Por fim, resta evidente que esses elementos podem gerar aumento significativo dos custos do transporte e, portanto, uma tarifa superestimada.

## **ENCAMINHAMENTOS E PROCEDIMENTOS**

Como últimos comentários, cabe lembrar que o método de trabalho, além da solicitação e análise de documentos, bem como a convocação de audiências públicas, deverá contemplar, igualmente, a tomada de depoimentos e a realização de inspeções e diligências que serão definidas e devidamente informadas, conforme o inquérito tiver seu curso.

**Plenário Teotônio Vilela, 22 de Agosto de 2017.**

**Tarcísio Motta**

Vereador PSOL